

NOTE DE CONJONCTURE || 3^e Trimestre 2014



AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

CONJONCTURE NATIONALE → P3

NAVIRES → P4

P4 –Types de navires ayant accosté

P5 – Tonnage par type de navires

P6 – Séjour moyen des navires

P7 – Rendement journalier moyen

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P8

P8 –Conteneurs

P13 –Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES → P15

P15 –Evolution

FRET FERROVIAIRE → P16

P16–Tonnage

P18 –Coût de transport

AVANT – PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL



« Des chiffres pour comprendre l'évolution et mieux anticiper »

C'est avec grand plaisir que nous mettons à votre disposition ce document qui a vocation à dresser un état des lieux de la situation des transports internationaux de marchandises en provenance ou à destination du port de Douala, ainsi que des opérations de cabotage national.

La réalisation par le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC) des missions fondamentales d'encadrement et d'assistance des chargeurs, exige en permanence une vigilance accrue sur l'évolution de l'environnement du commerce international. La maîtrise des informations et renseignements relatifs aux opérations d'importation, d'exportation et de transit demeure donc un défi permanent pour disposer d'outils pertinents en vue de la défense des intérêts des chargeurs.

La **Note de Conjoncture** du CNCC, se présente comme un instrument d'observation de la chaîne logistique des transports dont le but est de renseigner régulièrement sur l'évolution des données sur toute la chaîne. Elle

constitue par conséquent un outil d'aide à la décision pour les pouvoirs publics.

Le document aborde les éléments relatifs aux mouvements des navires, aux coûts de transport maritime, aux délais de passage portuaire des marchandises ainsi que le fret ferroviaire.

Au cours du 3^e trimestre 2014, 279 navires ont été reçus au port de Douala. Si ceux-ci ont mis plus de temps à la bouée de base comparativement au trimestre précédent, l'on relève en revanche une amélioration du séjour à quai. Le trafic du port a baissé d'environ 2% (environ 2,5 millions de tonnes) et le délai de passage portuaire d'un conteneur à l'import se situait en moyenne à 14 jours au cours du mois de septembre.

Le volume du fret ferroviaire baisse de 9%. Le coût de transport des conteneurs dans le sens Douala - Ngaoundéré est resté stable tandis que dans le sens inverse il a augmenté d'environ 27%.

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

Auguste MBAPPE PENDA

CONJONCTURE NATIONALE

Activité économique

Selon l'Institut National de la Statistique, le 3^e trimestre 2014 est marqué par une continuité de la dynamique positive de l'économie camerounaise (+0,5%). Elle est soutenue principalement par les activités du secteur primaire (1,2%), combinées à celles du secondaire (+1%), et dans une moindre mesure par les activités du secteur tertiaire qui ont connu une importante chute de leur rythme de croissance ce trimestre (+0,6%).

En glissement annuel, le 3^e trimestre 2014 a connu une croissance du PIB de l'ordre de +3,8%, consécutive à une amélioration des activités du secteur primaire (+4,8%), tertiaire (+4,5%) et secondaire (+2,7%).

Le secteur primaire est en nette amélioration. Ce résultat est induit principalement aux activités du sous secteur de la sylviculture et de l'exploitation forestière (+2,9%) dont le rythme de croissance a ralenti, grâce à l'agrandissement de la superficie des espaces certifiés. Ce résultat dépend également des activités du sous secteur de l'agriculture vivrière, qui retrouve un rythme de croissance de 1,5%.

Le secteur secondaire subit quant à lui un ralentissement, tributaire spécialement des performances enregistrées dans les sous secteurs Bâtiments et travaux publics (+6,9% après +7,5%) et des Industries agroalimentaires (+2,8% après +2,3%).

La situation du secteur tertiaire est essentiellement le fruit de la mauvaise performance des activités du sous secteur commerce, hôtels et restaurants (-0,8%), couplé à la récession que connaissent les banques et autres institutions financières depuis le trimestre passé. Cependant, la bonne tenue des activités des sous secteurs transports, entrepôts et télécommunications (2,8+%), ainsi que celles des administrations publiques, santé et éducation (+1,1%) a contribué à atténuer le recul de performance de ce secteur.

Par ailleurs, il découle de la note sur l'évolution de l'inflation publiée par l'INS, que les prix des produits à la consommation finale des ménages ont augmenté de 1,7% au cours des neuf premiers mois de l'année 2014 contre 2,1% il y a un an. En moyenne sur les douze derniers mois, cette hausse est également de 1,7%.

Cette hausse du niveau général des prix au cours des neuf premiers mois de l'année 2014 découle en grande partie du renchérissement des prix des produits alimentaires (2,4%), à la progression des prix des biens et services de transports qui ont grimpé de 5,5%, résultat de la révision à la hausse des prix des carburants du 1^{er} juillet 2014.

Secteur du transport maritime

Au second semestre 2014, les échanges commerciaux entre le Cameroun et le reste du monde effectués par voie maritime et ayant transité au port Autonome de Douala (PAD) ont enregistré un taux de croissance en glissement annuel qui s'est établi à 12%. Le volume de ces échanges est de 5 628 714 tonnes au cours du semestre contre 5 014 351 tonnes au premier semestre de l'année 2014.

L'offre de transport de la période a été assurée par 1 235 navires, dont 575 sur le long cours et 660 sur le cabotage, contre 1 906 navires au 1^{er} semestre de l'année 2014, soit 607 sur le long cours et 1 299 sur le cabotage.

Les armateurs qui se sont le plus distingués au cours de ce semestre sont: MAERSK LINE, SEA TANKER, SAFMARINE & CMBT LINE, CHINA OCEAN SHIPPING COMPANY, SOCIETE NAVALE CHARGEUR DELMAS, GRIMALDI, MSC MEDITERRANEE et COMPAGNIE MARITIME D'AFFRETEMENT CGM.

La Chine est le premier partenaire du Cameroun au 2nd semestre de l'année 2014, avec un accroissement des échanges de 11% en glissement annuel. Ce trafic représente 22% du trafic global de la période comme au second semestre de l'année précédente. Elle est suivie par l'Espagne, la France, la Belgique et la Thaïlande, classée cinquième.

Les principaux produits embarqués sont: le Bois en grumes qui représente 37% du volume total des marchandises embarquées cette période, le Bois débités (représente 27% du volume total embarquée), la banane (représente 11% du volume total embarquée), le cacao (représente 9% du volume total embarquée) et le coton (représente 3% du volume total embarquée).

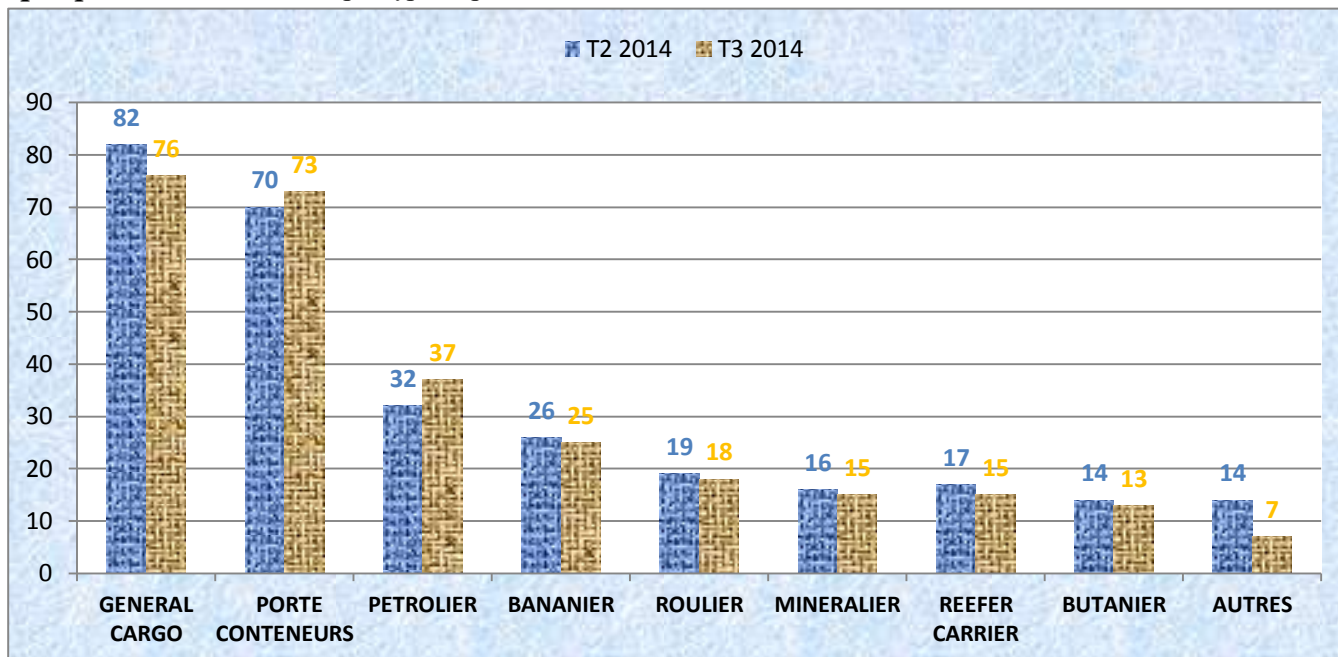
Au second semestre 2014, Les Hydrocarbures et Dérivés et Le CIMENT représentent les plus importants volumes des produits débarqués au PAD. Les entrées des denrées alimentaires telles que le Riz et le Poisson congelé enregistrent une baisse substantielle des volumes importés à l'opposé du Blé dont les volumes importés enregistrent une hausse.

