



NOTE DE CONJONCTURE || 2^e trimestre 2016



SOMMAIRE

AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

DOSSIER → P3

NAVIRES → P6

P6 –Types de navires ayant accosté

P7 – Nombre journalier de navires à la bouée de base / attendus

P8 – Séjour moyen des navires

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P9

P9 –Conteneurs

P12 –Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES→ P14

P14 – Conteneurs

P15 – Véhicules

FRET FERROVIAIRE → P16

P16–Tonnage

P18 –Coût de transport

FRET AERIEN → P20

P20–Tonnage

AVANT – PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL



« Maîtriser les indicateurs clés afin de mieux agir »

Le suivi permanent de l'évolution des indicateurs de performance du commerce international en vue d'une maîtrise des informations relatives aux opérations d'importation, d'exportation et de transit demeure l'une des préoccupations majeures du Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC).

Une analyse régulière de ces indicateurs et de certains faits marquants de l'actualité des transports et du commerce extérieur du Cameroun est d'une grande importance afin d'aider les acteurs à anticiper leurs organisations logistiques et à prendre des décisions pertinentes dans leurs activités.

La **Note de Conjoncture** du CNCC, qui est 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 des transports se veut par conséquent cet important outil d'aide à la décision aussi bien pour les acteurs privés que pour les Pouvoirs publics.

Le dossier spécial proposé par ce numéro porte sur le transport de marchandises par voie ferroviaire au Cameroun. Il aborde les aspects concernant le conditionnement que doit avoir la cargaison avant son transport, les documents nécessaires, la tarification ainsi que les délais nécessaires. En outre, les avantages du transport par rail et la procédure à suivre pour expédier une cargaison par ce mode de transport sont également présentés.

A la suite de cet article, l'analyse de l'évolution des principaux indicateurs en matière de transport de marchandises est faite. Celle-ci révèle qu'au cours du 2^e trimestre de l'année 2016, 294 navires ont accosté au port de Douala soit 17 navires de plus qu'au 1^{er} trimestre 2016. Le séjour global des Général Cargo passe de 7 à 9 jours. Tandis que celui des Porte-conteneurs est resté à 2.2 jours.

Entre le 1^{er} trimestre 2016 et le 2^e trimestre 2016, le fret aérien a baissé d'environ 8% tandis que le fret ferroviaire a augmenté d'environ 12%.

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

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

DOSSIER | Transport ferroviaire des marchandises : un mode peu utilisé

Lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises sur de longues distances, peu de modes de transport s'avèrent aussi efficaces que le chemin de fer. C'est pourquoi il a toujours fait partie de la chaîne logistique.

Ce mode de transport est assuré au Cameroun par la société CAMRAIL qui, en marge du transport des passagers assure également celui des marchandises. Cependant, dans notre contexte, les chargeurs accordent peu d'importance à ce mode de transport par rapport au transport routier. En effet, pour le cas spécifique des marchandises en transit à destination des Républiques Centrafricaine et du Tchad, en 2015, un peu plus de 11 350 TEU ont empruntés les rails. Les statistiques pour le premier semestre 2016 affichent une baisse d'environ 40%.

Le manque d'attrait pour ce mode de transport pourrait éventuellement découler entre autres des conditions liées au coût de transport et à la logistique à mettre en place, ou à la méconnaissance des mécanismes et formalités d'expédition des marchandises par rail.

Cet article a pour objectif de mettre à la disposition des chargeurs, un ensemble d'informations sur les mécanismes et formalités d'expédition des marchandises par rail, à l'effet de palier à un éventuel déficit d'informations sur la question.

Règles relatives à l'expédition des marchandises

Le transport de marchandises par voie ferroviaire s'effectue par wagons complets. L'expression « wagon complet » s'applique aux envois pour lesquels il est prévu des prix applicables par wagon. Le chargement et le déchargement des envois étant effectués par les expéditeurs et les destinataires.

S'agissant du conditionnement des marchandises, leur emballage doit être adapté à la durée, aux conditions de voyage et garantir la bonne conservation de la marchandise et des wagons.

En ce qui concerne la demande de wagon, le chargeur est tenu d'adresser par écrit une demande à la gare de départ au plus tard 24h avant la date de chargement. Il doit indiquer dans sa demande le nombre de wagons sollicités, la date à laquelle il désire les obtenir, le nom de la gare destinataire, ainsi que les informations sur la cargaison à transporter

(descriptif de la marchandise, poids, volume etc.).

L'étape suivante est **la mise à disposition** qui est l'opération qui constate le placement des wagons pour leur chargement ou leur déchargement. Cette opération matérialisée par le relevé de mise à disposition émis par le chef de gare et remis au chargeur, se déroule contrairement avec celui-ci qui y porte éventuellement ses réserves sur l'état du wagon. Le relevé de mise à disposition est signé par les deux parties, l'original étant remis au chargeur et les autres exemplaires conservés par la gare. Au sujet de **l'utilisation de la capacité des wagons**, le chargeur est soumis à la contrainte de non dépassement de la charge maximum, ainsi que des dimensions du gabarit. Toutefois, il convient de préciser que la charge maximum des Wagons varie entre 20 et 70 tonnes suivant le type de wagon sollicité.

Contrat de transport ferroviaire

Le contrat de transport de marchandise par voie ferroviaire au Cameroun est la Déclaration d'Expédition (DE). C'est un formulaire vendu à l'expéditeur à la gare d'expédition. Tout envoi est accompagné d'une DE datée et signée par l'expéditeur, et comportant :

- une vignette et indiquant le numéro (du ou des wagons) ;
- l'identification (nom, adresse, numéro de téléphone) de l'expéditeur et du destinataire ;
- la gare destinataire ;
- la nature des colis et marchandises ;
- les quantités ;
- les dimensions ;
- le poids et/ou les volumes ;
- les tarifs appliqués ;
- toutes les autres caractéristiques, et notamment tous les risques inhérents à la marchandise et les précautions correspondantes prises par l'expéditeur pour les couvrir ;
- les indications prévues par la législation en vigueur ;
- éventuellement le montant de la valeur déclarée ;
- les mentions « ligaturé (et/ou plombé) par l'expéditeur » pour les transports en wagons couverts ou en containers.

Pour ce qui est des marchandises en transit, elles bénéficient d'un traitement particulier, parce qu'elles font l'objet d'opérations supplémentaires notamment des modalités douanières en raison des justifications relatives à l'exonération de la TVA.

Une seule personne, physique ou morale, doit figurer sur la déclaration d'expédition comme expéditeur ; il en est de même pour le destinataire. En cas de fraude constatée sur la nature ou sur le poids (excédent égal ou supérieur à 5% du poids déclaré), une pénalité égale à trois fois l'équivalent du montant fraudé est appliquée, sans préjudice des poursuites judiciaires éventuelles.

En cas de non-respect des délais de chargement ou de déchargement des wagons, le client acquittera un droit de chômage de transport correspondant :

- de la 7ème à la 12ème heure : 60 000 FCFA ;
- de la 13ème à la 18ème heure : 120 000 FCFA ;
- de la 18ème à la 24ème heure : 180 000 FCFA ;
- au-delà de la 24ème heure : le droit de chômage sera de 360 000 FCFA par tranche journalière indivisible.

Services et régime d'ouverture des gares

Le service assuré diffère selon les gares, s'agissant des moyens d'embarquement et des appareils de pesage.

Les jours ouvrables, les gares sont ouvertes en continu de 7 heures à 19 heures, pour l'expédition et la livraison des marchandises. CAMRAIL décline sa responsabilité pour toute opération effectuée en dehors de ces heures et se réserve le droit de refuser les déclarations d'expédition y relatives. Les jours non ouvrables (dimanche, jours de fêtes légales et autres jours fériés), un service minimum est assuré dans les gares de 7 heures à 12 heures.

Les principaux itinéraires de CAMRAIL ainsi que ses délais de livraisons sont les suivants :

- Douala-Yaoundé et vice versa délai 1 jour ;
- Douala-Belabo et vice versa délai 2 jours ;
- Douala-Ngaoundéré et vice versa délai 3 jours.

En vue de faciliter les transactions liées à l'expédition des cargaisons, CAMRAIL dispose au profit des opérateurs d'espaces de stockages dans ses principales emprises ferroviaires de Douala, Yaoundé, Belabo et Ngaoundéré.

