



NOTE DE CONJONCTURE || 4^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



« 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.

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 des 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 se veut 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 qu'au fret ferroviaire.

Au cours du 4^e trimestre 2014, 306 navires ont été reçus au port de Douala. Leur séjour global (bouée de base et quai) a connu une baisse significative. Celle-ci est de 4 à 5 jours pour les principaux types de navires. Le trafic du port a connu une augmentation (environ 18%).

Le délai de passage portuaire d'un conteneur à l'import affiche une meilleure performance au cours du mois de décembre 2014.

Le volume du fret ferroviaire baisse de 8.2%. Le coût de transport des conteneurs dans le sens Douala - Ngaoundéré est resté en dessous de 60 FCFA la tonne par kilomètre tandis que dans le sens inverse il a augmenté d'environ 65%.

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 PIB a connu une croissance annuelle de 5,7% en 2014 contre 5,6% en 2013. En données trimestrielles, l'économie nationale a enregistré au quatrième trimestre 2014 un taux de croissance de +2,8% contre +0,9% le trimestre précédent. Cette évolution découle de l'embellie des secteurs secondaire (+3,8% contre 1,7% le trimestre précédent), primaire (+1,7% contre 0,3% le trimestre précédent) et tertiaire (+1,6% contre 1,7% le trimestre précédent).

En glissement annuel, le quatrième trimestre 2014 a connu une croissance du PIB de l'ordre de +5,7%, consécutive à une amélioration des activités du secteur secondaire (+6,2%), tertiaire (+5,2%) et primaire (+5,1%).

Au quatrième trimestre de l'année 2014, le secteur primaire est en nette amélioration. Ce résultat est induit principalement par les activités du sous secteur de l'agriculture industrielle d'exportation (+9,6% contre -9,9% le trimestre précédent), en raison de la saison des récoltes de certains produits tels que le cacao et le café. Par ailleurs, les activités de la sylviculture et de l'exploitation forestière (+2,5% contre +2,8% le trimestre précédent) ainsi que celles de l'élevage et de la chasse et la pêche (+2,0% contre +1,6% le trimestre précédent) ont également contribué à la croissance du secteur primaire.

L'embellie du secteur secondaire découle principalement des activités des sous secteurs des BTP (+17,7% contre +14,6% le trimestre précédent), des autres industries manufacturières (+2,9% contre -1,9% le trimestre précédent) et les industries extractives (+1,3% contre +1,1% le trimestre précédent). La bonne tenue du sous secteur des BTP peut s'expliquer entre autres, par l'entrée en activité de la nouvelle unité de production de ciments CIMAF.

La stabilité du rythme de croissance des activités du secteur tertiaire est principalement le fruit de la reprise des activités des sous secteurs du commerce et réparation (+2,2% contre -0,1% le trimestre précédent), du transport (+2,7% contre -0,7% le trimestre précédent) et des services financiers (+4,9% contre -1,2% le trimestre précédent). Cependant, le recul des activités de télécommunication (-0,9% contre +11% le trimestre précédent) a freiné quelque peu le rythme de croissance du secteur tertiaire. S'agissant du suivi de l'évolution de l'inflation faite par l'INS, on note que les prix des produits à la consommation finale des ménages ont augmenté de 1,9% au cours de l'année 2014, soit 0,2 point de recul par rapport à l'année 2013 où l'inflation se situait à 2,1%.

Cette hausse du niveau général des prix au cours de l'année 2014 résulte en grande partie du renchérissement de 7,7% des prix des biens et services de transport, consécutif à la révision à la hausse des prix à la pompe des carburants à compter du 1^{er} juillet 2014. Sur le plan spatial, Douala enregistre la plus forte hausse générale des prix, suivie de Bertoua, Buea et Garoua avec respectivement 2,9%, 2,5%, 2,0% et 1,9%.

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 de Douala 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 2013.

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 2013, 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'AFFRETEME 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 embarqué), la banane (représente 11% du volume total embarqué), le cacao (représente 9% du volume total embarqué) et le coton (représente 3% du volume total embarqué).

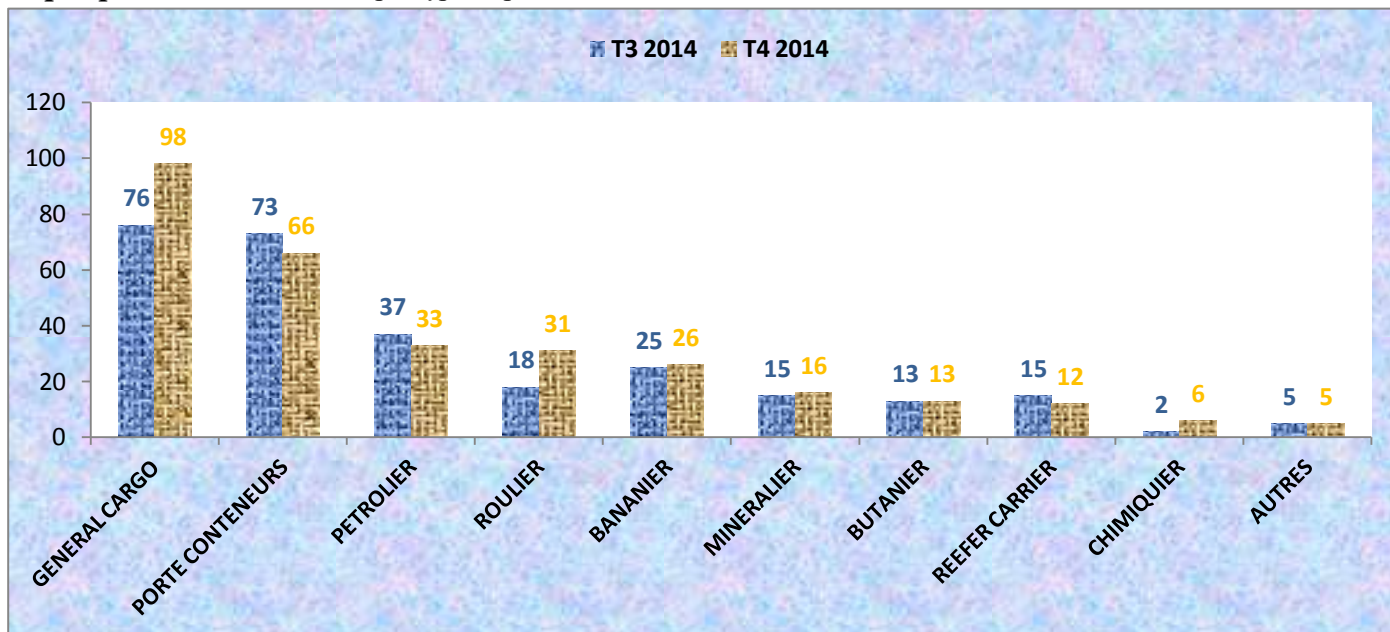
Au second semestre 2014, Les Hydrocarbures et Dérivés et Le CIMENT représentent les plus importants volumes des produits débarqués au port de Douala. Les entrées des denrées alimentaires telles que le Riz et le Poisson congelé enregistrent une baisse substantielle des volumes importés à l'opposé du Blé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

NAVIRE | Type de Navires ayant accosté

Hausse de 28.9% des General Cargo contre une baisse de 9.6% des Porte-conteneurs

Au 4^e trimestre 2014, la fréquentation du port de Douala a connu une hausse d'environ 10%. En effet, le nombre de navires enregistrés sur cette période est de 306 tandis qu'au 3^e trimestre de la même année il était de 279 navires.