NAVIRE | Type de Navires ayant accosté

Baisse de 7.3% des General Cargo contre une hausse de 4.3% des porte-conteneurs

Au cours du 3^e trimestre 2014, le nombre de navires ayant accosté au port de Douala a conservé sa tendance baissière. En effet, il est passé de 290 navires au 2^e trimestre à 279 au trimestre suivant. Ce qui traduit une diminution de 3,8%.

Graphique : Nombre de navires par type au port de Douala entre le 2^e trimestre 2014 et le 3^e trimestre 2014



Source : PAD

Les navires de type General Cargo se maintiennent au 1^{er} rang des navires ayant le plus fréquenté le port de Douala nonobstant la baisse de 7,3% de leur nombre. Ils représentent 27% du nombre total de navires ayant accosté au port de Douala contre 28% le trimestre précédent.

Les Porte-conteneurs gardent le second rang et leur nombre passe de 70 navires au 2^e trimestre 2014 à 73 navire au 3^e trimestre ; soit une augmentation de 4,3%.

Le pétroliers classés troisième, représentent 13% du nombre total de navire ayant fréquenté le port

de Douala contre 11% au 2^e trimestre 2014. Le nombre de navire de ce type connaît une augmentation trimestrielle de 15,6%.

Cependant, on note que la baisse du nombre total des navires ayant fréquenté Douala a été amoindrie par les augmentations respectives du nombre de Porte-conteneurs (4,3%) et du nombre de Pétroliers (15,6%).

NAVIRE | Tonnage par type de Navires

Baisse d'environ 2% du tonnage total induite entre autres par un recul de 9,2% du tonnage des Porte-conteneurs

Tableau : Tonnage par type de navires (en tonnes)

Type de navires	T2 2014	Pourcentage	T3 2014	Pourcentage	Variation
PORTE CONTENEURS	916 634	36,1	832 535	33,4	-9,2%
GENERAL CARGO	768 267	30,2	820 888	32,9	6,8%
PETROLIER	319 579	12,6	315 968	12,7	-1,1%
BANANIER	301 691	11,9	284 612	11,4	-5,7%
MINERALIER	86 525	3,4	91 998	3,7	6,3%
ROULIER	84 375	3,3	91 323	3,7	8,2%
REEFER CARRIER	26 182	1,0	33 927	1,4	29,6%
BUTANIER	24 293	1,0	19 475	0,8	-19,8%
CHIMIQUIER	2 940	0,1	1 465	0,1	-50,2%
AUTRES	11 080	0,4	1 594	0,1	-85,6%
TOTAL	2 541 566	100	2 493 785	100	-1,9%

Source : PAD

Au cours du 3^e trimestre 2014, le tonnage total connaît, tout comme le nombre de navires, une tendance baissière. Il est passé de 2 541 566 tonnes au 2^e trimestre à 2 493 785 tonnes au 3^e trimestre 2014 ; affichant ainsi un recul d'environ 2%. Les exportations qui représentent environ 23% du tonnage total ont diminué de 4,2% tout comme les importations qui connaissent également une baisse de 1,2%. Quatre types de navires ont transporté un peu plus de 90% de la cargaison totale au cours du 3^e trimestre 2014. Il s'agit des Porte-conteneurs (33,4%), des General Cargo (32,9%), des Pétroliers (12,7%) et des Bananiers (11,4%). Tous les autres types de navires ont transportés chacun moins de 5% de la cargaison totale.

Malgré l'augmentation du nombre de Porte-conteneurs, on observe une baisse de 9,2% du volume de marchandises transportées par ce type de navires. Il passe en effet de 916 634 tonnes au 2^e trimestre 2014 à 832 535 tonnes au cours du trimestre suivant.

Les General Cargo dont le nombre a diminué de 6 navires, enregistrent une augmentation de leur tonnage (6.8%).

Il passe de 768 267 tonnes à 820 888 tonnes.

Les Pétroliers enregistrent une faible diminution (1,1%) et gardent un tonnage légèrement en dessous de 320 000 tonnes par trimestre.

Les Bananiers affichent une baisse de 5,7% et enregistrent un tonnage égal à 284 612 tonnes au cours du trimestre étudié.

Pour ce qui est des autres, on note une forte augmentation du tonnage des Reefer Carrier (29,6%) dont le volume transporté passe de 26 182 tonnes au 2^e trimestre à 33 927 tonnes.

La baisse la plus significative est observée chez les Chimiquiers dont le tonnage a été réduit de moitié. Il passe en effet, de 2 940 tonnes à 1465 tonnes, ceci se traduisant par le fait que la plupart des produits chimiques transportés est utilisée dans le secteur agricole, or le 3^e trimestre est une période centrée sur la récolte, d'où la faible utilisation de ces produits.

NAVIRE | Attente / Séjour par type de Navires

En général, les navires ont séjourné plus longtemps à la bouée de base tandis que la durée à quai connaît une baisse

Tableau :Attente moyenne à la bouée par type de navires(en heures)

Type de navires	T2 2014	T3 2014	Variation
PORTE CONTENEURS	98,59	187,22	89,9%
GENERAL CARGO	128,53	175,28	36,4%
MINERALIER	89,39	147,35	64,8%
REEFER CARRIER	194,48	120,18	-38,2%
CHIMIQUIER	9,71	54,5	461,3%
ROULIER	29,15	54	85,2%
PETROLIER	17,81	23,51	32,0%
BUTANIER	4,96	11,3	127,8%
BANANIER	1,97	3,76	90,9%

Source : PAD

On constate qu'en général, par rapport au 2^e trimestre 2014, les navires ont mis plus de temps à la bouée de base et ont eu par contre un séjour moins long à quai au cours du 3^e trimestre 2014. Seuls les Reefer Carrier affichent une baisse (38,2%) dans l'attente à la bouée de base. Il passe de 8 à 5 jours. Leur séjour moyen à quai reste coincé entre 4 et 5 jours.

Les Porte-conteneurs, General Cargo et Minéraliers correspondent aux navires qui ont eu une longue attente à la bouée de base.

Au 3^e trimestre, les Porte-conteneurs ont mis en moyenne environ 8 jours à la bouée de base contre 4 jours au trimestre précédent. Leur séjour à quai par contre est passé de 3 jours à 2 jours en moyenne.

Les General Cargo ont attendu en moyenne 7 jours avant d'accoster contre 5 jours au 2^e trimestre ; soit une augmentation de 2 jours. Leur séjour moyen à quai a baissé d'une journée et se situe à environ 7 jours et demi au 3^e trimestre 2014.