Cependant, le principe consiste à acheminer les cargaisons dûment annoncées 24 heures maximum après leur chargement.

Eléments de tarification

Le poids/volume, la distance et la nature de la marchandise sont les éléments de bases dans la tarification du fret ferroviaire. Après l'opération de pesage, le poids à taxer est obtenu en arrondissant le poids brut réel à la tonne immédiatement inférieure ou supérieure, selon que la première décimale du poids brut réel, exprimé en tonnes, est inférieure ou, au contraire égale ou supérieure à 5. Si le poids taxable est inférieur à la condition de tonnage la plus basse constituant le minimum de poids exigé pour l'application du tarif, la taxe est obtenue en appliquant le prix de cette condition de tonnage au poids minimum correspondant.

La distance à retenir pour le calcul du droit de transport est celle découlant du tableau de distance de taxation ferroviaire. Le minimum de distance à taxer est de 85 kilomètres. Ainsi, la taxe applicable au wagon s'obtient sur la base des éléments du tableau générique donnant les prix applicable par unité de facturation.

Dans le cas d'une cargaison chargée dans plusieurs wagons, le droit de transport est établi wagon par wagon, chacun d'eux étant considéré comme constituant un envoi distinct. La déclaration d'un poids global pour plusieurs wagons est une pratique non acceptée. L'expéditeur a l'obligation dans ce cas d'indiquer le poids chargé dans chaque wagon.

Par ailleurs, si la cargaison est constituée de plus de 4 marchandises distinctes, sont seules prises en considération pour la taxation, les 4 marchandises dont les poids sont les plus élevés. Le poids des autres marchandises est ajouté à la marchandise qui domine en poids.

Guide pratique d'expédition d'une cargaison

Se rendre à la gare expéditrice ou se connecter sur www.camrail.net afin d'effectuer une demande de transport ;

- Après information par la gare/mail/sms de la fourniture de wagon, constater le placement effectif pour chargement de celui-ci par reconnaissance et signature contradictoires du relevé de mise à disposition ;
- Procéder au chargement du wagon avec respect des délais (06h après signature du relevé de mise à disposition), du conditionnement, des capacités du wagon et des dimensions du gabarit.

- Procéder à la déclaration de l'expédition (à jour J pour les cargaisons en consommation locale et jour J+1 pour les marchandises en transit)

A noter, les préalables suivants

- la fourniture des pièces ci-dessous pour les entreprises :
 - statut de la société
 - Dénomination exacte et adresse complète de la société (BP, Fax, Tél., E-mail et plan de localisation du siège social)
 - Titre de Patente
 - Carte contribuable
 - Domiciliation bancaire
 - Certificat d'imposition
 - Attestation de non redevance
 - Noms, prénoms des dirigeants
- Et le paiement pour les expéditions en transport payé d'avance (TPA) par virement ou versement dans l'un des cinq comptes bancaires suivants :
 - CITIBANK 10007 00001 00015071001 71
 - CA SCB CAMEROUN 10002 00030 02327463150 85
 - BICEC 10001 06800 75232501001 78
 - ECOBANK CAMEROUN 10029 00010 01011003688 28
 - ECOBANK TCHAD 60001 00020 37193714601 30
 - SGC 10003 00100 05000345055 45

Tout compte fait, le transport ferroviaire présente des avantages énormes.

Parmi les avantages qu'offre ce mode de transport, nous pouvons mentionner :

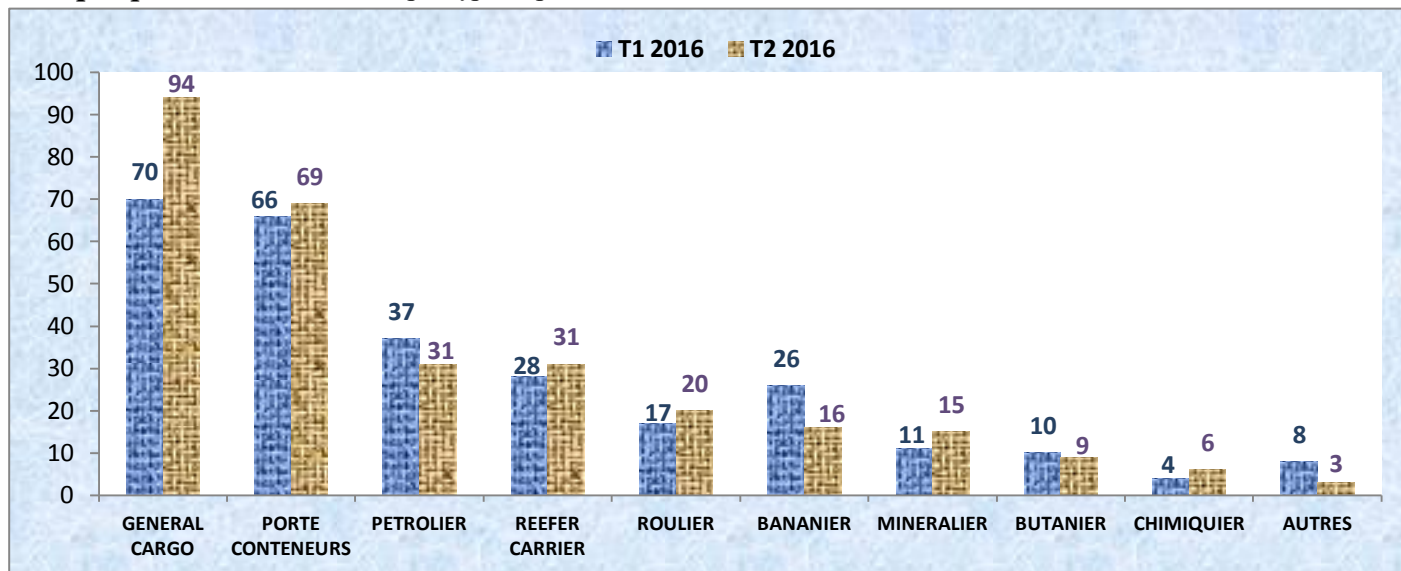
- La massification qui consiste au transport d'importants volumes sur de longues distances et dans des délais compétitifs;
- La sûreté et la sécurité au travers du faible taux d'accidents et des pertes y relatives ;
- La traçabilité des expéditions ;
- Le coût globalement bas par rapport aux autres modes ;
- Le respect de l'environnement ;
- Absence d'embouteillage ;

NAVIRE | Type de navires ayant accosté

Hausse simultanée des General Cargo (34.3%) et Porte-conteneurs (4.5%) au 2^e trimestre 2016

Au cours du 2^e trimestre 2016, 294 navires ont touché le port de Douala. Cette statistique traduit une hausse de 6.1% (17 navires) par rapport au trimestre précédent.

Graphique : Nombre de navires par type au port de Douala



Source : PAD

Les principaux types de bâtiments ayant accosté au port de Douala au cours du 2^e trimestre 2016, sont les General Cargo (32%), les Porte-conteneurs (23.5%), les Pétroliers (10.5%) et les Reefer carrier (10.5%). Ils représentent tout comme au 1^{er} trimestre 2016, plus de 70% des navires accueillis par le port de Douala durant la période étudiée.

L'augmentation en valeur la plus significative est enregistrée pour les General Cargo. Ils passent de 70 à 94 navires ; soit une hausse de 34.3%. Ils conservent par conséquent la première place.

Les Porte-conteneurs qui occupent la deuxième place, possèdent la variation la moins importante observée au cours du 2^e trimestre 2016. Leur nombre passe de 66 à 69 navires ; ce qui traduit une augmentation de 4.5%.

Les Pétroliers voient leur nombre baisser de 3 navires et

affichent pour le compte du trimestre étudié un effectif de 31 navires.

Les Reefer carriers ainsi que les Rouliers connaissent chacun une augmentation de 3 navires. Ils s'élèvent respectivement à 31 navires et 20 navires au cours du 2^e trimestre 2016.