Graphique : Nombre de navires par type au port de Douala entre le 3^e trimestre et le 4^e trimestre 2014



Source : PAD

Les principaux types de navires ayant accosté au port de Douala sont restés les mêmes. Les General cargo se maintiennent en tête avec près du tiers des navires. On enregistre pour ce type de bâtiments une hausse de 28.9%, leur nombre étant passé de 76 à 98 navires entre le 3^e et le 4^e trimestre 2014.

Les Porte-conteneurs conservent la deuxième place et représentent 21.6% de l'ensemble. Leur nombre passe de 73 au 3^e trimestre à 66 au 4^e trimestre, soit une baisse d'environ 10%. Une diminution similaire est remarquée pour les Pétroliers dont le nombre au cours de la période d'étude est de 33 navires. Les rouliers qui représentent environ 10% de l'ensemble contre 6.5% au 3^e trimestre suite à une augmentation de 72.2% de leur nombre.

Les Bananiers et les Minéraliers connaissent chacun une variation absolue d'un navire. Et affichent respectivement 26 et 16 navires au courant de la période d'étude.

Les Reefer Carrier connaissent une réduction de 3 navires ; ce qui représente une variation de -20%. 12 navires de ce type ont accosté au port de Douala au cours des trois derniers mois de l'année 2014.

Les Chimiquiers voient leur nombre tripler, il passe de 2 à 6 navires. Tandis qu'on observe un statu quo pour ce qui est des Butaniers (13 navires).

NAVIRE | Tonnage par type de Navires

Hausse de 17.3% du tonnage total essentiellement liée à une augmentation de 32.9% du tonnage des General Cargo

Tableau : Tonnage par type de navires(en tonnes)

Type de navires	T3 2014	Pourcentage	T4 2014	Pourcentage	Variation
GENERAL CARGO	820 888	32,9	1 090 577	37,3	32,9%
PORTE CONTENEURS	832 535	33,4	874 389	29,9	5,0%
PETROLIER	315 968	12,7	329 284	11,3	4,2%
MINERALIER	91 998	3,7	301 804	10,3	228,1%
ROULIER	91 323	3,7	117 432	4,0	28,6%
BANANIER	284 612	11,4	114 648	3,9	-59,7%
BUTANIER	19 475	0,8	23 180	0,8	19,0%
REEFER CARRIER	33 927	1,4	22 422	0,8	-33,9%
CHIMIQUIER	1 465	0,1	15 773	0,5	976,7%
AUTRES	1 594	0,1	34 702	1,2	2077,0%
TOTAL	2 493 785	100	2 924 211	100	17,3%

Source : PAD

Le tonnage total des marchandises transportées par les navires est passé de 2 493 785 tonnes au 3^e trimestre 2014 à 2 924 211 tonnes au 4^e trimestre 2014 ; soit une augmentation 17.3%. Ce tonnage est essentiellement porté par les marchandises débarquées qui représentent environ 76% contre 24% pour les marchandises embarquées.

La variation la plus significative est enregistrée pour les Chimiquiers dont le volume passe de 1 465 tonnes au 3^e trimestre à 15 773 tonnes au cours du 4^e trimestre 2014. On remarque également que le tonnage des Minéraliers a plus qu'été triplé.

Les General Cargo dont le nombre a connu une forte augmentation, affichent également une hausse du volume de marchandises transportées. Celui-ci passe de 820 888 tonnes à 1 090 577 tonnes, ce qui traduit une hausse d'environ 33%.

Les Porte-conteneurs, malgré la diminution du nombre de bâtiments ayant accosté au port de Douala dans la période d'étude, enregistrent une progression du volume de marchandises transportées de 5%.

Deux types de navires ont transporté moins de marchandises qu'au courant du 3^e trimestre 2014. Il s'agit des Bananiers (-59.7%) dont le volume au 4^e trimestre est de 114 648 tonnes et des Reefer Carrier (-33.9%) qui ont embarqué et débarqué au total 22 422 tonnes d'octobre à décembre 2014.

NAVIRE | Attente / Séjour par type de Navires

Baisse à deux chiffres du séjour moyen à quai ainsi qu' à la bouée de base des navires quelque soit leur type

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

Type de navires	T3 2014	T4 2014	Variation
PORTE CONTENEURS	187	134	-28.4%
MINERALIER	147	98	-33.5%
GENERAL CARGO	175	86	50.9%
REEFER CARRIER	120	39	-67.5%
ROULIER	54	15	-72.2%
PETROLIER	24	13	-44.7%
BUTANIER	11	7	-38.1%
BANANIER	4	3	-20.2%
CHIMIQUIER	55	0	-100%

Source : PAD

En général, les navires ont mis moins de temps à la bouée de base ainsi qu'à quai au cours du 4^e trimestre 2014. Cependant, la hiérarchisation de ces délais par type de bâtiments ne connaît pas un profond changement.

Au niveau de l'attente à la bouée de base, les Porte-conteneurs possèdent toujours les délais les plus longs. Ils durent en moyenne cinq jours et demi avant d'emprunter le chenal pour le quai. On enregistre ainsi une baisse de 2 jours comparativement au 3^e trimestre 2014 où ils mettaient environ 8 jours à la bouée de base. Leur séjour à quai a reflué de 30,8%, passant de 2,6 jours au 3^e trimestre 2014 à 1,8 jours au 4^e trimestre 2014. Ainsi, on note qu'au 4^e trimestre 2014, un Porte-conteneurs mettait en moyenne une semaine au port de Douala contre près de 11 jours le trimestre précédent.

Les General Cargo qui représentent le tiers des escales enregistrées au port de Douala sur la période d'étude, voient

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

Type de navires	T3 2014	T4 2014	Variation
MINERALIER	10,4	5.4	-49.1%
GENERAL CARGO	7,5	4.3	-42.4%
REEFER CARRIER	4,4	2.1	-52.2%
PORTE CONTENEURS	2,6	1.8	-30.8%
PETROLIER	2,0	1.4	-31%
BUTANIER	1,5	1,1	-28.6%
ROULIER	1,5	1	-31.5%
BANANIER	1,4	1	-29.6%
CHIMIQUIER	1	0,5	-49.5%

Source : PAD

leur attente à la bouée de base passer de 7 à 3 jours. Il en est de même pour le séjour à quai. En moyenne un navire de ce type a mis 8 jours au port de Douala au cours du 4^e trimestre 2014 alors qu'au trimestre précédent, un tel navire séjournait en moyenne deux semaines.

Les Chimiquiers malgré l'augmentation de leur nombre de navires et du volume de marchandises transportées, connaissent la réduction la plus remarquable. En effet, pour ce type de bâtiments, le séjour à quai est passé d'un jour à 12 heures et l'attente à la bouée de base est quasi nulle (contre deux jours au trimestre précédent).

En moyenne, les Rouliers (15 heures), Pétroliers (13 heures), Butaniers (7 heures), et Bananiers (3 heures) mettent moins d'un jour à la bouée de base et durent au maximum une journée et demie à quai. Ce qui traduit une baisse à deux chiffres comparativement à la période précédente.