Tableau:Séjour moyen à quai par type de navires(en jours)

Type de navire	T2 2014	T3 2014	Variation
MINERALIER	10,73	10,42	-2,9%
GENERAL CARGO	8,67	7,46	-14,0%
REEFER CARRIER	4,83	4,39	-9,1%
PORTE CONTENEURS	3,05	2,6	-14,8%
PETROLIER	1,71	2,03	18,7%
BUTANIER	1,9	1,54	-18,9%
ROULIER	2,11	1,46	-30,8%
BANANIER	1,46	1,42	-2,7%
CHIMIQUIER	0,92	0,99	7,6%

Source : PAD

Les Minéraliers voient leur attente moyenne à la bouée de base presque doubler. Il passe de 3 jours à 6 jours. Leur séjour moyen à quai n'a quasiment pas changé et demeure le plus long (10 jours et demi).

Les Rouliers dont l'attente moyenne se trouvait à un peu plus d'une journée au 2^e trimestre, ont passé en moyenne un peu plus de deux jours à la bouée de base et leur séjour moyen à quai était d'environ une journée et demie.

Les Bananiers demeurent la catégorie de bâtiments qui met le moins de temps à la bouée de base (environ 4 heures). Ils prennent en moyenne un jour et demi pour effectuer les opérations à quai.

Les Chimiquiers dont le tonnage a diminué de moitié enregistrent la plus forte augmentation de l'attente à la bouée de base. Initialement à environ 10 heures, il est multiplié par cinq et se trouve à un peu plus de deux jours. Pourtant ce type de navires réalise le meilleur record au niveau du séjour à quai qui est d'environ une journée.

NAVIRE | Rendement par type de Navires

Les Rouliers et Reefer Carrier présentent les meilleures performances de manutention

Tableau : Evolution du rendement moyen journalier par type de navires(en tonnes)

Type de navires	T2 2014	T3 2014	Variation
PORTE CONTENEURS	3 593	4 328	20,5%
PETROLIER	5 829	4 210	-27,8%
ROULIER	2 101	3 484	65,8%
BANANIER	2 279	2 586	13,5%
MINERALIER	1 757	1 821	3,6%
CHIMIQUIER	1 598	1 475	-7,7%
GENERAL CARGO	1 289	1 468	13,9%
BUTANIER	912	975	6,9%
REEFER CARRIER	319	515	61,4%

Source : PAD

A part les Pétroliers et les Chimiquiers qui ont connu une baisse respectivement 27,8% et 7,7% de leur rendement journalier moyen par navire, tous les autres types de navires enregistrent une augmentation en ce qui concerne cet indicateur. En effet, pour les Pétroliers, le rendement journalier passe en moyenne de 5 829 tonnes à 4 210 tonnes ce qui pourrait s'expliquer en partie par l'augmentation du nombre de navires reçu ainsi que par la baisse du volume de produits à manutentionner. Le rendement moyen pour les Chimiquiers passe de 1598 tonnes à 1 475 tonnes. Cette baisse traduit la faible fréquentation de ce type de navire ainsi que la réduction de moitié de sa cargaison et non forcément une carence dans la manutention des navires.

Les Rouliers maintiennent leur tendance haussière avec un rendement journalier moyen par navire qui passe de 2 101 tonnes au 2^e trimestre à 3 484 tonnes au 3^e trimestre ; soit une progression de 65,8%. Cependant, le nombre de Rouliers ayant accosté le port de Douala ayant été pratiquement le même au cours des deux trimestres concernés, et le volume ayant augmenté cette

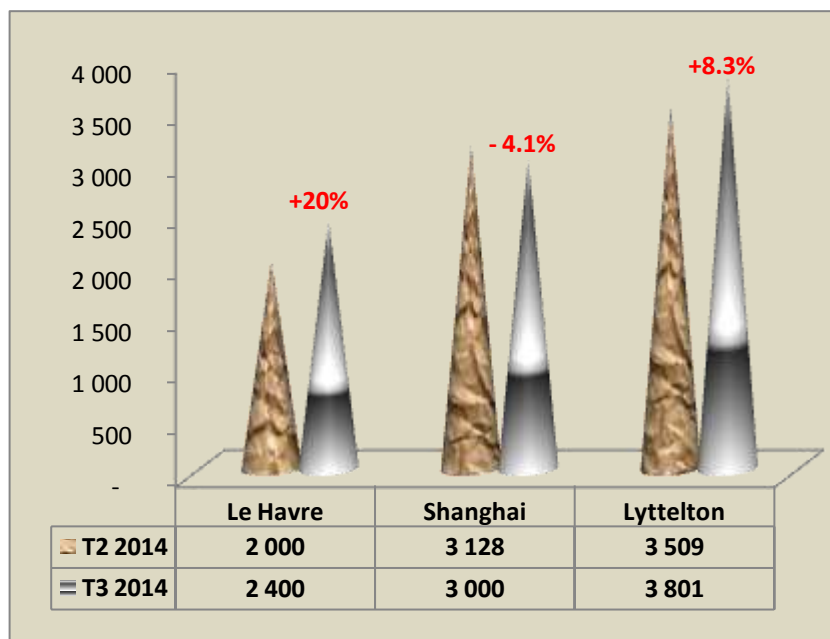
hausse de rendement traduit une certaine performance dans la manutention des navires Rouliers. Le constat est le même pour les Reefer Carrier, la hausse du rendement moyen journalier traduit effectivement une amélioration au niveau de la rapidité des opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.

Les General Cargo affichent une croissance d'environ 14%, leur rendement moyen journalier atteint 1 468 tonnes au cours du 3^e trimestre 2014. Les Porte-conteneurs quant à eux passent de 3 593 tonnes à 4 328 tonnes ; soit une hausse de 20,5%. Pour ces deux types de bâtiments, on ne saurait parler d'une amélioration significative des performances enregistrées car dans le premier cas, le nombre de navires a baissé et le tonnage a augmenté et inversement pour le second cas.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

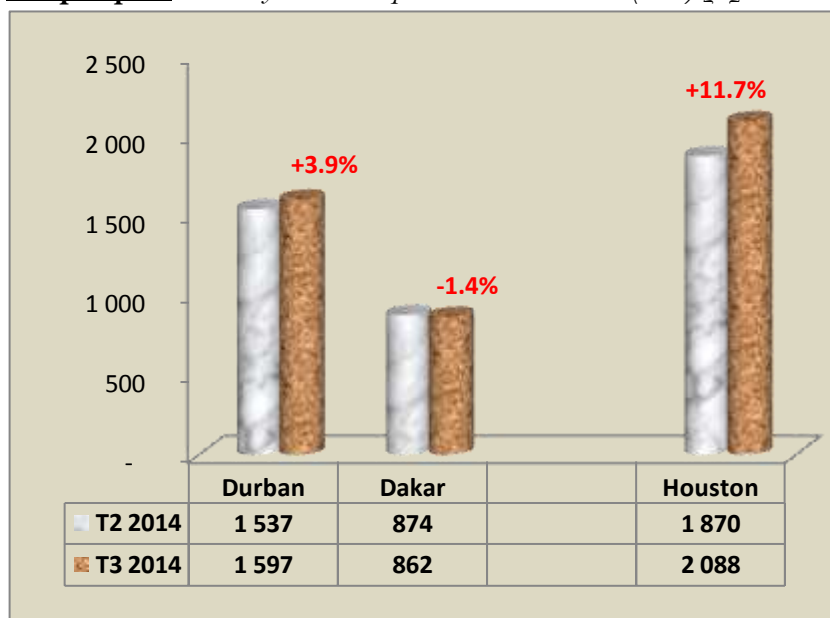
Hausse de 8.3% enregistrée dans le principal port d'embarquement (Lyttelton) des conteneurs 20 pieds frigorifiques

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



Source :CNCC

Graphique : Coût moyen de transport maritime 20' sec (en €) [1]



Source :CNCC

Conteneurs 20' frigorifiques

Au cours du 3^e trimestre 2014, le coût moyen de transport des conteneurs 20 pieds frigorifiques a connu une augmentation pour les ports du Havre (20%) et de Lyttelton (8.3%). Au premier port il passe de 2 000 € à 2 400 € ; tandis qu'à Lyttelton il passe de 3 509 € à 3 801 €. Seul le port de Shanghai (-4.1%) conserve une tendance baissière. Il affiche une valeur moyenne de 3 000 € pour le compte du 3^e trimestre 2014.