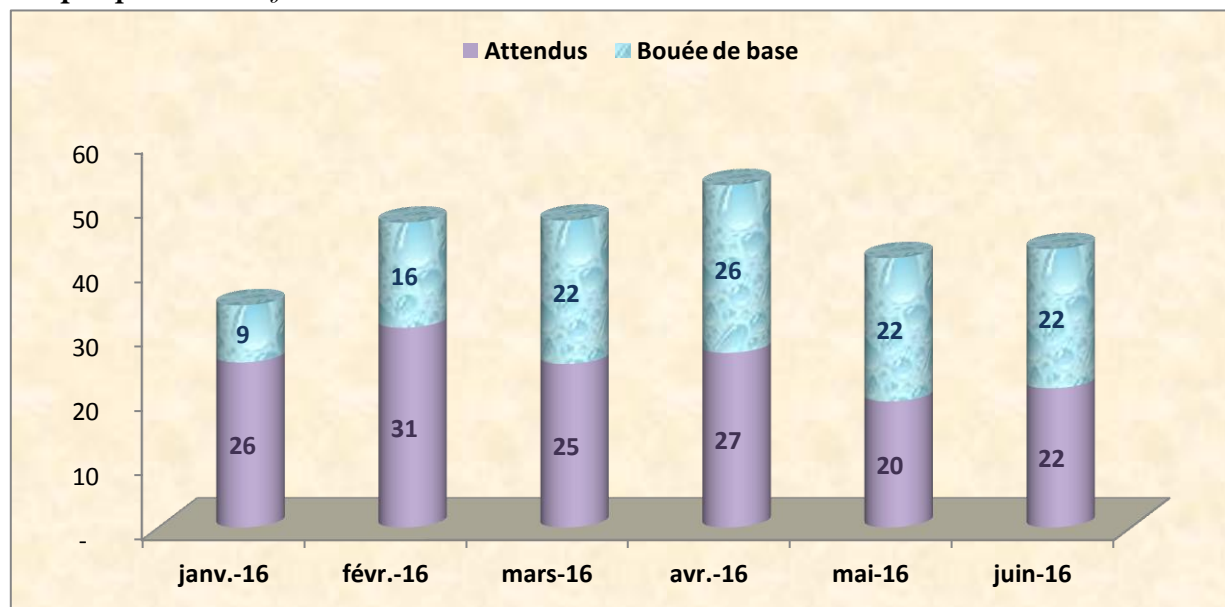
Les Minéraliers (+4 navires) et Chimiquiers (+2 navires) ont eux aussi connu une augmentation de leur nombre. Sur la période étudiée, 15 Minéraliers et 6 Chimiquiers ont accosté au port de Douala.

La baisse la plus significative est observée pour les Bananiers. Au nombre de 26 navires au cours du 1^{er} trimestre 2016, ils chutent de 38.5% et totalisent 16 bâtiments au 2^e trimestre 2016.

NAVIRE | Nombre journalier de navires à la bouée de base / attendus

Forte affluence observée à la bouée de base au cours du mois d'avril 2016 (26 navires en moyenne par jour en attente)

Graphique : *Nombre journalier de navires à la bouée de base et attendus*



Source : PAD

Au Cours du 2^e trimestre 2016, le nombre journalier de navires en attente à la bouée de base a en moyenne augmenté ; passant de 16 à 23 navires. Cette situation est d'autant préoccupante car le nombre journalier de navires attendus au port de Douala a baissé. Il est passé en moyenne de 27 à 23 navires.

Le passage entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2016 s'opère avec une croissance du nombre journalier de navires en attente à la bouée de base. Au cours du mois de mars, on enregistrait en moyenne 22 navires en attente par jour, alors qu'au cours du mois d'avril, il était de 26.

Cette situation va s'améliorer au cours des deux derniers mois du trimestre d'étude. En effet, au cours de chaque jour des mois de mai et juin 2016, le nombre de navires en attente à la bouée de base était en moyenne de 22. On retrouve ainsi le niveau enregistré au cours du mois de mars.

Une analyse plus poussée confirme que la situation au niveau de la bouée de base était plus préoccupante au cours du 2^e trimestre 2016. Durant cette période, trois jours sur quatre, le nombre de navires y était supérieur à 22. Tandis qu'au 1^{er} trimestre, seul un jour sur quatre on observait une telle affluence dans cette zone d'accueil des navires.

Au cours du mois d'avril, on enregistrait chaque jour entre 21 et 35 navires à la bouée de base ; tandis que les deux mois suivants, ce nombre oscillait entre 11 et 28.

NAVIRE | Attente / Séjour par type de navires

Hausse du séjour global moyen des General Cargo (+ 2 jours) et stabilité pour les Porte-conteneurs

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

Type de navires	T1 2016	T2 2016	Variation
REEFER CARRIER	96	186	93,7%
GENERAL CARGO	25	90	267,4%
CHIMIQUE	75	81	7,9%
MINERALIER	17	60	247,3%
PETROLIER	29	39	33,5%
BANANIER	5	21	347,5%
BUTANIER	18	21	11,4%
PORTE CONTENEURS	14	17	26,3%
ROULIER	13	10	-25,9%

Source : PAD

Contrairement au 1^{er} trimestre 2016, dans la plupart des cas, l'attente à la bouée de base a été rallongée ; tandis que le séjour à quai a été réduit.

L'attente la plus longue à la bouée de base est celle des Reefer carriers. Au cours du 2^e trimestre, ce type de bâtiments a séjourné en moyenne environ 8 jours à la bouée de base, soit deux fois plus de temps qu'au cours du trimestre précédent. Cette valeur moyenne est marquée par le fait que quatre Reefer carriers ont duré plus d'un mois à la bouée de base. Il est à noter que 50% des ces navires mettaient au plus un jour dans cette espace, et 25% y séjournaient plus d'une semaine.

On observe en parallèle que l'attente des General Cargo et Bananiers ont quadruplé tandis que celle des Minéraliers a triplé. L'explication étant similaire à celle donnée pour les Reefer Carriers. Pour les General Cargo, la moitié des navires a séjourné moins d'un jour à la bouée de base. De l'autre côté, 25% des navires y a mis au moins trois jour et demi. Deux navires de ce type on fait plus d'un mois à la bouée de base.

Les Bananiers séjournaient au plus 12 jours à la bouée de base. la moitié de ces navires mettaient au plus 2 heures dans cet espace du port. Pour les Minéraliers, l'attente la plus longue étaient de 8 jours. Cependant, on note que 50% de ces navires attendaient au plus 4 heures avant de monter à quai.

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

Type de navires	T1 2016	T2 2016	Variation
MINERALIER	5,2	5,9	13,5%
GENERAL CARGO	6,0	5,4	-10,1%
REEFER CARRIER	3,3	2,8	-16,4%
ROULIER	2,3	2,0	-11,4%
PETROLIER	2,1	2,0	-6,2%
BUTANIER	1,7	1,9	13,7%
PORTE CONTENEURS	1,7	1,5	-12,8%
BANANIER	1,8	1,4	-21,3%
CHIMIQUE	2,5	0,9	-63,1%

Source : PAD

Pour les autres types de navires, l'attente à la bouée de base connaît des variations beaucoup plus faibles (inférieure à 10 heures en moyenne).

Au 2^e trimestre 2016, les Minéraliers séjournaient le plus longtemps à quai, environ 6 jours ; soit une hausse de 13.5% par rapport au délai observé au 1^{er} trimestre 2016. Les Butaniers enregistrent une évolution similaire (hausse de 13.7%). Ils mettent environ 2 jours à quai au cours du trimestre étudié. Tous les autres navires connaissent une réduction de leur séjour à quai.

De façon globale, les Reefer carriers (+3.2 jours), les Minéraliers (+2.5 jours) et les General Cargo (+2.1 jours) connaissent une hausse de leur temps de passage au port de Douala (bouée de base et quai). En moyenne leur durée globale au port oscille entre 8 et 11 jours.

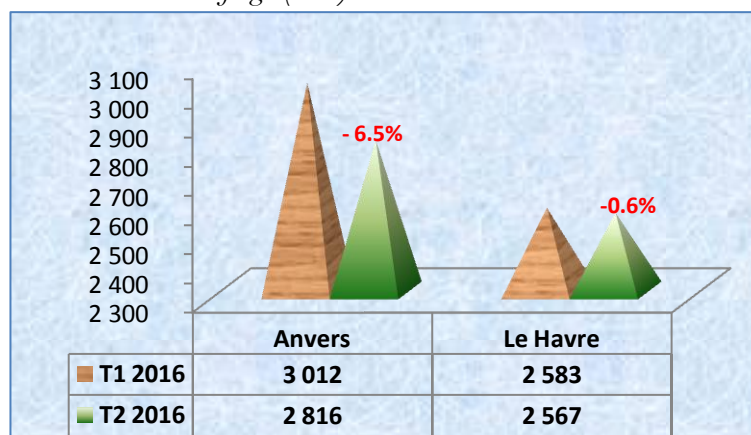
Les Portes Conteneurs sont les seuls types de navires dont la durée globale au port de Douala n'a pas connu de variation. Ils mettent en moyenne 2.2 jours.