NAVIRE | Rendement par type de Navires

Amélioration des performances de manutention avec au moins 50% de hausse pour la majorité des navires

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

Type de navires	T3 2014	T4 2014	Variation
PORTE CONTENEURS	4 328	7 348	69,8%
PETROLIER	4 210	7 317	73,8%
ROULIER	3 484	3 914	12,3%
BANANIER	2 586	4 410	70,5%
MINERALIER	1 821	3 593	97,3%
CHIMIQUIER	1 475	5 258	256,5%
GENERAL CARGO	1 468	2 584	76,0%
BUTANIER	975	1656	69,9%
REEFER CARRIER	515	897	74,2%

Source : PAD

Le rendement moyen par jour et par navire a connu de fortes augmentations pour tous les types de navires. Cette situation vient conforter l'idée qui découle des indicateurs précédents. En effet, malgré la hausse de navires (en nombre et tonnes de marchandises transportées), on constate que les bâtiments ont mis moins de temps aussi bien à la bouée de base qu'à quai. Ce qui est la résultante d'une amélioration de la capacité à manutentionner les différents cargaisons.

Les General Cargo qui occupent la première place en termes de nombre de navires et de volume de marchandises transportées, voient leur rendement moyen journalier passer de 1 468 tonnes à 2 584 tonnes par navire ; soit une progression de 76% comparativement au 3^e trimestre 2014. Cette situation traduit sans aucun doute une meilleure performance de manutention pour ce type de navires car durant la période, le nombre de navires ainsi que leur tonnage a significativement augmenté.

Les Chimiquiers enregistrent la croissance la plus importante. Ici, le rendement moyen journalier par navire a été triplé et atteint 5 258 tonnes au cours des trois derniers mois de l'année 2014.

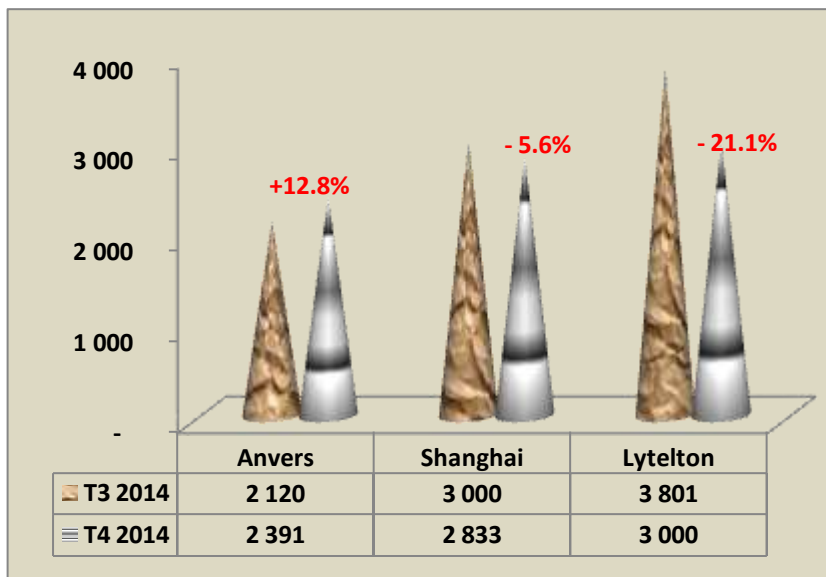
Les Porte-conteneurs dont le nombre a connu une baisse voient leur rendement moyen passer de 4 328 tonnes à 7 348 tonnes par jour ; ce qui traduit une hausse d'environ 70%.

La variation la moins importante est celle observée auprès des Rouliers (12,3%). En effet, leur rendement journalier passe en moyenne de 3 484 tonnes au 3^e trimestre 2014 à 3 914 tonnes au cours du 4^e trimestre 2014. Cette variation bien qu'elle soit la moins significative traduit une réelle amélioration dans l'accueil des véhicules au port de Douala. En effet, le nombre de navires ainsi que le volume des engins transportés ont subi des augmentations à deux chiffres et la cadence de manutention a également suivi cette tendance haussière.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Baisse de 21.1% du coût moyen de transport des conteneurs 20 pieds frigorifiques en provenance du port de Lyttelton

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



Source : CNCC

Conteneurs 20' frigorifiques

Le coût moyen de transport des conteneurs 20 pieds frigorifiques au port d'Anvers est passé de 2 120 € au 3^e trimestre 2014 à 2 391 € au 4^e trimestre de la même année ; soit une augmentation de 12.8%. Ici, la moitié de ces conteneurs ont payé chacun moins de 2 400 € pour être acheminé au port de Douala.

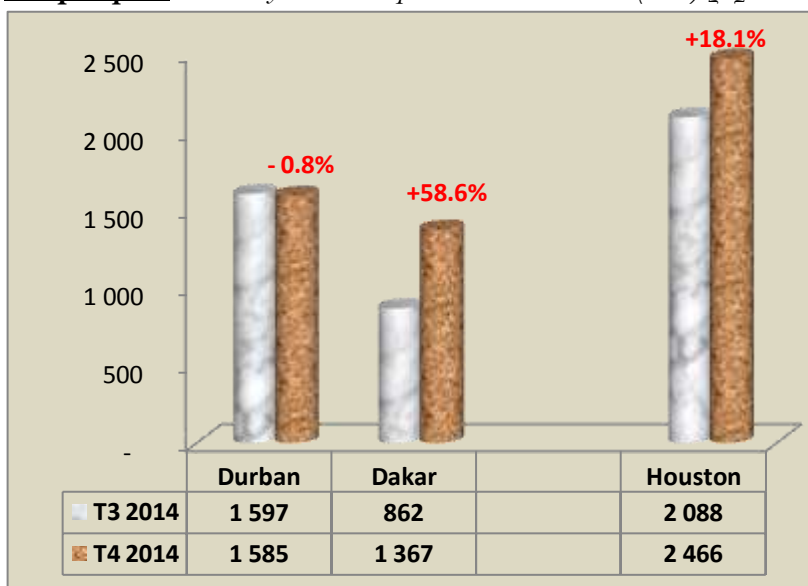
Au port de Shanghai, on enregistre une baisse de 5.6% et la valeur moyenne observée durant la période d'étude est de 2 833 €. Les tarifs pratiqués dans ce port oscillent entre 2 000 € et 3 000 €.

Pour ces deux ports, les tarifs ont un écart à la moyenne qui ne dépasse pas 350 €.

A Lyttelton, chaque conteneur 20 pieds frigorifique à destination du port de Douala a payé un coût de transport maritime égal à 3 000 € au cours du 4^e trimestre 2014.

Conteneurs 20' secs

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



Source : CNCC

Les tarifs pratiqués au port de Durban en ce qui concerne les conteneurs 20 pieds secs, sont restés quasiment les mêmes. Par contre, au port de Dakar, on enregistre une hausse de 58.6% du coût moyen de transport. Seuls 25% des chargeurs déclarent avoir payé moins de 1 000 € pour assurer le transport de leur conteneur de Dakar pour Douala.