Le port néozélandais pratique au cours de la période d'étude des tarifs très proches (plus ou moins 60 € de la moyenne). Au port du Havre par contre, on observe que les tarifs pratiqués étaient plus dispersés avec un écart à la moyenne pouvant atteindre 400 €.

Conteneurs 20' secs

Dans les principaux ports africains, la tendance du coût moyen de transport des conteneurs 20 pieds secs a été maintenue ; elle est restée baissière au port de Dakar (-1.4%) alors qu'à Durban elle continue de grimper (+3.9%).

Au port de Dakar, il baisse de 12 € et affiche une valeur de 862 € pour le compte du 3^e trimestre. A Durban, il passe de 1 537 € à 1 597 €. On remarque que les tarifs pratiqués dans les deux ports possèdent un écart à la moyenne maximale égal à 350 €.

Au principal port américain d'embarquement des conteneurs 20 pieds secs, on enregistre une hausse de 11.7% du coût moyen de transport qui atteint 2 088 € au 3^e trimestre. Les montants payés par les chargeurs pour l'acheminement de leur cargaison s'éloignent d'au plus 500 € de la moyenne. On note en particulier que la moitié des chargeurs a déboursé moins de 1 850 € pour le transport de leur conteneur.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Valence et le Havre, principaux ports d'embarquement européens des conteneurs 20' secs, affichent une diminution d'autour de 5% du coût moyen de transport

Tableau : Coût moyen de transport maritime conteneur 20' sec (en €) [2]

EUROPE					ASIE				
PAYS	Port	T3 2014	T2 2014	Variation	PAYS	Port	T3 2014	T2 2014	Variation
Espagne	Valence	1 355	1 414	-4,1%	Chine	Ningbo	1 643	1 761	-6,7%
France	Le Havre	1 392	1 471	-5,4%		Qingdao	1 734	1 755	-1,2%
Allemagne	Hambourg	1 548	1 543	0,3%		Xingang	1 794	1 710	4,9%
Belgique	Anvers	1 607	1 450	10,8%		Shanghai	1 926	1 933	-0,4%
Italie	Gênes	1 707	1 582	7,9%	Inde	NhavaSheva	1 651	1 611	2,5%
					EAU	Jebel Ali	1 913	1 712	11,7%

Source :CNCC

Au cours du 3^e trimestre 2014, seul le port de Hambourg parmi les principaux ports d'embarquement européens, affiche une certaine stabilité du coût moyen de transport des conteneurs 20 pieds secs. Il tourne autour de 1 545 €. Cependant les tarifs pratiqués sont plus dispersés (plus ou moins 570 € de la moyenne contre 400 € au cours du trimestre précédent). Néanmoins, la moitié des cargaisons a effectué le voyage avec un coût de transport inférieur à 1 450 €.

Les ports de Valence et du Havre affichent un recul du coût moyen de transport respectivement de 4.1% et 5.4%. Les prix de transport pratiqués dans ces deux ports révèlent une dispersion plus importante au Havre (plus ou moins 725 € de la moyenne) par rapport à Valence (plus ou moins 355 € de la moyenne). On remarque par ailleurs que 75% des conteneurs 20 pieds secs ont payé au plus 1 495 € pour

frais d'acheminement ; tandis qu'au Havre la même proportion déboursait au plus 1 674 €.

Les ports d'Anvers (10.8%) et de Gênes (7.9%) présentent une augmentation de leur coût de transport maritime. Les tarifs qui y sont pratiqués ont un écart maximal à la moyenne égal à 700 €, et 50% de ce type de cargaisons ont payé moins de 1 500 € pour le transport maritime.

En Asie, seul le port de Shanghai affiche une stabilité dans la structure des tarifs pratiqués ; une moyenne autour de 1 930 €, un écart maximal à la moyenne égal à 490 €. 25% des cargaisons ont payé un tarif supérieur à 1 950 € pour être acheminées. Au port de Xingang, on note une hausse de 4.9% du coût moyen de transport qui passe de 1 710€ à 1 794 €. 25% des cargaisons ont payé un montant supérieur à 2 150 € comme frais de transport.

Les deux autres ports chinois, Ningbo (-6.7%) et Qingdao (-1.2%) proposent des tarifs qui sont en moyenne moins élevés qu'au cours du trimestre précédent. 75% des cargaisons embranchées dans chacun de ces ports ont pour coût de transport un montant inférieur à 1 950 €.

Aux ports de NhavaSheva et de Jebel Ali où le coût moyen de transport avait baissé au cours du 2^e trimestre 2014, on constate une augmentation de 2.5% et 11.7% respectivement. L'écart maximal à la moyenne au port de Jebel Ali est resté à 600 € ; tandis qu'au second port il passe de 600 € à 390 € traduisant des tarifs plus proches pour le 3^e trimestre.

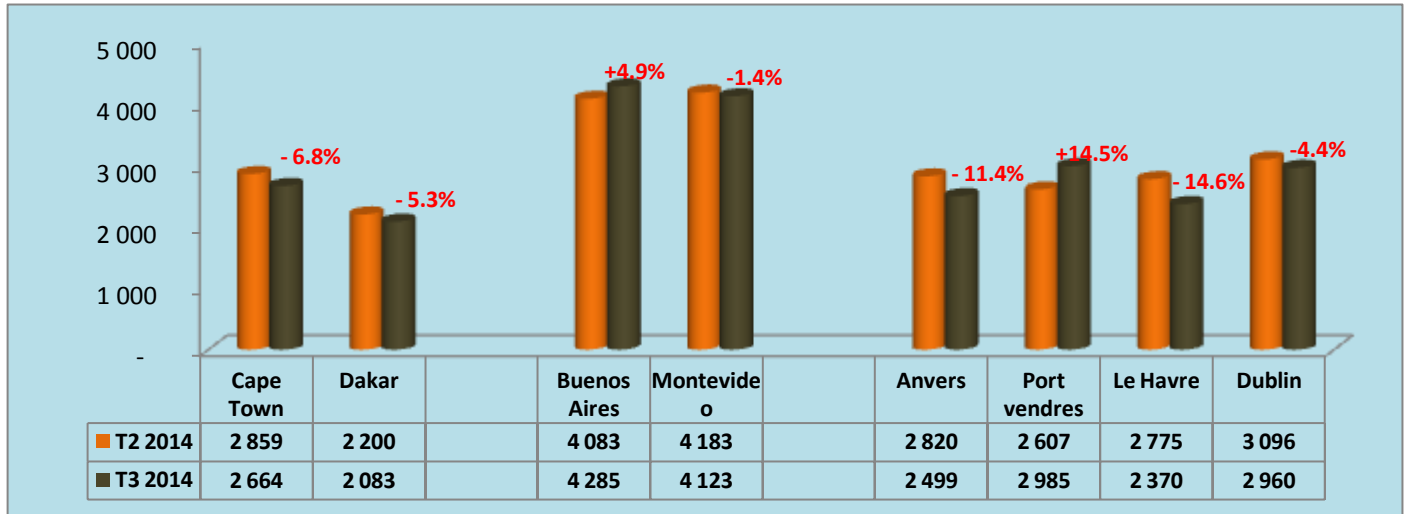
Au port de Jebel Ali, 50% des cargaisons ont déboursé au moins 1 800 € pour être transportées jusqu'au port de Douala, tandis qu'au port de NhavaSheva, 25% des cargaisons payaient plus de ce montant (1 800 €).



COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Port-Vendres (14.5%) et NhavaSheva (8.7%) constituent sur leur continent respectif, l'unique principal port de départ qui affiche une hausse du coût moyen de transport des conteneurs 40' frigorifiques

Graphique : Coût moyen de transport maritime 40' frigo (en €) [1]



Source : CNCC

La tendance du coût moyen de transport dans les principaux ports d'embarquement africain gardeson allure baissière au cours du 3^e trimestre 2014. Au port de Cape Town, il passe de 2 859 € à 2 664 € soit une diminution de 6.8%. On constate que dans ce port, 75% des conteneurs 40 pieds frigorifiques ont payé au plus 2 500 € pour être acheminés. Au port de Dakar, le coût moyen de transport chute de 5.3% et atteint la valeur de 2 083 € au cours du 3^e trimestre. Les tarifs pratiqués ici, s'éloignent au maximum de 190 € et on observe que 75% des cargaisons ont versé moins de 2 000 € pour leur transport.