Les Rouliers (- 2 heures) et les Chimiquiers (-1.3 jours) sont les seuls types de navires ayant présenté au cours du 2^e trimestre 2016, une baisse de leur séjour global. Ils mettent en moyenne respectivement 2.4 jours et 4.3 jours.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Variation de 1% du coût moyen de transport d'un 20' sec aux ports de Hambourg (hausse) et d'Anvers (baisse)

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



Source : CNCC

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

PAYS	PORTS	T1 2016	T2 2016	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1 204	1 218	1,2%
Afrique du Sud	Durban	1 327	1 420	7,0%
Allemagne	Hambourg	1 635	1 654	1,2%
Belgique	Anvers	1 637	1 621	-1,0%
Espagne	Valence	1 647	1 636	-0,7%
France	Le Havre	1 726	1 618	-6,2%

Source : CNCC

Au niveau des principaux ports d'embarquement africains des conteneurs 20 pieds secs à destination du port de Douala, on enregistre une hausse du coût de transport ; 1.2% au port d'Abidjan et 7% au port de Durban.

Des principaux ports de départ européens, seul celui de Hambourg affiche une augmentation (1.2%). Le coût de transport y passe en moyenne de 1 635 € à 1 654 €. A Anvers et à Valence le coût de transport d'un conteneur 20 pieds sec baisse d'environ 1%. Le port du Havre affiche quand à lui la diminution la plus importante (-6.2%). Le chargeur débourse en moyenne 1 618 € pour le transport de son conteneur au cours du 2^e trimestre 2016.

Au port d'Anvers, le coût de transport d'un conteneur 20 pied frigorifique est passé de 3 012 € à 2 816 € entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2016. Ce qui traduit une baisse de 6.5%. Au port du Havre la baisse est moins importante (-0.6%). Ici, les chargeurs déboursaient en moyenne 2 567 € au 2^e trimestre 2016, pour garantir l'acheminement de leur conteneur. Durant cette période on constate que, les tarifs pratiqués dans ces deux ports s'éloignent au maximum de 150 € de leur moyenne respective.

PAYS	PORTS	T1 2016	T2 2016	Variation
Chine	Qingdao	2 045	1 972	-3,6%
	Shanghai	2 116	2 038	-3,7%
Inde	Nhava Sheva	2 019	1 990	-1,5%
EAU	Jebel Ali	1 994	2 002	0,4%
Etats-Unis	Houston	2 453	2 333	-4,9%

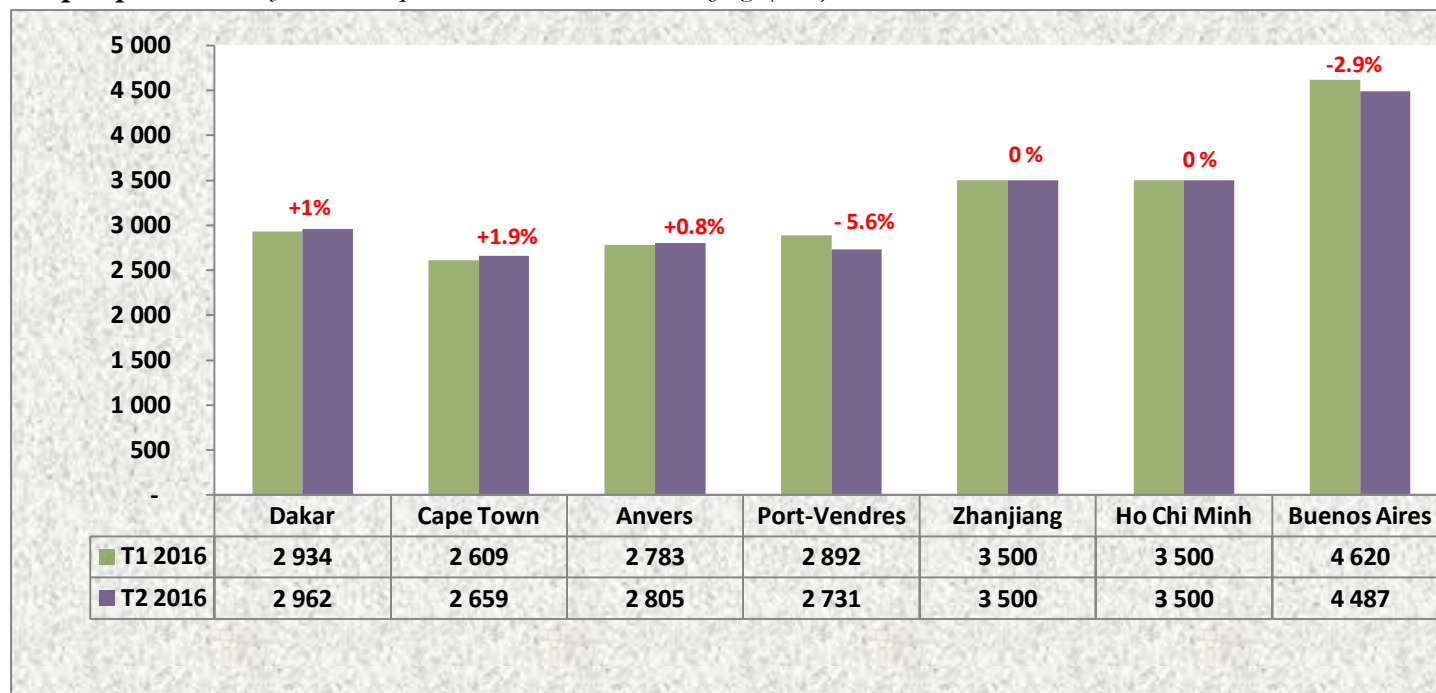
Par ailleurs, on note que pour ces ports européens, 50% des importateurs déclarent avoir dépensé moins de 1 800 € pour le transport de leur conteneur.

En Asie, seul le port de Jebel Ali, affiche une stabilité dans les tarifs pratiqués, tous les autres principaux ports d'embarquement des conteneurs 20 pieds secs voient leur coût moyen de transport baisser. En Chine où le coût de transport au 2^e trimestre 2016 tourne en moyenne autour de 2 000 €, la diminution est d'environ 4%. Ici, les tarifs s'écartent de la moyenne de plus ou moins 170 € et moins de 25% des chargeurs ont déclaré avoir versé plus de 2 000 € comme frais de transport.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse de 5.6% du coût moyen de transport d'un conteneur 20' frigorifique au Port-Vendres et stabilité enregistrée aux principaux ports de départ asiatiques

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



Source : CNCC

Dans les principaux ports d'embarquement africains des conteneurs 40 pieds frigorifiques, le coût de transport a en moyenne connu une augmentation ; 1% à Dakar et environ 2% à Cape Town. Les tarifs pratiqués au port ouest africain sont beaucoup plus rapprochés (plus ou moins 200 € de la moyenne) par rapport à ceux du port sud africain (plus ou moins 350 € de la moyenne).

Au port de Buenos Aires, principal point de départ des conteneurs 40 pieds frigorifiques en provenance du continent américain et à destination du port de Douala, le coût de transport baisse en moyenne de près de 3% au cours du 2^e trimestre 2016. Les montants versés par les chargeurs pour le transport de leur conteneur présentent une forte volatilité (plus ou moins 400 € de la moyenne).

En Europe, on note une légère hausse (0.8%) du coût moyen de transport au port d'Anvers, tandis qu'au Port-Vendres, il subit une réduction de 5.6%. Dans ces deux ports, un chargeur sur deux a déclaré avoir déboursé exactement 2 800 € pour assurer l'acheminement de son conteneur. Cependant, on relève que la disparité des prix pratiqués est plus prononcée au port belge (plus ou moins 300 € de la moyenne) par rapport au port français (plus ou moins 200 €).