A Houston, l'augmentation du coût moyen de transport est de 18.1% et la valeur observée au 4^e trimestre de 2 466 €. L'écart à la moyenne atteint parfois 450 €. Avec moins de 2 500 €, la moitié des cargaisons a pu couvrir les frais relatifs à leur acheminement jusqu'au port de Douala.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Croissance à deux chiffres du coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec dans les principaux ports d'embarquement européens et asiatiques

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

EUROPE					ASIE				
PAYS	Port	T3 2014	T4 2014	Variation	PAYS	Port	T3 2014	T4 2014	Variation
Allemagne	Hambourg	1 548	1 720	11,1%	Chine	Xingang	1 794	2 247	25,2%
Belgique	Anvers	1 607	1 790	11,4%		Shanghai	1 926	2 267	17,7%
Espagne	Valence	1 355	1 705	25,8%		Qingdao	1 734	2 100	21,1%
France	Le Havre	1 392	1 760	26,4%		Ningbo	1 643	2 141	30,3%
Italie	Gênes	1 707	1 920	12,5%	Inde	Nhava Sheva	1 651	2 045	23,9%
					EAU	Jebel Ali	1 913	2 236	16,9%

Source : CNCC

Au cours du 4^e trimestre 2014, le coût moyen de transport des conteneurs 20 pieds secs de tous les principaux ports d'embarquement a connu une hausse à deux chiffres.

En Europe, les ports du Havre (26.4%) et de Valence (25.8%) possèdent les augmentations les plus significatives. A Hambourg et Anvers le taux de croissance est d'un peu plus de 11%.

Pour ces quatre ports, le coût moyen enregistré au cours de la période d'étude est compris entre 1 700 € et 1 800 €.

Les tarifs pratiqués dans tous ces points d'embarquement s'éloignent de leur moyenne respective d'au plus 350 €. La moitié des chargeurs ayant utilisé ces ports pour ce type de conditionnement a déclaré avoir déboursé au plus 1 500 € pour assurer leur transport.

Au port de Gênes, le coût moyen de transport d'un 20 pieds sec est passé de 1 707 € à 1 920 € ; soit une réévaluation de 12.5% constatée au 4^e trimestre 2014. Les tarifs qui y sont pratiqués présentent une plus forte dispersion (plus ou moins 450 € de la moyenne). Juste le quart de ces cargaisons a pu atteindre le port de Douala avec moins de 1 500 € comme coût de transport.

En Asie, l'accroissement le plus significatif est enregistré au port de Ningbo (30.3%) où le coût moyen de transport est de 2 141 € pour le compte du 4^e trimestre 2014. Au port de Qingdao l'augmentation est de 21.1% et la valeur observée est de 2 100 € sur la période d'étude. Dans ces deux ports, les tarifs s'éloignent d'au plus 220 € de la moyenne et avec moins de 2 000 €, la moitié des cargaisons ayant emprunté ces points d'embarquement a pu assurer leur transport.

Les tarifs pratiqués aux ports de Xingang et de Shanghai sont très similaires ; ils ont une moyenne légèrement supérieure à 2 200 € ; l'écart maximal à la moyenne est de 330 € et la moitié des chargeurs a déclaré avoir déboursé au plus 2 175 € comme frais de transport.

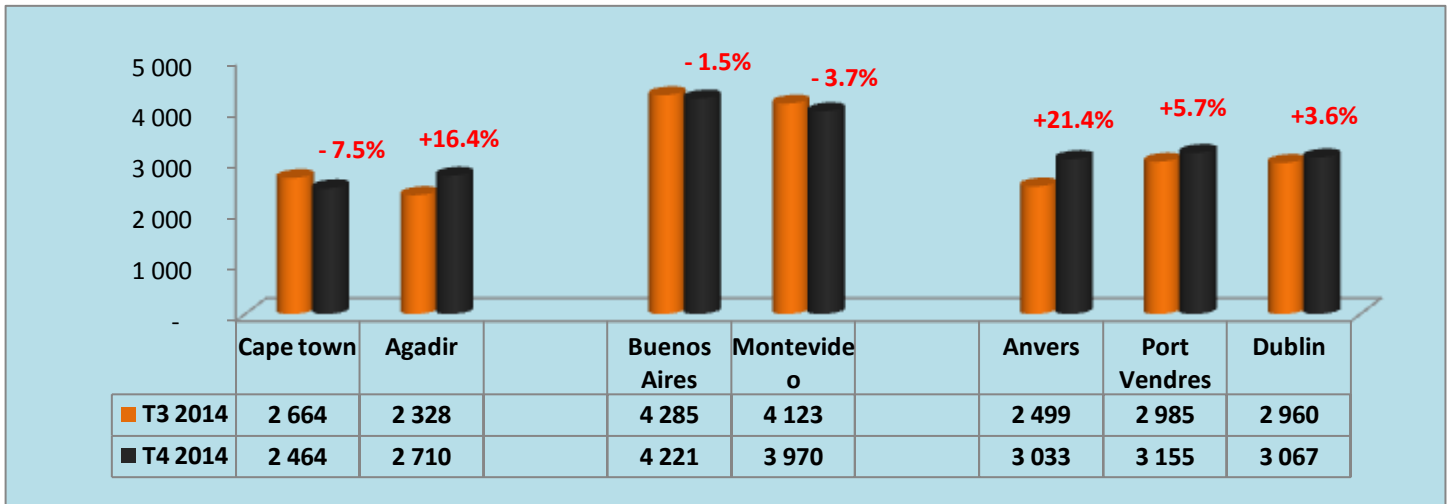
Au port de Nhava Sheva, les tarifs ont une forte concentration ; près de 80% des cargaisons ont déboursé entre 2 000 € et 2 150 € pour être transportées. A Jebel Ali cette même proportion a dû verser une somme comprise entre 2 000 € et 2 500 €.



COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse de moins de 4% du coût moyen de transport des conteneurs 40' frigorifiques dans les principaux ports d'embarquement américains contre une hausse d'au moins 3% en Europe

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



Source : CNCC

Le coût moyen de transport des conteneurs 40 pieds frigorifiques au cours du 4^e trimestre 2014 est passé de 2 664 € à 2 464 € au port de Cape Town ; traduisant une baisse de 7.5%. La situation est contraire au port d'Agadir où on enregistre une hausse de 16.4%. Dans ces principaux points de départ africains, l'écart à la moyenne maximal est de 275 €. Au premier port, 80% des conteneurs ont déboursé entre 2 400 € et 2 600 € pour assurer leur transport. Dans le second port, la même proportion a payé un montant compris entre 2 500 € et 2 900 €.

Dans les points d'embarquement américains, la tendance est baissière. Une diminution de 1.5% est observée au port de Buenos Aires (4 221 €) tandis qu'à Montevideo (3 970 €) la

réduction est de 3.7%. Dans ces ports, les fluctuations par rapport à la moyenne ne dépassent pas 150 €. Dans le premier port, les tarifs sont beaucoup plus concentrés ; entre 4 100 € et 4 400 €. Tandis que dans le second port ils sont compris entre 3 800 € et 4 100 €.

En Europe, le coût moyen de transport connaît une hausse dans tous les principaux ports d'embarquement. L'augmentation la plus significative est enregistrée au port d'Anvers (21.4%). Ici, les tarifs oscillent entre 2 800 € et 3 000 €.

Au port Vendres, la dispersion entre les tarifs est plus importante ; les prix payés par les chargeurs sont à plus ou moins 500 € de la moyenne.

On note que 25% des chargeurs ayant utilisé ce port ont versé une somme supérieure à 3 800 € pour acheminer leur conteneur 40 pieds frigorifique.