Aux principaux ports de départ américains, les tarifs s'écartent d'au plus 310 € de la moyenne comme au

trimestre précédent. A Buenos Aires le coût moyen de transport passe de 4 083 € à 4 285 € soit une augmentation de 4.9%. La moitié des cargaisons a payé un montant compris entre 4 135 € et 4 340 €. A Montevideo, après avoir reculé de 1.4%, le coût moyen de transport atteint le niveau de 4 123 €. 50% des conteneurs frigorifiques 40 pieds embarqués dans ce port ont payé comme coût de transport maritime, un montant compris entre 3 910 € à 4 431 €.

En Europe, seul le port-Vendres affiche une hausse (14.5%) de son coût de transport moyen. Les différents coûts supportés sont à plus ou moins 960 € de la moyenne.

Le port d'Anvers qui présente une

importante baisse (11.4%), possède les tarifs les plus dispersés (plus ou moins 1 200 € de la moyenne. Un conteneur sur deux a payé moins de 2 480 €.

Les ports du Havre et de Dublin connaissent une baisse de 14.6% et 4.4% de leur coût de transport moyen. Les coûts pratiqués y sont plus ou moins à 300 € de la moyenne. Au Havre, trois conteneurs sur quatre ont payé un coût de transport inférieur à 2 650 € contre 2 875 € à Dublin.

En Asie, des principaux points d'embarquement, seul celui de NhavaSheva connaît une hausse (8.7%). Le coût moyen de transport y passe de 3 889 € à 4 228 €. Les tarifs qui y sont pratiqués s'écartent au plus de 160 € de la moyenne.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Tableau : Coût moyen de transport maritime 40' frigo(en €) [principaux ports asiatiques]

Pays	Port	T2 2014	T3 2014	Variation
Chine	Zhanjiang	4 152	4 071	-1,9%
	Xiamen	4 196	3 998	-4,7%
Vietnam	Ho-Chi-Minh	3 885	3 769	-3,0%
Inde	NhavaSheva	3 889	4 228	8,7%

Source :CNCC

On observe également une forte concentration entre 4 125 € et 4 250 €. Au port de Ho-Chi-Minh, le recul est de l'ordre de 3.75% des cargaisons pour leur transport ont débloqué une somme inférieure à 3 725 €.

Dans les principaux points de départ chinois, la moyenne tourne autour de 4 000 €. Les tarifs s'écartent de cette valeur de plus ou moins 380 €. On observe pour ces ports une forte concentration des coûts de transport ; entre 3 700 et 4 250 €.

En Afrique, le port d'Alexandrie subit une hausse de 4.1% de son coût de transport moyen et se retrouve avec une valeur de 2 459 € pour le compte du 3^e trimestre 2014. Les autres points de départ africains connaissent une réduction ; 30.7% pour Casablanca et 1.1% à Durban. Trois conteneurs 40 pieds secs sur quatre ont payé pour leur coût de transport

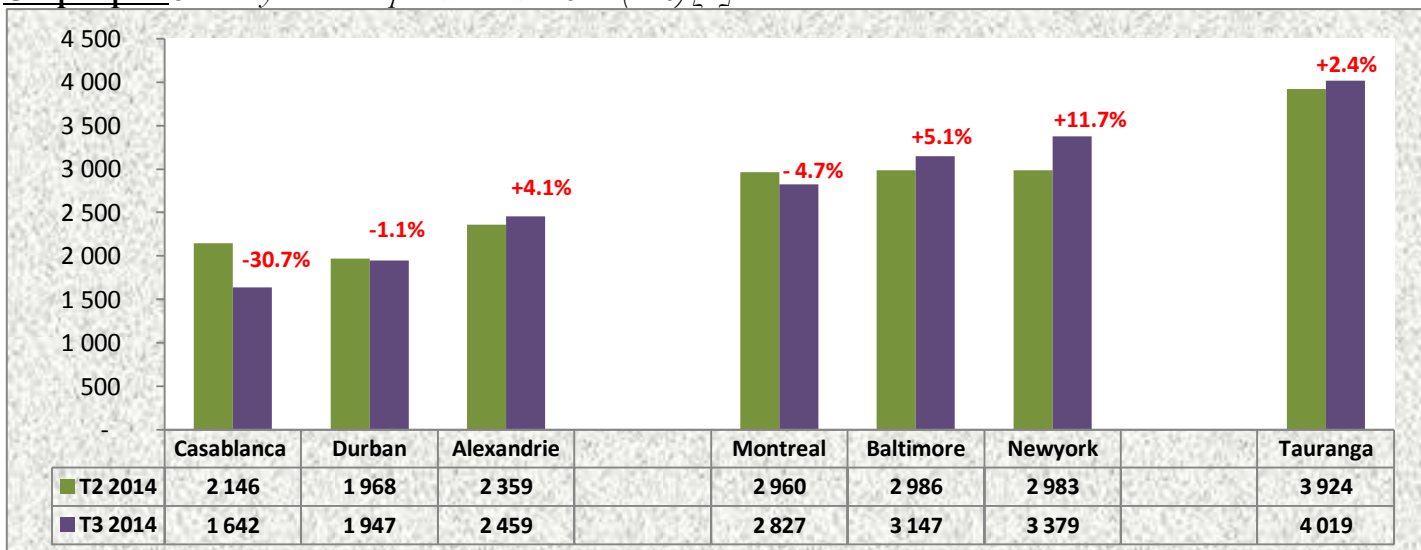
moins de 1 815 € à Casablanca contre 2 255 € à Durban.

Le port canadien enregistre une baisse de 4.7% du coût de transport moyen. Les montants versés par les chargeurs pour le transport de leur conteneur s'éloignent au plus de 566 € de la moyenne. La moitié de ces importateurs a payé moins de 2 700 € par conteneur.

Les ports de Baltimore et de New York connaissent une hausse de 5.1% et 11.7% respectivement. Les tarifs sont plus dispersés à New York (plus ou moins 950 € de la moyenne contre 507 € pour Baltimore).

Au Port de Tauranga, la configuration est restée quasiment la même ; des tarifs assez proches (plus ou moins 31 € de la moyenne) et une forte concentration des coûts de transport entre 3 980 € et 4 030 €.

Graphique : Coût moyen de transport maritime 40' sec(en €) [1]



Source :CNCC



COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Les tarifs pratiqués au port du Havre continuent de grimper (en moyenne 10%) ; en Asie la grande partie des principaux ports d'embarquement des 40 pieds secs affiche une diminution

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

EUROPE					ASIE				
PAYS	Port	T2 2014	T3 2014	Variation	PAYS	Port	T2 2014	T3 2014	Variation
Allemagne	Hambourg	2 416	2 533	4,8%	Chine	Nigbo	2 843	2 815	-1,0%
Grande Bretagne	Felixstowe	2 635	2 571	-2,4%		Qingdao	2 969	2 862	-3,6%
Belgique	Anvers	2 591	2 607	0,6%		Shanghai	3 162	3 034	-4,0%
Pays-Bas	Rotterdam	2 773	2 645	-4,6%		Xiamen	2 923	3 208	9,8%
France	Le Havre	2 537	2 792	10,0%	Turquie	Mersin	2 152	2 297	6,7%
					Inde	NhavaSheva	2 758	2 537	-8,0%
						Mundra	2 790	2 542	-8,9%
					EAU	Jebel Ali	2 941	2 804	-4,7%

Source : CNCC

Parmi les principaux points d'embarquement européens, le port d'Anvers connaît la plus forte variabilité des coûts de transport (plus ou moins 1 000 € de la moyenne) même si le prix moyen de transport n'a quasiment pas changé (autour de 2 600 €).

Les ports de Hambourg et du Havre voient leur coût moyen de transport grimper de 4.8% et 10% respectivement. Leur tendance est donc restée haussière. L'écart maximal à la moyenne au premier port est de 800 € contre 440 € au Havre. On remarque pour ces ports que la moitié des cargaisons avait un coût de transport inférieur à 2 500 € au cours du 3^e trimestre 2014.