Dans les principaux ports d'embarquement asiatiques, la quasi-totalité des chargeurs ont comme au cours du 1^{er} trimestre 2016, déboursé 3 500 € pour assurer le transport de chacun de leurs conteneurs.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

En dehors de Hambourg (+2%) tous les principaux ports de départ européens présentent une baisse du coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec

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

PAYS	PORTS	T1 2016	T2 2016	Variation	PAYS	PORTS	T1 2016	T2 2016	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 041	2 041	0,0%	Allemagne	Hambourg	2 556	2 607	2,0%
Chine	Ningbo	2 915	2 797	-4,1%	France	Le Havre	2 592	2 576	-0,6%
	Qingdao	3 038	2 948	-3,0%	Espagne	Valence	2 635	2 501	-5,1%
Inde	Nhava Sheva	2 783	2 774	-0,3%	Royaume Uni	Felixstowe	2 674	2 664	-0,4%
EAU	Jebel Ali	2 969	3 082	3,8%	Belgique	Anvers	2 699	2 612	-3,2%
Canada	Montréal	3 199	3 101	-3,1%	Pays-Bas	Rotterdam	2 766	2 691	-2,7%
Etats-Unis	Baltimore	3 570	3 346	-6,3%	Italie	Gênes	2 873	2 790	-2,9%

Source : CNCC

Au port de Durban, principal point de départ africain des conteneurs 40 pieds secs à destination du port de Douala, les tarifs pratiqués sont restés les mêmes ; une moyenne égale à 2 041 €. Plus de 50% des chargeurs ont déboursé pour le compte du 2^e trimestre 2 000 € comme coût de transport.

En Asie, le port de Nhava Sheva conserve les prix pratiqués au cours du 1^{er} trimestre 2016. La moyenne demeure autour de 2 780 €. A Jebel Ali, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec connaît une augmentation de 3,8%. Il passe de 2 969 € à 3 082 €. L'écart à la moyenne dans ce port atteint parfois 400 €.

Aux principaux ports chinois, la tendance du coût de transport est baissière. Le coût moyen de transport au 2^e trimestre 2016 à Ningbo s'élève à 2 797 € contre 2 948 € à Qingdao. La volatilité des tarifs pratiqués est la même dans les deux ports (plus ou moins 400 € de la moyenne). Trois chargeurs sur quatre dont les conteneurs sont partis des principaux ports asiatiques évoqués ci-dessus, révèlent qu'au cours de la période d'étude, ils ont dépensé moins de 2 800 € comme coût de transport de leur conteneur.

Aux ports de Montréal (-3,1%) et de Baltimore (-6,3%), la tendance du coût de transport est baissière. Cependant, on observe une dispersion plus importante des tarifs pratiqués au

niveau du port canadien (plu sou moins 380 € de la moyenne contre 270 € pour le port de Baltimore).

Parmi les principaux ports d'embarquement européens, seul celui de Hambourg (2%) affiche une hausse du coût moyen de transport. La moyenne observée au 2^e trimestre 2016 est de 2 607 €. Le port du Havre connaît une légère baisse (-0,6%) et la moyenne est de 2 576 €. Pour ces deux ports, les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 250 € de la moyenne et un chargeur sur deux déclare avoir payé 2 600 € pour le transport de son conteneur.

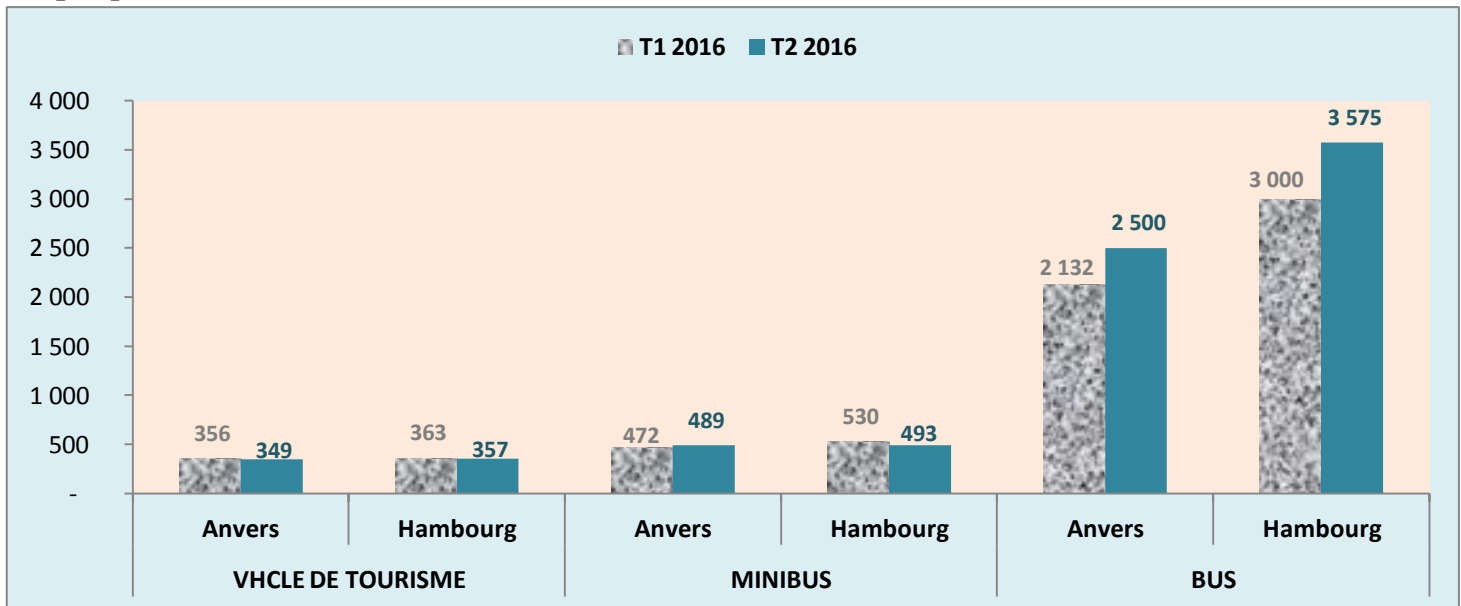
La baisse la plus significative est enregistrée au port de Valence (-5,1%). Ici, le coût moyen de transport est passé de 2 635 € à 2 501 €. La tendance est similaire au port d'Anvers (-3,2%) où 25% d'importateurs ont déboursé moins de 1 800 € pour assurer le transport de leur conteneur.

Aux ports de Rotterdam et de Gênes, le coût moyen de transport diminue d'un peu moins de 3%. La dispersion des montants payés par les chargeurs dans ces ports est plus élevée au niveau de Gène (plus ou moins 500 € de la moyenne contre 235 € pour Rotterdam).

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse autour de 2% du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme à Anvers et Hambourg

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



Source : CNCC

Au cours du 2^e trimestre 2016, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 356 € à 349 € au port d'Anvers ; soit une baisse de 2.1%. Cette tendance baissière est également observée au port de Hambourg (-1.5%) où le coût moyen de transport passe de 363 € à 357 €. Les tarifs pratiqués sont plus dispersés au niveau du port d'Anvers (plus ou moins 80 € de la moyenne) par rapport au port de Hambourg (plus ou moins 50 € de la moyenne). On observe par ailleurs, que dans ces deux ports, moins de 25% des véhicules de tourisme ont été transportés pour plus de 350 €.

Pour ce qui est des véhicules de transport en commun, on observe une tendance similaire (hausse) en ce qui concerne les Bus, dans les deux principaux ports de départ que sont Anvers (17.3%) et Hambourg (19.2%). Tandis que le coût de transport pour les Minibus connaît une baisse à Hambourg (-7%) et une augmentation à Anvers (+3.6%).