Au port de Dublin, les tarifs s'écartent d'au plus 250 € de la moyenne. La moitié des conteneurs qui sont passés par ce port a eu pour coût de transport un montant ne dépassant pas 2 900 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

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

PORTS	T3 2014	T4 2014	VARIATION
Qingdao	3 639	3 282	-9,8%
Zhanjiang	4 071	4 111	1,0%
Xiamen	3 998	4 102	2,6%

Source : CNCC

En Asie, tous les principaux ports d'embarquement des conteneurs 40 pieds frigorifiques sont chinois.

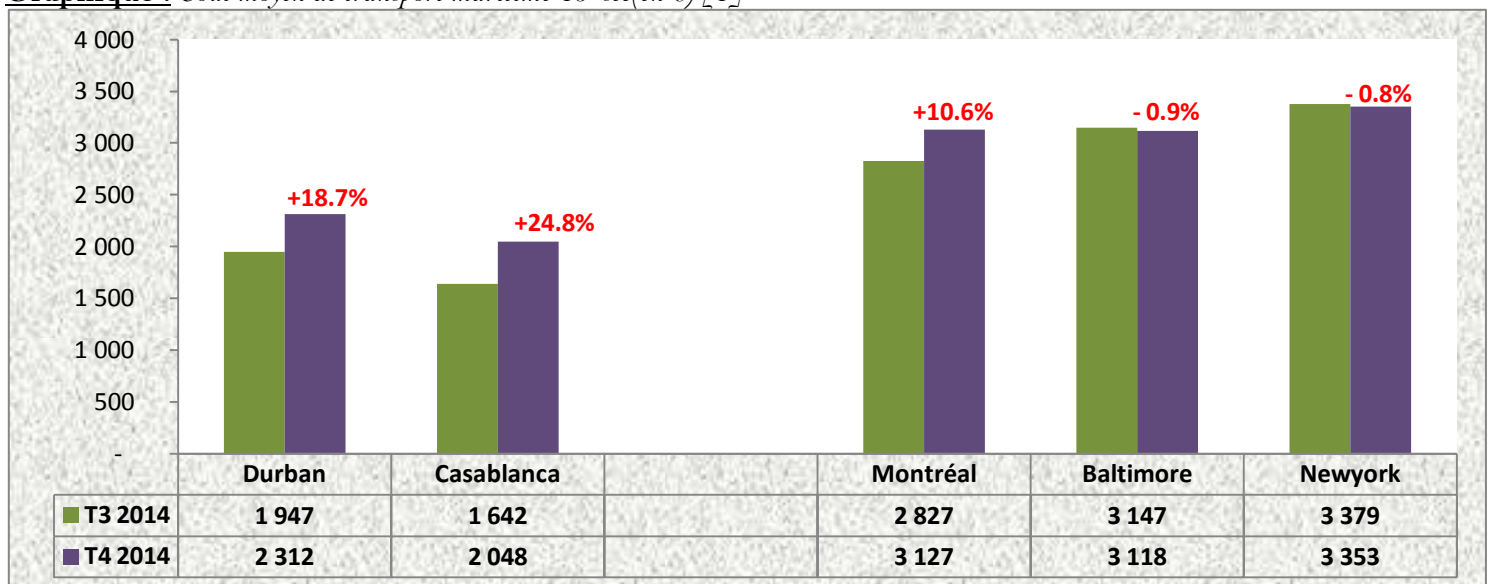
Au port de Qingdao, le coût moyen de transport baisse d'environ 10% et affiche une valeur de 3 282 € au cours du 4^e trimestre 2014. Les tarifs pratiqués sont concentrés entre 3 000 € et 3 500 €.

A Zhanjiang (1%) et Xiamen (2.6%) le coût moyen de transport connaît une hausse. Il est légèrement supérieur à 4 100 €. La variabilité des tarifs pratiqués est plus importante au port de Xiamen (464 € de la moyenne) comparativement à Zhanjiang (230 € de la moyenne).

Au cours du 4^e trimestre 2014, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds secs dans les principaux ports de départ africains a connu une augmentation ; 18.7% à Durban et 24.8% à Casablanca. Ici, l' écart à la moyenne atteint au plus 300 €. La moitié des conteneurs 40 pieds secs étant parti de ces ports a payé une somme inférieure à 2 000 € pour frais de transport.

Sur le continent américain, le port de Montréal connaît une hausse de 10.6%, tandis qu'à Baltimore et New York la moyenne du coût de transport est restée quasiment stable. Dans le port canadien, on observe des écarts à la moyenne atteignant parfois 600 € ; 50% des cargaisons ont payé moins de 3 100 € comme frais de transport. Aux Etats-Unis, la volatilité est moins importante (400 € de la moyenne) et les tarifs oscillent en général entre 2 900 € et 3 500 €.

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



Source : CNCC



COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

En dehors du Havre (-2.6%) et Xiamen (-3.5%) les principaux points de départ asiatiques et européens enregistrent une hausse du coût moyen de transport d'un conteneur 40' sec d'au moins 10%

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

EUROPE					ASIE				
PAYS	Port	T3 2014	T4 2014	Variation	PAYS	Port	T3 2014	T4 2014	Variation
Belgique	Anvers	2 607	2 872	10,2%	Chine	Ningbo	2 815	2 886	2,5%
Allemagne	Hambourg	2 533	2 782	9,8%		Qingdao	2 862	3 087	7,9%
Espagne	Valence	2 713	2 947	8,6%		Shanghai	3 034	3 267	7,7%
Grande Bretagne	Felistowe	2 571	2 722	5,9%		Xiamen	3 208	3 097	-3,5%
Pays-Bas	Rotterdam	2 645	2 849	7,7%	Inde	Nhava Sheva	2 537	2 866	13,0%
France	Le Havre	2 792	2 721	-2,6%		Mundra	2 542	2 809	10,5%
					EAU	Jebel Ali	2 804	3 217	14,7%

Source : CNCC

En Europe, en dehors du port du Havre (-2.6%) tous les autres principaux points de départ ont une augmentation de leur coût moyen de transport. En effet, au port du Havre, il passe de 2 792 € à 2 721 €. Les tarifs qui y sont pratiqués s'éloignent au plus de 410 € de la moyenne et 75% des conteneurs 40 pieds secs ont payé chacun au plus 2 900 €.

Le port d'Anvers (10.2%) possède l'augmentation la plus forte qui en valeur représente 265 €. L'écart maximal à la moyenne est de 400 € et les tarifs pratiqués sont concentrés entre 2 500 € et 3 100 €. Les ports de Felixstowe et de Rotterdam pratiquent des prix de transport qui s'éloignent au plus de 250 € de leur moyenne respective. Les montants payés par les chargeurs pour le transport de leur conteneur se situent entre 2 500 € et 3 000 €.

Les ports du Havre et de Valence présentent eux aussi une similarité dans la variabilité des coûts de transport payés par les chargeurs. Ceux-ci sont à plus ou moins 400 € de leur moyenne ; et 75% des conteneurs ont déboursé une somme inférieure à 3 100 € pour être transportés.