La tendance aux ports de Felixstowe (-2.4%) et de Rotterdam (- 4.6%) s'est inversée au cours du 3^e trimestre ; on enregistre ainsi une diminution du coût moyen de transport. Pour le port hollandais, 75% des cargaisons ont payé moins de 3 000 € pour leur acheminement et la variabilité des tarifs pratiqués atteint parfois 680 €. Tandis qu'à Felixstowe, la même proportion déboursait moins de 2 707 € pour leur transport et l'écart à la moyenne ne dépassait pas 400 €.

En général, le coût moyen de transport des conteneurs 40 pieds secs dans les principaux ports d'embarquement asiatique a baissé. Les seuls ports concernés par une hausse sont Mersin (6.7%) et Xiamen (9.8%). Au port turc, l'écart à la moyenne atteint parfois 900 € et 25% des cargaisons ont payé plus de

2 700 € pour leur acheminement. A Xiamen la variabilité est de 350 € et plus de 75% des cargaisons ont un coût de transport inférieur à 3 250 €.

Les autres ports chinois connaissent une baisse de leur coût de transport ; 4% pour Shanghai, 3.6% pour Qingdao et 1% pour Ningbo. Dans ces ports, les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 900 € de la moyenne et un conteneur sur quatre y a payé plus de 3 350 € pour son acheminement jusqu'au port de Douala.

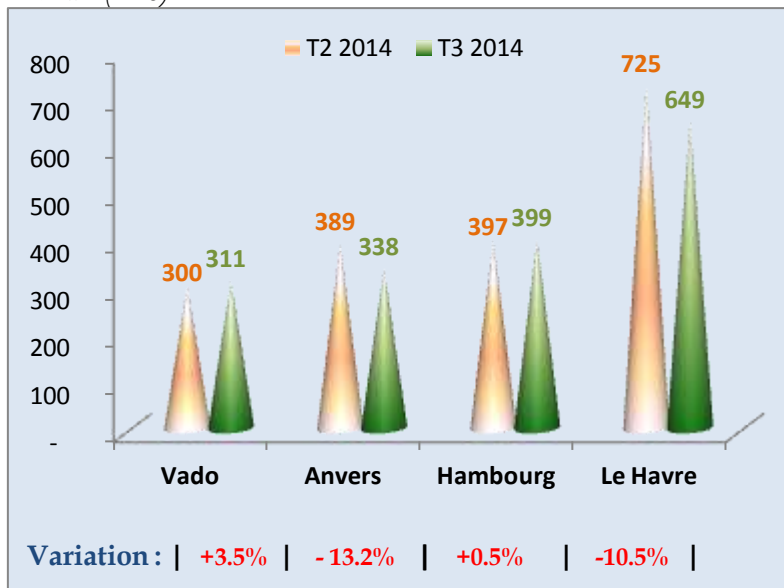
En Inde, les deux principaux ports NhavaSheva (-8%) et Mundra (-8.9%) affichent un recul du coût de transport moyen. Il tourne autour de 2 540 €. Cependant, les tarifs sont moins dispersés à NhavaSheva (plus ou moins 672 € de la moyenne contre 922 € à Mundra). Pour un montant compris entre 2 155 € et 2 765 €, la moitié des cargaisons a été embarquée au port de NhavaSheva ; tandis qu'à Mundra, la même proportion a dû déboursier entre 2 050 € et 3 135 €.

Aux Emirats Arabes Unis, le coût de transport moyen passe 2 941 € à 2 804 €, enregistrant ainsi une baisse de 4.7%. Le port de Jebel Ali présente la variabilité la plus forte parmi les principaux ports d'embarquement asiatiques (écart à la moyenne atteignant parfois 920 €). Une cargaison sur 4 a payé pour son acheminement moins de 1 800 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

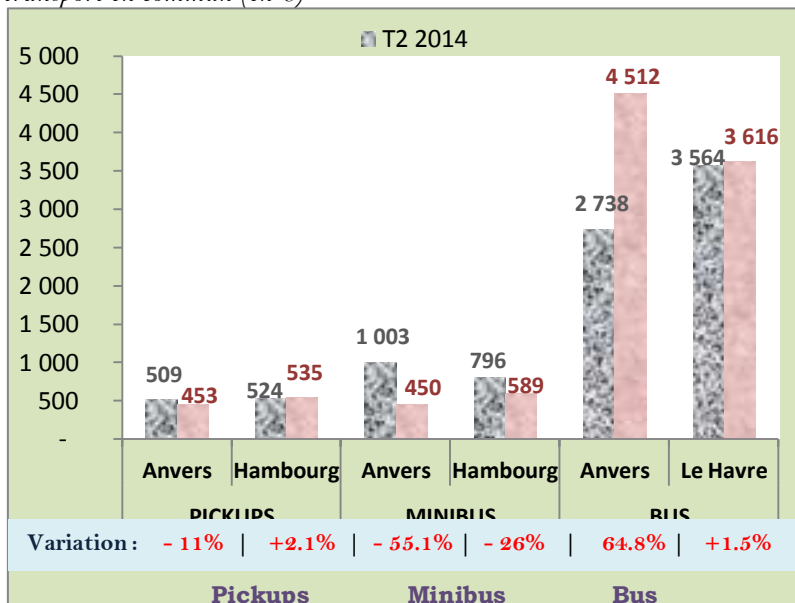
Quasi-stabilité au port de Hambourg et baisse de 13.2% à Anvers pour les véhicules de tourisme

Graphique : Coût moyen de transport maritime des véhicules de tourisme (en €)



Source :CNCC

Graphique : Coût moyen de transport maritime pickups et véhicule de transport en commun (en €)



Source :CNCC

Au cours du 3^e trimestre 2014, le coût de transport moyen des véhicules de tourisme est resté quasiment stable au port de Hambourg (399 €). Ici, les tarifs sont beaucoup plus proches comparativement au trimestre précédent (plus ou moins 75 € de la moyenne, contre 140 €). Trois véhicules sur quatre y ont payé un montant inférieur à 450 € pour le transport maritime.

Le port d'Anvers par où passe un peu plus de 70% des véhicules de tourisme affiche une baisse de 13.2% du coût moyen de transport. Il passe de 389 € à 338 €. Comme au port allemand, les coûts pratiqués s'éloignent au plus de 75 € de la moyenne. Un véhicule sur quatre a déboursé plus de 360 € comme frais de transport maritime.

Une tendance baissière est également observée au port du Havre (10.5%). On note cependant que la moitié des véhicules a supporté plus de 630 € pour le transport maritime. Au port de Vado, neuf véhicules sur 10 ont versé 300 € pour leur acheminement.

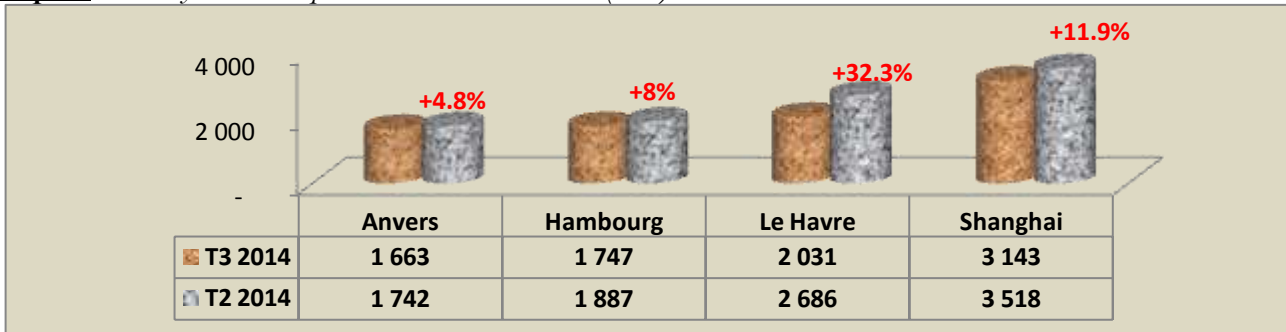
Le coût moyen de transport des pickups a baissé de 11% au port d'Anvers et affiche une valeur de 453 € pour le compte du 3^e trimestre 2014. L'évolution au port de Hambourg où on enregistre un coût moyen de 535 € soit une augmentation de 2.1%. on observe que les tarifs sont plus dispersés à Anvers (plus ou moins 150 € de la moyenne) par rapport à Hambourg (43 € de la moyenne).