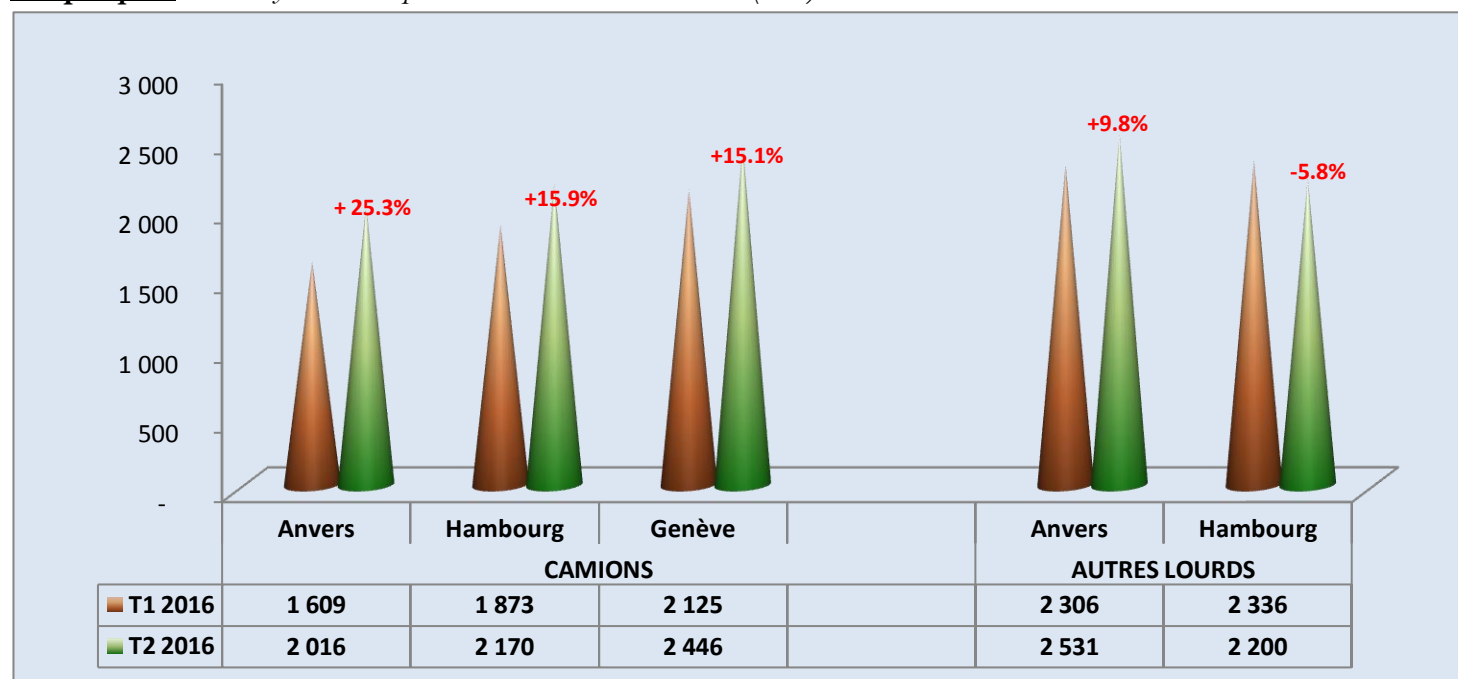
On note que tous les Bus partis d'Anvers au 2^e trimestre ont coûté chacun 2 500 € en termes de transport maritime. Au port de Hambourg par contre, les tarifs pratiqués oscillaient entre 3 500 € et 3 600 €.

Au 2^e trimestre 2016, le coût de transport d'un Minibus dans les principaux ports de départ tournait autour de 490 €. La variabilité des prix supportés par les chargeurs était plus élevée au port d'Anvers (plus ou moins 200 € de la moyenne) comparativement au port de Hambourg (plus ou moins 150 €). On constate cependant que seuls deux chargeurs sur dix déclarent avoir dépensé plus de 500 € pour assurer le transport de leur véhicule.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Hausse à deux chiffres du coût moyen de transport d'un camion dans tous les principaux ports d'embarquement

Graphique : Coût moyen de transport maritime conteneur 40' sec (en €)



Source : CNCC

En général, le transport des véhicules destinés au transport des marchandises ou alors à la réalisation des Bâtiments et Travaux Publics a coûté plus cher au 2^e trimestre 2016 comparativement au trimestre précédent.

Le coût moyen de transport d'un Camion connaît une progression à deux chiffres dans tous les principaux ports d'embarquement. La variation la plus significative est observée au port d'Anvers (+25.3%). Ici, le coût de transport d'un Camion passe en moyenne de 1 609 € à 2 016 €. A Hambourg, la valeur moyenne du coût de transport est de 2 170 € après une hausse de 15.9%. Les montants payés par les chargeurs dans ces ports présentent une dispersion de plus ou moins 650 € de leur moyenne respective. On remarque par ailleurs qu'un chargeur sur deux a pu acheminer son véhicule en déboursant moins de 2 000 €.

Au port de Genève où le taux de croissance est de 15.1% au 2^e trimestre 2016, on enregistre une volatilité beaucoup plus

importante ; les tarifs s'éloignent de plus ou moins 1 000 € de la moyenne. Avec moins de 2 000 €, à peine 40% des chargeurs ont pu faire parvenir leur cargaison au port de Douala.

Le coût de transport des Autres engins lourds présente en moyenne une tendance haussière (9.8%) au niveau du port d'Anvers. Il faut cependant noter que la volatilité des tarifs pratiqués au cours du 2^e trimestre (plus ou moins 800 € de la moyenne) est moins importante qu'au 1^{er} trimestre 2016 (plus ou moins 1 000 € de la moyenne). La situation est inverse au port de Hambourg (baisse du coût moyen de transport mais forte dispersion des tarifs pratiqués). Un chargeur sur quatre ayant utilisé ces ports déclare avoir payé comme coût de transport de leur véhicule plus de 3 100 €.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au cours du 1^{er} semestre 2016, c'est le mois de juin qui affiche la meilleure célérité dans la sortie des conteneurs

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

	janv-16	févr-16	mars-16	avr-16	mai-16	juin-16
Moyenne	18,0	17,2	16,5	16,2	17,5	15,8
Variation	17,2%	-4,8%	-4,0%	-2,1%	8,3%	-9,7%
1^{er} Quartile	9	8	7	7	8	7
2^e Quartile	15	13	13	12	13	13
3^e Quartile	24	22	21	21	22	21

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

Le délai de passage portuaire des conteneurs à l'import au port de Douala, a connu une baisse au cours de la période d'étude. En effet, en moyenne, un conteneur séjournait 17 jours au port de Douala au cours du 1^{er} trimestre 2016 contre 16 jours au compte du 2^e trimestre ; soit un jour de moins.

Le passage entre les mois de mars et avril de l'année 2016, s'opère par une baisse de 2.1% du délai de passage portuaire. Par ailleurs, on observe qu'au cours du mois de mai 2016, la vitesse de sortie des conteneurs à l'import du port de Douala, a subi une baisse. En moyenne, il a fallu 17 jours et demi aux chargeurs pour sortir leur cargaison du port ; soit un peu plus d'un jour comparativement au mois d'avril. Cette tendance est inversée au cours du mois de juin. Ici, il a fallu environ 16 jours en moyenne pour que l'ensemble des formalités de sortie soit effectué. Cette statistique traduit une baisse de près de deux jours ; rendant par conséquent le mois de juin, semblable à celui d'avril, en terme de vitesse moyenne d'enlèvement des conteneurs à l'import au port de Douala.

Au regard des quartiles, on confirme l'existence d'une forte similarité dans la sortie des conteneurs au cours des mois de avril et juin 2016. Pendant cette période un conteneur sur quatre a mis moins d'une semaine au parc à conteneurs, et 25% des chargeurs n'ont pu sortir leur conteneur qu'après au moins trois semaines. On en déduit que les mois d'avril et juin affichent quasiment la même célérité.

Le mois de mai par contre, en plus d'avoir la moyenne la plus élevée, présente des quartiles qui dépassent d'un jour ceux des autres mois du 2^e trimestre 2016. La pire célérité enregistrée au cours du 2^e trimestre 2016 a donc été pour le compte du mois de mai.

On note en outre que la proportion de cargaison absorbée par le mode de sortie routier demeure la même (95%) ; tandis que 5% des conteneurs sortent du port de Douala, par la voie ferroviaire.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Au cours du 1^{er} semestre 2016, c'est le mois de mai qui affiche les pires records dans la sortie des véhicules

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

	janv-16	févr-16	mars-16	avr-16	mai-16	juin-16
Moyenne	17,6	17,7	16,7	13	24,6	15,2
Variation	5,4%	0,6%	-5,6%	-22,2%	89,2%	-38,2%
1er Quartile	7,1	7,1	7	6,8	9,1	7,2
2e Quartile	12	10,1	12,1	9,4	15	10,2
3e Quartile	18	18,9	21	14	28,2	16,1

Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)

Au cours du 2^e trimestre 2016, les véhicules d'occasion importés sorties du parc TMFD y avaient séjourné en moyenne 17 jours. Cette statistique traduit une certaine stabilité comparativement au 1^{er} trimestre de la même année. Le passage entre le mois de mars à celui d'avril est marqué par une baisse de 22.2% du séjour moyen des véhicules au parc TMFD. La tendance baissière observée au cours du mois de mars est ainsi conservée. Par ailleurs, en faisant une analyse mensuelle, on constate que le mois de mai a affiché les pires résultats du premier semestre 2016. En effet, le séjour moyen des véhicules au parc était d'environ 25 jours. Affichant ainsi un fort contraste avec le mois d'avril où cette durée était de moitié (13 jours) et le mois de juin (15 jours).