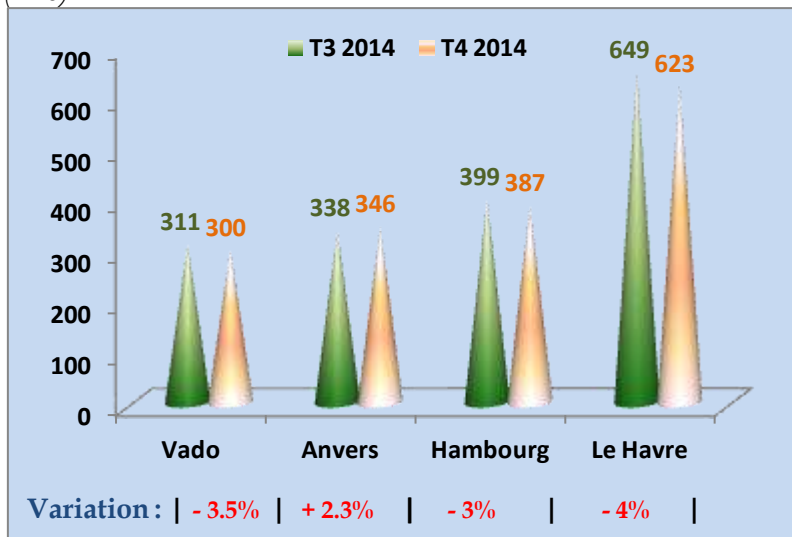
En Asie, la seule baisse (3.5%) du coût moyen de transport est observée au port de Xiamen. Ce port présente d'ailleurs la plus faible variabilité (plus ou moins 275 € de la moyenne) entre les coûts enregistrés auprès des chargeurs. Celle-ci est de 600 € dans les autres ports chinois tandis qu'à Mundra les tarifs s'éloignent d'au plus 330 € de la moyenne et à Jebel Ali, cette variabilité vis-à-vis de la moyenne est de 650 €.

A Xiamen plus de 60% des montants versés par les chargeurs pour le transport d'un conteneur 40 pied sec sont compris entre 2 800 € et 3 300 €. Tandis que dans les autres ports chinois cette même proportion a déboursé une somme comprise entre 2 500 € et 3 500 €. A Mundra 25% des chargeurs ont déclaré avoir payé plus de 3 000 € pour le transport de leur conteneur.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

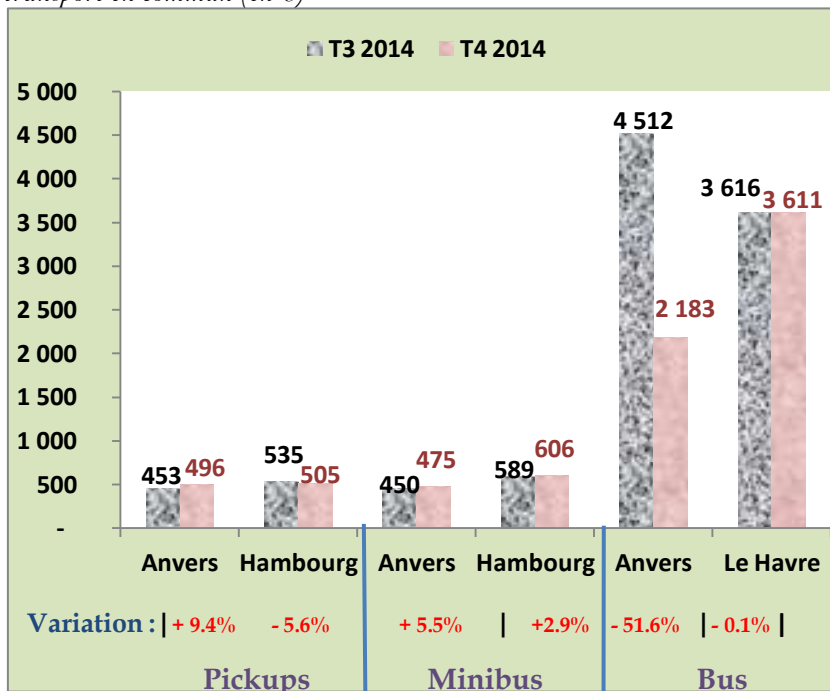
Baisse du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme à Hambourg (3%) et au Havre (4%)

Graphique : Coût moyen de transport maritime d'un véhicule de tourisme (en €)



Source : CNCC

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



Source : CNCC

Pendant le 4^e trimestre 2014, le coût de transport des véhicules de tourisme dans les principaux ports d'embarquement excepté celui d'Anvers a connu une baisse. En effet, pour acheminer ce type de véhicule du port belge pour le port de Douala, les chargeurs déboursaient en moyenne 346 € contre 338 € au trimestre précédent. La volatilité des tarifs pratiqués est cependant conservée. L'écart maximal à la moyenne est de 80 € et plus de la moitié des chargeurs a déclaré avoir payé au plus 350 € comme coût de transport maritime de leur véhicule.

Au port de Hambourg, la structure des tarifs pratiqués est restée inchangée. Au Havre le coût de transport moyen est passé de 649 € à 623 €. Mais les coûts pratiqués connaissent une forte dispersion (plus ou moins 200 € de la moyenne).

Au port de Vado, la quasi-totalité des véhicules de tourisme a payé comme frais de transport maritime, la somme de 300 €.

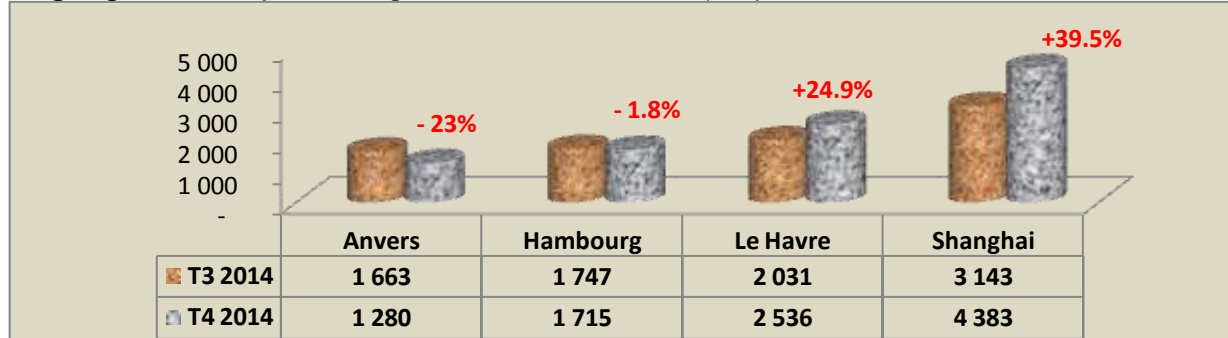
Le coût moyen des Pickups a cru d'environ 10% au port d'Anvers. La tendance est inverse à Hambourg (- 5.6%). Dans le second port, les tarifs sont plus proches (plus ou moins 80 € de la moyenne) ; alors qu'en Belgique l'écart à la moyenne atteint souvent 300 €.