Le coût de transport des minibus a connu une forte baisse ; 55.1% pour Anvers et 26% pour Hambourg. Tandis que pour les bus, la tendance est contraire ; 64.8% pour Anvers et 1.5% au port du Havre.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Hausse d'environ 5% du coût moyen de transport des camions à Anvers contre 12% à Shanghai

Graphique : Coût moyen de transport maritime des camions (en €)



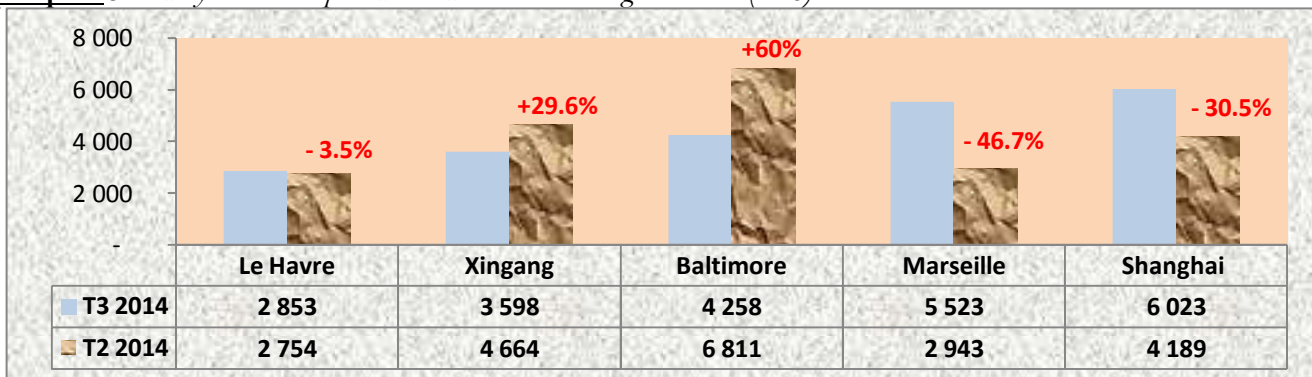
Source : CNCC

On enregistre une augmentation du coût moyen de transport des camions, dans tous les principaux ports d'embarquement. Elle est d'environ 5% au port d'Anvers, d'où part la moitié des engins de ce type sur le continent européen. L'écart à la moyenne y atteint parfois 650 €. Au port de Hambourg, le coût moyen de transport est de 1 887 € après une hausse de 8%. La variabilité des tarifs y est beaucoup plus importante (plus ou moins 950 € de la moyenne).

Le port du Havre affiche la hausse la plus significative (32.3%) et possède un coût moyen de transport de 2 686 €. Ici, avec moins de 2 400 €, la moitié de ces engins lourds a pu être acheminée.

Le port de Shanghai, principal point d'embarquement asiatique, possède un coût de transport moyen des camions de 3 518 € après une hausse d'environ 12%. Il présente une forte variabilité de ses tarifs (plus ou moins 1 177 € de la moyenne). Un camion sur quatre a déboursé au moins 3 768 € pour se faire transporter de Shanghai pour Douala.

Graphique : Coût moyen de transport maritime des autres engins lourds (en €)



Source : CNCC

Un peu plus de 70% des autres engins lourds proviennent de l'Europe. Dans les principaux ports d'embarquement de ce continent on observe une diminution du coût moyen de transport. Au port du Havre il passe de 2 853 € à 2 754 € soit un recul de 3.5%. la chute est plus prononcée au port de Marseille (46.7%) où il affiche un coût moyen de transport de 2 943 € pour le compte du 3^e trimestre 2014. Dans ces deux ports, les tarifs s'éloignent souvent jusqu'à 1 500 € de la moyenne.

Au port de Baltimore, le coût moyen de transport passe de 4 258 € à 6 811 € ; ce qui représente une augmentation de 60%. Les tarifs y sont très dispersés (plus ou moins 2 000 € de la moyenne). La moitié de ce type de véhicules a payé plus de 3 730 € pour leur acheminement.

En Asie, le port de Xingang affiche une tendance haussière (29.6%) tandis qu'à Shanghai on constate une baisse de 30.5%. les tarifs sont moins dispersés au port de Xingang (plus ou moins 1 320 € de la moyenne) par rapport à celui de Shanghai (plus ou moins 2 300 €).

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Evolution

Les performances mensuelles observées au cours du 3^e trimestre traduisent une célérité dans la sortie des conteneurs

Tableau : Délai de passage portuaire de avril à septembre 2014 (en jours)

	avr-14	mai-14	juin-14	juil-14	août-14	sept-14
Moyenne	16,58	19,92	20,01	18,5	16,4	14,08
Variation		20,14%	0,45%	-7,55%	-11,35%	-14,15%
1^{er} Quartile	7	10	8	7	8	6
2^e Quartile	12	17	15	13	13	11
3^e Quartile	21	26	27	23	21	19
TEU utilisés	4 902	4 360	4 295	4 545	4 810	6 546
TEU sortis	8 832	8 275	8 206	8 358	8 367	10 285

Source : Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International (Comité FAL)

De meilleures performances dans le délai d'enlèvement des conteneurs ont été enregistrées au cours du 3^e trimestre 2014 comparativement à la période précédente. En effet, le délai moyen de passage connaît une amélioration à partir du mois de juillet 2014 et cette tendance est maintenue au cours des deux mois suivants. Après une baisse d'environ 2 jours enregistrée chaque mois, le délai de passage moyen pour le compte du mois de septembre 2014 est de 14 jours et 2 heures.

Le mois de juin affiche la moyenne la plus élevée sur les deux trimestres, 20 jours. Cette valeur est presque similaire à celle enregistrée au cours du mois de mai (19.92 jours).

Les mois d'août et d'avril possèdent une moyenne proche ; un peu plus de 16 jours. En comparant les valeurs des quartiles observées pour ces deux mois, on se rend compte que le comportement des chargeurs a été quasiment identique durant ces périodes.

Le mois de septembre présente les meilleurs records. En plus d'afficher un délai de passage moyen plus faible,

l'analyse des quartiles montre qu'effectivement au cours de ce mois l'enlèvement des conteneurs se faisaient avec plus de célérité. Un conteneur sur quatre a séjourné moins de 6 jours au cours de ce mois, ce qui constitue la meilleure performance enregistrée depuis le début de l'année. De même, on note qu'au cours de ce mois, la moitié des conteneurs a effectué au maximum 11 jours au terminal à conteneurs, tandis qu'au cours des mois de juillet et août cette même proportion mettait au plus 13 jours avant la sortie du parc.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Hausse de 53.4% du sucre local contre une baisse de 97.2% des engrais et insecticides

Au cours du 3^e trimestre 2014, la tendance du fret ferroviaire qui depuis le début de l'année était haussière a changé. Son tonnage est passé de 446 726 tonnes au 2^e trimestre à 405 115 tonnes au 3^e trimestre ; indiquant ainsi une diminution de 9,3% contre la hausse de 1,5% observée au cours du 2^e trimestre.

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

DOUALA -----> NGAOUNDERE	T3 2014		T2 2014		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Détail Marchandise					
Hydrocarbures	127 337	39,1	123 141	36,0	3,4%
Conteneurs	51 047	15,7	58 290	17,0	-12,4%
Farines et céréales	42 970	13,2	31 361	9,2	37,0%
Matériaux de construct°	17 651	5,4	21 881	6,4	-19,3%
Sucre local	12 162	3,7	7 928	2,3	53,4%
Alumine (mat. 1ères)	9 135	2,8	7 080	2,1	29,0%
Groupages	883	0,3	1 233	0,4	-28,4%
Engrais et insecticides	600	0,2	21 537	6,3	-97,2%
Autres marchandises	64 138	19,7	69 675	20,4	-7,9%
TOTAL	325 923	100	342 126	100	-4,7%

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire à l'import est passé de 342 126 tonnes au 2^e trimestre à 325 923 tonnes au 3^e trimestre, ce qui correspond à une baisse de 4,7%. Il représente 80% du fret ferroviaire sur la période d'étude.