L'analyse des quartiles permet de confirmer que le mois d'avril affichait la meilleure célérité. Durant cette période, 25 % des véhicules sortaient du port en au plus une semaine et après deux semaines, 75% avaient quitté le parc à véhicules.

Au mois de mai, la situation se dégrade de façon remarquable ; après 9 jours, à peine le quart des véhicules ont quitté le port de Douala. De plus, deux semaines après leur arrivée, la moitié des véhicules demeurent stationnés au parc. La situation est d'autant inquiétante, lorsqu'on se rend compte que près du quart des véhicules qui sont sortis du parc à véhicules y avaient séjourné au moins un mois.

En conclusion, on constate que le mois de mai vient plomber la célérité de sortie des véhicules pour le compte du 2^e trimestre 2016. Toutefois, il convient de noter que sur le 1^{er} semestre les mois d'avril et de juin affichent les meilleures performances avec la moitié des véhicules qui sortent en au plus 10 jours.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 7.6% du fret ferroviaire allant dans le sens Douala - Ngaoundéré

Le fret ferroviaire entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2016 est passé de 459 815 à 424 165 tonnes ; soit une baisse de 7.8%.

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

DOUALA -----> NGAOUNDERE	T1 2016		T2 2016		Variation
Détail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	141 151	40,8	129 922	40,7	-8,0%
Pipe-line Exxon	60 121	17,4	49 507	15,5	-17,7%
Engrais et insecticides	18 816	5,4	33 706	10,6	79,1%
Conteneurs	30 495	8,8	31 455	9,8	3,1%
Farines et céréales	26 633	7,7	28 652	9,0	7,6%
Matériaux de construct°	13 418	3,9	6 593	2,1	-50,9%
Sucre local	4 603	1,3	6 354	2,0	38,0%
Alumine (mat. 1ères)	1 230	0,4	1 765	0,6	43,5%
Groupages	0	-	40	0,0	
Autres marchandises	49 122	14,2	31 415	9,8	-36,0%
TOTAL	345 589	100	319 409	100	-7,6%

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire dans le sens allant de Douala vers Ngaoundéré affiche pour le compte du 2^e trimestre 2016, un tonnage égal à 319 409, traduisant ainsi une baisse de 7.6% comparativement au trimestre précédent. Ce fret est essentiellement porté par les Hydrocarbures (56.2%), les Engrais et insecticides (10.6%), les marchandises conteneurisées (9.8%) et les Farines et céréales (9%).

Les Hydrocarbures affichent une baisse, 17.7% pour ceux du pipe-line et 8% pour les autres. Leur tonnage pour le compte du 2^e trimestre se chiffre à 179 429.

Les Matériaux de construction qui représentent 2.1% du fret au 2^e trimestre 2016, possèdent un tonnage égal à 6 593 ; soit la moitié de celui enregistré au 1^{er} trimestre 2016.

Les autres principaux produits transportés par voie ferroviaire dans le sens Douala – Ngaoundéré voient leur volume s'accroître au cours de la période d'étude. La hausse la plus significative est enregistrée pour les Engrais et insecticide (79.1%) qui passent de 18 816 tonnes à 33 706 tonnes.

Le Sucre local ainsi que l'Alumine affichent chacun une augmentation qui tourne autour de 40%. Les marchandises conteneurisées augmentent de 3.1% et possèdent un tonnage de 31 455 au 2^e trimestre 2016.

On constate par ailleurs que, les marchandises en groupage qui n'existaient pas au 1^{er} trimestre 2016, refont surface au 2^e trimestre et s'élèvent à 40 tonnes.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 8.3% du fret ferroviaire allant dans le sens Ngaoundéré - Douala

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

NGAOUNDERE -----> DOUALA	T1 2016		T2 2016		Variation
Détail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	46 322	40,6	33 482	32,0	-27,7%
Coton fibre	20 210	17,7	28 350	27,1	40,3%
Bois ouvrés (Débités)	23 602	20,7	22 522	21,5	-4,6%
Conteneurs	9 957	8,7	10 315	9,8	3,6%
Graines et tourteaux	10 294	9,0	7 807	7,5	-24,2%
Animaux vivants	3 841	3,4	2 280	2,2	-40,6%
TOTAL	114 226	100	104 756	100	-8,3%

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire allant dans le sens de Ngaoundéré vers Douala représente le quart du fret ayant emprunté la voie ferroviaire au cours du 2^e trimestre 2016. Son tonnage est passé de 114 226 tonnes au 1^{er} trimestre 2016 à 104 756 tonnes ; soit un recul de 8.3%. Durant la période d'étude, le fret ferroviaire export était porté par le Bois en grumes (32%), le Coton fibre (27.1%) et le Bois ouvrés (21.5%).

L'évolution des principaux types de marchandises transportées par rail dans le sens sus évoqué révèle que seul le Coton fibre et les marchandises conteneurisées connaissent un accroissement de leur tonnage. Pour le Coton fibre, il passe de 20 210 tonnes au 1^{er} trimestre 2016 à 28 350 tonnes au 2^e trimestre 2016, soit une hausse de 40.3%.

Tandis que les marchandises conteneurisées affichent une augmentation de 3.6% et voient leur tonnage atteindre 10 315 au 2^e trimestre 2016.

La baisse la plus significative est observée pour les Animaux vivants ; ceux-ci passe de 3 841 à 2 280 tonnes équivalent d'une diminution de 40.6%. Une tendance similaire est enregistrée pour le Bois en grumes dont le tonnage qui était de 46 322 tonnes au 1^{er} trimestre 2016 subit une réduction de 27.7%.

Les Graines et tourteaux (-24.2%) ainsi que le Bois ouvrés (-4.6%) affichent eux aussi un tonnage moins important comparativement au 1^{er} trimestre 2016.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Les Hydrocarbures (hors pipe-line), l'Alumine et les marchandises conteneurisées gardent quasiment le même coût de transport ferroviaire à l'import

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

Détail Marchandise	T1 2016	T2 2016	VARIATION
Hydrocarbures	61,9	61,7	-0,3%
Alumine (mat. 1ères)	56,9	57,2	0,4%
Conteneurs	56,9	57,1	0,5%
Pipe-line Exxon	59,4	44,3	-25,5%
Sucre local	36,5	38,7	6,1%
Engrais et insecticides	37,0	37,7	1,8%
Farines et céréales	36,9	36,4	-1,1%
Matériaux de construct°	36,1	35,8	-0,9%
Groupages		35,7	
Autres marchandises	39,3	37,8	-3,7%

Source : CAMRAIL

Le coût de transport du fret empruntant la voie ferroviaire dans le sens allant de Douala vers Ngaoundéré a évolué différemment selon le type de marchandises.

La baisse la plus importante est observée pour le coût de transport des Hydrocarbures du pipe-line. Il baisse de 25.5%, et affiche une valeur de 44.3 FCFA la tonne-kilomètre au cours du 2^e trimestre 2016. Les Farines et céréales ainsi que les Matériaux de construction, connaissent eux aussi une baisse (autour de 1%) de leur coût de transport et les valeurs pratiquées au cours de la période d'études sont respectivement de 36.4 FCFA/tonne-kilomètre et 35.8 FCFA /tonne-kilomètre.

Le coût de transport d'une tonne de Sucre local est passé de 36.5 FCFA / kilomètre à 36.1 FCFA / kilomètre, soit une augmentation de 6.1%.

Les Engrais et insecticides affichent un coût de transport de 37.7 FCFA /tonne-kilomètre au 2^e trimestre 2016, ce qui traduit une hausse de 1.8%.