Le coût de transport des Minibus a connu dans les principaux ports d'embarquement une hausse. Les tarifs pratiqués pour le transport des Bus au port du Havre sont restés pratiquement les mêmes ; alors qu'on observe une forte baisse du coût moyen de transport au port d'Anvers (51.6%). Il vaut au 4^e trimestre 2 183 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse de 23% du coût moyen de transport d'un camion à Anvers et hausse de 39.5% à Shanghai

Graphique : Coût moyen de transport maritime d'un camion (en €)



Source : CNCC

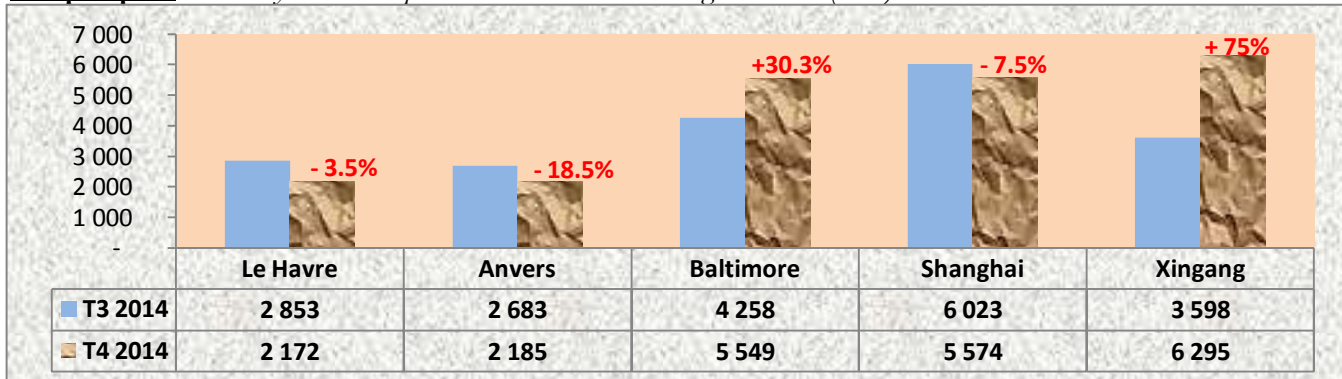
Au port de Hambourg, le coût moyen de transport d'un camion affiche une baisse d'environ 2%. Au cours du 4^e trimestre, les tarifs s'éloignent au maximum de 680 € de la moyenne. La moitié des cargaisons a déboursé au plus 1 500 € comme frais de transport maritime.

Au port d'Anvers on enregistre une baisse de 23% avec une valeur de 1 280 € pour le compte du 4^e trimestre 2014. Le port du Havre quant à lui connaît une hausse d'environ 25% et présente un coût moyen de transport d'un camion

égal à 2 536 €. Pour ces deux derniers ports, l'écart maximal à la moyenne est de 850 €.

Au port de Shanghai, principale porte de sortie des camions sur le continent asiatique, on constate une progression de près de 40% du coût moyen de transport. Il passe de 3 143 € à 4 383 €. Les tarifs pratiqués s'éloignent de la moyenne d'au plus 730 €. Avec moins de 4 600 € la moitié des cargaisons a pu assurer leur transport maritime du port de Shanghai au port de Douala.

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



Source : CNCC

Dans les principaux ports d'embarquement européens des autres engins lourds, on relève une baisse du coût moyen de transport ; 3.5% pour le Havre et 18.5% pour Anvers. Cependant, les tarifs pratiqués au port français sont plus proches les uns des autres (plus ou moins 1 100 € de la moyenne) contrairement au port belge où l'écart à la moyenne atteint parfois 2 500 €.

Au port de Baltimore, le coût moyen de transport croît de 30.3%. il passe de 4 258 € à 5 549 €. Un chargeur sur deux déclare avoir payé comme frais de transport maritime un montant inférieur à 4 800 €.

Dans les principaux ports d'embarquement chinois, la variation est la même (7.5%) mais le sens est différent. En effet, pendant qu'on enregistre une hausse du coût moyen de transport à Xingang ; celui-ci connaît une baisse à Shanghai. Les tarifs pratiqués par ces deux ports s'éloignent d'au plus 1 600 € de leur moyenne respective. Avec moins de 5 550 €, 25% de cargaisons ont assuré leur transport à partir du port de Xingang ; tandis qu'avec le même montant plus de 60% d'engins ont couvert leur transport de Shanghai à Douala.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Evolution

Au 4^e trimestre, c'est le mois de décembre qui affiche une meilleure célérité dans la sortie des conteneurs

Tableau : Délai de passage portuaire de juillet à décembre 2014 (en jours)

	Juil-14	Août-14	Sept-14	Oct-14	Nov-14	Dec-14
Moyenne	18,5	16,4	14,1	16,4	16,9	16,1
Variation	-7,6%	-11,4%	-14,2%	16,3%	3,5%	-5%
1^{er} Quartile	7	8	6	7	7	6
2^e Quartile	13	13	11	12	12	12
3^e Quartile	23	21	19	22	21	21
TEU utilisés	4 545	4 810	6 546	7 967	6 960	6 659
TEU sortis	8 358	8 367	10 285	10 678	9 774	10 056

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

Contrairement au 3^e trimestre 2014 marquée par une tendance à la baisse du délai de passage moyen au port de Douala des conteneurs importés, le 4^e trimestre 2014 se caractérise par un retour à la hausse de celui-ci.

Entre septembre et octobre 2014, le délai moyen de passage des conteneurs à l'import est passé de 14 jours à environ 16 jours et demi ; soit une augmentation de 16.3%. Cette tendance est maintenue au cours du mois suivant mais, avec une amplitude plus faible (3.5%). De novembre à décembre, on a observé une baisse de 5%, avec un délai de passage moyen qui s'est établi à 16 jours.

Le mois de décembre correspond à la période où la vitesse de sortie des marchandises conteneurisées était la plus élevée au cours du 4^e trimestre 2014. Le délai moyen est non seulement le moins important, mais également il présente les quartiles les plus faibles.

Durant ce mois, 25% des cargaisons conteneurisées ont eu un délai de passage de moins de 6 jours (contre 7 les deux mois précédents).

On note par ailleurs que, la moitié des conteneurs suivis ont eu un délai de passage inférieur ou égal à 12 jours durant les trois derniers mois de l'année ; soit sensiblement un jour en moins qu'au cours du 3^e trimestre 2014.



FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Recul de 13% des marchandises conteneurisées contre une hausse de 53.3% des engrais et insecticides

Au cours du 4^e trimestre 2014, le fret ferroviaire a gardé sa tendance baissière. Il passe en effet, de 405 115 tonnes au 3^e trimestre à 372 005 tonnes au cours de la période d'étude ; soit une diminution de 8.2%.

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

DOUALA ----- >NGAOUNDERE	T3 2014		T4 2014		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Détail Marchandises					
Groupages	883	0,3	558	0,2	-36,8%
Engrais et insecticides	600	0,2	920	0,3	53,3%
Alumine (mat. 1ères)	9 135	2,8	11 020	3,7	20,6%
Sucre local	12 162	3,7	12 711	4,2	4,5%
Matériaux de construct°	17 651	5,4	17 131	5,7	-2,9%
Farines et céréales	42 970	13,2	41 106	13,6	-4,3%
Conteneurs	51 047	15,7	44 415	14,7	-13,0%
Hydrocarbures	127 337	39,1	142 165	47,2	11,6%
Autres marchandises	64 138	19,7	31 154	10,3	-51,4%
TOTAL	325 923	100	301 180	100	-7,6%

Source : CAMRAIL

Dans le sens allant de Douala vers Ngaoundéré, le fret ferroviaire a connu un recul de 7.6%. Au 3^e trimestre 2014, il affichait 325 923 tonnes, tandis qu'au 4^e trimestre de la même année, il se situe à 301 180 tonnes. Le fret à l'import a conservé sa structure ; il est porté par les Hydrocarbures (47,2%), les marchandises conteneurisées (14,7%) et les Farines et céréales (13,6%).