Il est porté essentiellement par les hydrocarbures (39,1%), les marchandises conteneurisées (15,7%), les farines et céréales (13,2%) et les matériaux de construction (5,4%) qui regroupent près de 75% de son volume. Les autres types de cargaisons ont chacun une proportion inférieure à 5%.

La baisse la plus significative est observée pour les engrais et insecticides (97,2%) ; ils passent de 21 537 tonnes à 600 tonnes. Elle se justifie par la forte baisse des importations des produits chimiques dont l'essentiel est utilisé dans le domaine agricole.

Les matériaux de construction affichent une baisse de 19,3% ; leur volume passe de 21 881 tonnes à 17 651 tonnes. On note également une tendance baissière pour le groupage (28,4%). Il conserve ainsi sa décroissance depuis le 1^{er} trimestre 2014. Ce qui veut dire que les chargeurs utilisent de moins en moins le groupage sur la voie ferroviaire.

La hausse la plus significative est enregistrée pour le sucre local (53,4%) qui passe de 7 928 tonnes à 12 162 tonnes. Les farines et céréales connaissent une tendance similaire avec une hausse de 37%. Cette situation se justifie en partie par la période du ramadan, période où la consommation de sucre atteint son pic au Cameroun.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Les bois (grume et débité) constituent 75% des produits allant vers Douala ; le coton fibre voit son tonnage diviser par sept

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

NGAOUNDERE -----> DOUALA	T3 2014		T2 2014		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Détail Marchandise					
Bois en grumes	35 568	45	32 597	31	9,1%
Bois ouvrés (Débités)	23 884	30	29 290	28	-18,5%
Graines et tourteaux	7 023	9	7 218	7	-2,7%
Conteneurs	4 814	6	6 513	6	-26,1%
Animaux vivants	4 134	5	2 373	2	74,2%
Coton fibre	3 770	5	26 610	25	-85,8%
TOTAL	79 192	100	104 600	100	-24,3%

Source :CAMRAIL

Le fret ferroviaire export est passé de 104 600 tonnes au 2^e trimestre 2014 à 79 192 tonnes au 3^e trimestre 2014, traduisant une baisse de 24,3%. Sur la période d'étude, le Bois en grumes (45%) et le Bois ouvré (30%) couvrent les ¾ de ce type de cargaisons.

Le coton fibre qui représentait le quart du fret ferroviaire export au 2^e trimestre ne contribue que pour 5% au cours du 3^e trimestre. Son volume passe de 26 610 tonnes à 3 770 tonnes soit un recul de 85,8%. Cette situation reflète la saisonnalité de ce produit.

Les animaux vivants transportés par voie ferroviaire connaissent une forte augmentation (74,2%), ils passent de 2 373 tonnes à 4 134 tonnes. Cette tendance est également observée pour le Bois en grumes mais avec une amplitude plus faible (9,1%).

Les bois ouvrés connaissent une baisse de 18,5% tout comme les marchandises conteneurisées qui passent de 6 513 tonnes à 4 814 tonnes ; soit une décroissance de 26,1%.

Les graines et tourteaux affichent une légère réduction (2,7%) mais gardent un volume supérieur à 7 000 tonnes.



FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Le coût de transport ferroviaire à l'import affiche de faibles variations par rapport au 2^e trimestre (inférieures à 2%)

Tableau : Coût de transport par type de marchandises à l'import (FCFA / tonne/km)

TYPE DE CARGAISONS	T3 2014	T2 2014	Variation
Hydrocarbures	61 541	60 942	1,0%
Conteneurs	57 339	56 968	0,7%
Alumine (mat. 1ères)	57 148	57 148	0,0%
Groupages	40 386	40 386	0,0%
Engrais et insecticides	39 387	38 721	1,7%
Farines et céréales	38 098	37 441	1,8%
Sucre local	36 769	37 134	-1,0%
Matériaux de construct°	34 798	35 334	-1,5%
Autres marchandises	47 237	44 449	6,3%

Source : CAMRAIL

La hiérarchisation du coût de transport ferroviaire des différents types de cargaisons est restée quasiment inchangée. Les hydrocarbures gardent le tarif le plus élevé et les matériaux de construction ferment la marche. On note en outre que les coûts pratiqués sont restés assez stables avec des variations inférieures à 2%.

Les variations les plus importantes sont enregistrées pour les farines et céréales (1,8%) ainsi que les engrais et insecticides (1,7%). Pour la première famille de marchandises le coût de transport passe de 37 441 FCFA/tonne/km au 2^e trimestre 2014 à 38 098 FCFA/tonne/km au cours du 3^e trimestre de la même année. Pour la seconde famille, il passe de 38 721 FCFA/tonne/km à 39 387 FCFA/tonne/km.

Les Hydrocarbures enregistrent une hausse de 1% et affichent un coût de transport égal à 61 541 FCFA / tonne /km. Les marchandises conteneurisées pour le

compte du 3^e trimestre ont dû payer pour chaque tonne et chaque kilomètre parcouru 61 541 FCFA ; soit une augmentation de 0,7% par rapport au trimestre précédent.

Les marchandises en groupage et l'alumine ont conservé leur coût de transport à la tonne par kilomètre, respectivement 40 386 FCFA et 57 148 FCFA.

La baisse la plus significative est affichée pour les matériaux de construction. Leur coût de transport passe de 35 334 FCFA/tonne/km à 34 798 FCFA/tonne/km ; soit un recul de 1,5%.

Le coût de transport du sucre local conserve sa tendance baissière. Avec une réduction de 1%, les chargeurs paient 36 769 FCFA/tonne/km au 3^e trimestre pour l'acheminement de ce type de cargaison.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse de 26.7% du coût de transport conteneurs contre une baisse de 4.7% des bois ouvrés

Tableau : Coût de transport par type de marchandises à l'export (en FCFA / tonne/km)

TYPE DE CARGAISONS	T3 2014	T2 2014	Variation
Graines et tourteaux	19 780	19 871	-0,5%
Conteneurs	30 112	23 759	26,7%
Coton fibre	32 152	32 449	-0,9%
Animaux vivants	34 281	34 789	-1,5%
Bois en grumes	41 509	40 347	2,9%
Bois ouvrés (Débités)	44 491	46 704	-4,7%

Source : CAMRAIL

La classification des coûts de transport ferroviaire pour les marchandises en destination du port de Douala est restée la même au cours du 2^e et 3^e trimestre 2014. La valeur la plus forte est observée pour le bois ouvré et la valeur la plus faible pour les graines et tourteaux.

Le coton fibre ainsi que les graines et tourteaux ont connu un recul de moins de 1% de leur coût de transport. Celui du coton fibre est passé de 32 449 FCFA à 32 152 FCFA/ tonne /km tandis que pour les graines et tourteaux, il passe de 19 871 FCFA à 19 780 FCFA / tonne /km.

Le coût de transport ferroviaire des animaux vivants ainsi que celui du bois ouvré conserve une tendance baissière. Pour la première catégorie, il est passé de 34 789 FCFA à 34 281 FCFA / tonne / km ; soit une baisse de 1,5%. Pour la seconde catégorie il affiche une valeur de 44 491 FCFA/tonne/km au 3^e trimestre, traduisant ainsi une réduction de 4,7%.

Deux types de cargaisons présentent un accroissement de leur coût de transport. Il s'agit du bois en grume et la marchandise conteneurisée.

Le coût de transport du bois en grume atteint le niveau de 41 509 FCFA/tonne/km au cours du trimestre d'étude soit une hausse d'environ 3% par rapport au trimestre précédent.

Le coût de transport des marchandises conteneurisées connaît l'augmentation la plus frappante (26,7%). Il était de 23 759 FCFA au cours du 2^e trimestre 2014 et se retrouve à 30 112 FCFA / tonne /km au cours du 3^e trimestre de la même année.



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

Port Autonome de Douala (PAD)

Cameroon Railways (Camrail)

Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International (Comité FAL)

CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU CAMEROUN (CNCC)

DIRECTION GENERALE

B.P. 15 88 DOUALA

TEL : (237)233 43 67 67 / 233 43 67 69

FAX : (237)233 43 70 17

SITE WEB : www.cncc.cm/ EMAIL : info@cncc.cm

NOTE DE CONJONCTURE

|| 3^e Trimestre 2014



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