Les Engrais et insecticides malgré le fait qu'ils aient augmenté de moitié possèdent toujours une très faible part (0,3%) et affichent 920 tonnes au 4^e trimestre 2014. Le Sucre local qui représente 4,2% du fret ferroviaire à l'import, enregistre une augmentation de 4.5%. il passe de 12 162 tonnes à 12 711 tonnes. Les Hydrocarbures ont conservé leur tendance haussière observée lors de la période précédente. Leur tonnage qui était de 127 337 au cours du 3^e trimestre 2014, atteint au trimestre suivant 142 165 ; traduisant ainsi une augmentation de 11.6%.

Les marchandises conteneurisées qui gardent la seconde place, voient leur volume passer de 51 047 tonnes à 44 415 tonnes soit une perte de 13%. On note également que le groupage conserve sa tendance baissière, traduisant que cette notion n'est pas très utilisée dans le transport ferroviaire. Son tonnage passe de 883 à 558.

Les Matériaux de construction bien qu'ayant conservé une part légèrement en dessous de 6% du fret ferroviaire à l'import, affichent aussi une baisse. Ils passent de 17 651 tonnes à 17 131 tonnes, soit une variation d'environ 3%.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Diminution d'environ 47% des cargaisons conteneurisées contre une hausse de 34.4% des Graines et tourteaux

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

NGAOUNDERE ----->DOUALA Détail Marchandises	T3 2014		T4 2014		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Conteneurs	4 814	6,1	2 559	3,6	-46,8%
Coton fibre	3 770	4,8	2 590	3,7	-31,3%
Animaux vivants	4 134	5,2	4 794	6,8	16,0%
Graines et tourteaux	7 023	8,9	9 442	13,3	34,4%
Bois ouvrés (Débités)	23 884	30,2	22 641	32,0	-5,2%
Bois en grumes	35 568	44,9	28 799	40,7	-19,0%
TOTAL	79 192	100	70 825	100	-10,6%

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire dans le sens allant de Ngaoundéré vers Douala a conservé sa tendance baissière observée au cours du 3^e trimestre 2014. Il passe de 79 192 tonnes à 70 825 tonnes, enregistrant ainsi une baisse de 10.6% pour le compte du 4^e trimestre 2014.

Le Bois en grumes (40.7%) et le Bois débité (32%) constituent environ les $\frac{3}{4}$ du fret ferroviaire à l'export. Les Graines et tourteaux occupent la 3^e place avec 13.3% suivis des Animaux vivants qui ont une part d'environ 7%.

Le tonnage des Animaux vivants a conservé sa progression. En effet, il passe de 4 134 à 4 794, soit une augmentation de 16%. Les Graines et tourteaux enregistrent aussi une hausse de 34.4% et possèdent une valeur de 9 442 tonnes au cours du 4^e trimestre 2014.

Les deux types de marchandises qui portent le fret ferroviaire à l'export, ont connu chacun une diminution de leur tonnage. Le Bois en grumes est passé de 35 568 tonnes à 28 799 tonnes, soit un recul de 19%. Le Bois ouvré connaît une baisse de 5.2% et son tonnage se situe à 22 641 au cours du 4^e trimestre 2014.

Les variations les plus importantes sont observées pour les cargaisons conteneurisées (46.8%) et le Coton fibre (31.3%) qui connaissent tous une diminution de leur tonnage.



FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse significative du coût de transport ferroviaire à l'import des Matériaux de construction (9.3%) et des Farines et céréales (7.8%)

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

TYPE DE CARGAISONS	T3 2014	T4 2014	Variation
Hydrocarbures	61,5	61,6	0,0%
Conteneurs	57,3	58,3	1,7%
Alumine (mat. 1ères)	57,1	57,1	0,0%
Farines et céréales	38,1	41,1	7,8%
Engrais et insecticides	39,4	40,4	2,6%
Groupages	40,4	40,4	0,1%
Matériaux de construct°	34,8	38,0	9,3%
Sucre local	36,8	36,6	-0,3%
Autres marchandises	47,2	46,6	-1,5%

Source : CAMRAIL

Dans le sens allant de Douala vers Ngaoundéré, deux types de cargaisons enregistrent au cours du 4^e trimestre 2014, une forte augmentation de leur coût de transport ferroviaire. Celui de Matériaux de construction passe de 34,8 FCFA à 38 FCFA par tonne-km. Il en est de même pour les Farines et céréales dont le coût de transport au kilomètre est passé de 38,1 FCFA à 41,1 FCFA par tonne.

Pour les cargaisons conteneurisées (1.7%) et les Engrais et insecticides (2.6%) les augmentations sont moins importantes. En valeur ces augmentations tournent autour de 1 FCFA la tonne-km ; ainsi pour les cargaisons conteneurisées, le coût de transport ferroviaire est de 58,3 FCFA/tonne-km au 4^e trimestre 2014. Celui des Engrais et insecticides est de 40,4 FCFA/tonne-km.

Pour tous les autres types de cargaisons (Groupage et Sucre local), la variation n'est pas significative (moins de 0.5%). Les principaux produits transportés dans le sens allant de Douala vers Ngaoundéré ont par conséquent quasiment le même coût de transport au cours des deux trimestres étudiés. Les Hydrocarbures possèdent un coût proche de 61,5 FCFA/tonne-km ; le transport d'une tonne d'Alumine au kilomètre coûte un peu moins de 57,1 FCFA.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse de 64.8% du coût de transport des conteneurs contre une baisse de 1.5% pour le Bois en grumes

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

TYPE DE CARGAISONS	T3 2014	T4 2014	Variation
Graines et tourteaux	19,8	19,5	-1,5%
Coton fibre	32,2	33,7	5,0%
Animaux vivants	34,3	35,5	3,5%
Bois en grumes	41,5	40,9	-1,5%
Bois ouvrés (Débités)	44,5	45,2	1,7%
Conteneurs	30,1	49,6	64,8%

Source : CAMRAIL

Dans le sens allant de Ngaoundéré vers Douala, le coût de transport ferroviaire présente une volatilité beaucoup plus prononcée comparativement à celui du fret à l'import.

La variation la plus significative est observée pour les cargaisons conteneurisées. En effet, pour transporter un conteneur sur un kilomètre, il faut prévoir 49,6 FCFA par tonne au 4^e trimestre 2014. Ce qui traduit une hausse de 64.8% par rapport au 3^e trimestre où ce coût s'élevait à 30,1 FCFA.

Le transport du Bois en grume et des Graines et tourteaux connaissent une baisse similaire de 1.5%. Pour le premier type de cargaisons il passe de 41,5 FCFA à 40,9 FCFA par tonne-km ; tandis que pour la seconde catégorie, il part de 19,8 FCFA à 19,5 FCFA par tonne-km.

Le Bois ouvré connaît une augmentation de 1.7% de son coût de transport. Il affiche pour le compte du 4^e trimestre 2014 une valeur de 45,2 FCFA par tonne-km. Cette tendance haussière est également observée pour le Coton fibre (5%) et les Animaux vivants (3.5%).



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

|| 4^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