Les autres Hydrocarbures, l'Alumine ainsi que les marchandises conteneurisées gardent une stabilité dans leur coût de transport.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse d'environ 4% du coût de transport des conteneurs

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

Détail Marchandise	T1 2016	T2 2016	VARIATION
Animaux vivants	35,7	35,3	-0,9%
Conteneurs	23,8	24,7	3,9%
Bois en grumes	40,4	39,8	-1,5%
Bois ouvrés (Débités)	47,7	49,3	3,4%
Coton fibre	32,5	32,7	0,5%
Graines et tourteaux	16,5	16,5	0,4%

Source : CAMRAIL

Dans le sens allant de Ngaoundéré vers Douala, les coûts de transport par voie ferroviaire des Animaux vivants (35.3 FCFA/ton.-km), du Coton fibre (32.7 FCFA/ton.-km) ainsi que des Graines et tourteaux (16.5 FCFA /ton.-km) sont restés quasiment stables. En effet, les variations observées entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2016, dans les tarifs pratiqués pour l'acheminement de ces types de marchandises sont inférieure à 1%.

Le Bois en grumes est la seule marchandise qui connaît une baisse significative de son coût de transport sur la période d'étude. Celui-ci passe de 40.4 FCFA/tonne-kilomètre à 39.8 FCFA/ tonne-kilomètre ; soit une diminution de 1.5%.

Le Bois ouvrés connaît une hausse de 3.4% du coût de transport. Au 2^e trimestre 2016, pour transporter une tonne de ce type de cargaison, les chargeurs doivent déboursier 49.3 FCFA pour chaque kilomètre parcouru ; soit 1.6 FCA de plus comparativement au 1^{er} trimestre.

Les marchandises conteneurisées affichent une tendance haussière de leur coût de transport. Suite à une progression d'environ 4%, les chargeurs déboursent au 2^e trimestre 2016, 24.7FCFA / kilomètre pour chaque tonne de marchandises transportées.

FRET AERIEN | Tonnage

Baisse de 6.1% du fret aérien à destination du Cameroun

Après une stabilité observée au cours du 1^{er} trimestre 2016, le fret aérien affiche une progression d'environ 12% au cours du 2^e trimestre 2016. Il passe de 5 314 tonnes à 5 935 tonnes.

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

Type de Marchandises	T1 2016		T2 2016		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 423	62,9	1 203	56,6	-15,5%
GROUPAGES	226	10,0	344	16,2	52,2%
PRODUITS DANGEREUX	130	5,7	229	10,8	76,4%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	200	8,8	102	4,8	-49,2%
PERISSABLES	67	3,0	78	3,7	16,4%
COLIS DIPLOMATIQUES	32	1,4	48	2,2	48,8%
AUTRES	184	8,1	121	5,7	-34,5%
TOTAL	2 262	100	2 124	100	-6,1%

Source : ADC

Le fret aérien à l'import connaît une diminution de 6.1% au cours du 2^e trimestre 2016 ; son tonnage est de 2 124. Il ne représente plus que 36% du fret aérien global, soit 7 points de moins qu'au 1^{er} trimestre 2016.

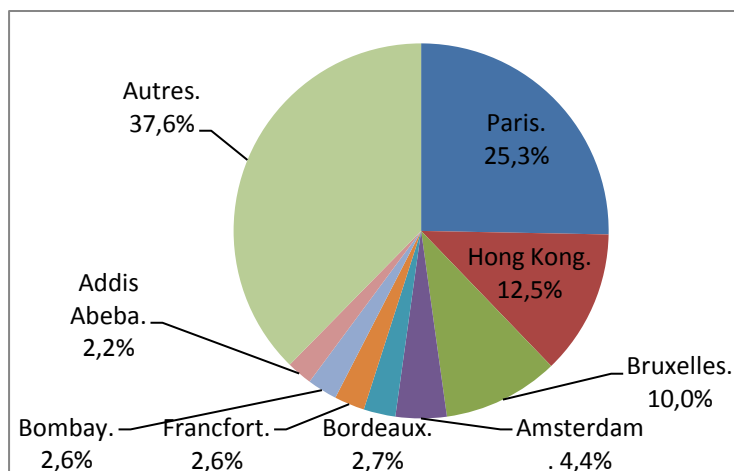
Le fret à l'import est toujours porté par les Colis divers (56.6%), les marchandises en groupage (16.2%) et les Produits dangereux (10.8%). Les Produits pharmaceutiques (4.8%) qui occupaient la 3^e place au 1^{er} trimestre, se retrouve à la 4^e place ; suite à une diminution de moitié de leur volume. Ils passent de 200 tonnes à 102 tonnes.

Les Colis divers qui s'élevaient à 1 423 tonnes au 1^{er} trimestre 2016, subissent une baisse de 15.5% et se situent à 1 203 tonnes au 2^e trimestre 2016.

Tous les autres principaux types de cargaisons enregistrent un taux de croissance à deux chiffres de leur tonnage. Le plus important est observé pour les Produits dangereux (76.4%) qui représentent 229 tonnes au 2^e trimestre contre 130 tonnes le trimestre précédent.

Les marchandises en groupage ainsi que les Colis diplomatiques augmentent chacun de moitié et affichent respectivement 344 tonnes et 48 tonnes pour le compte du 2^e trimestre 2016. L'augmentation la moins significative correspond à celle des Périssables (16.4%).

Les principales villes de provenance du fret aérien à l'import au 2^e trimestre 2016 étaient Paris (25.3%), Hong-kong (12.5%) et Bruxelles (10%).



FRET AERIEN | Tonnage

Hausse d'environ 25% du fret aérien en partance du Cameroun

Au 2^e trimestre 2016, le fret aérien aussi bien à l'import qu'à l'export fréquentait moins l'aéroport international de Yaoundé –Nsimalen (environ 30%). L'aéroport international de Douala captant près 71% du fret.

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

Type de Marchandises	T1 2016		T2 2016		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
PERISSABLE	1 461	47,9	1 584	41,6	8,4%
VIVRES	1 236	40,5	1 567	41,1	26,8%
COLIS DIVERS	245	8,0	419	11,0	71,0%
FLEURS	33	1,1	50	1,3	52,8%
PRODUITS DANGEREUX	4	0,1	46	1,2	1038,4%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	9	0,3	29	0,8	221,7%
GROUPAGES	2	0,1	4	0,1	99,4%
AUTRES	64	2,1	112	3,0	75,7%
TOTAL	3 052	100	3 811	100	24,9%

Source : ADC

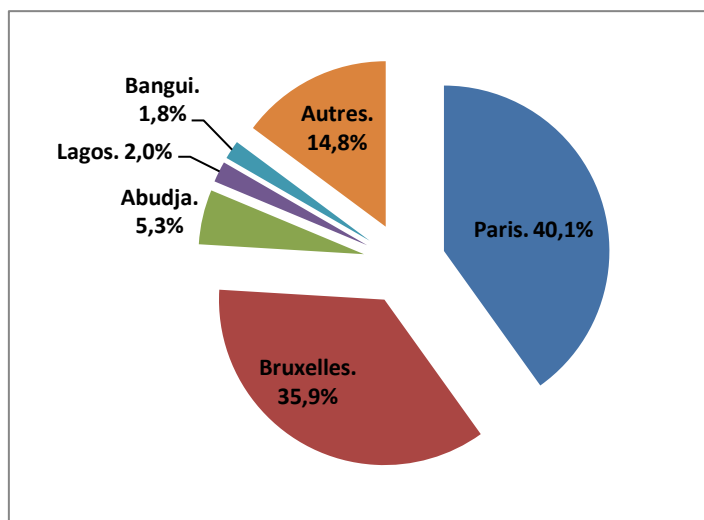
Le fret aérien à l'export est passé de 3 052 tonnes au 1^{er} trimestre 2016 à 3 811 tonnes au 2^e trimestre 2016 ; soit une hausse d'environ 25%. Ce fret est essentiellement composé de Périissables (41.6%), de Vivres (41.1%) et de Colis divers (11%).

On observe qu'au cours du 2^e trimestre 2016, tous les types de cargaisons ont connu un accroissement de leur tonnage. L'augmentation la plus significative est celle des Produits dangereux qui voient leur tonnage être multiplié par 11 au cours du 2^e trimestre. Il passe en effet de 4 tonnes à 46 tonnes. Les Produits pharmaceutiques passent de 9 tonnes à 29 tonnes, soit un peu plus du triple.

Les Colis divers dont le tonnage au 1^{er} trimestre 2016 se chiffrait à 245, connaissent une progression de 71% et enregistrent 419 tonnes pour le compte du 2^e trimestre 2016.

Les Vivres passent de 1 236 tonnes à 1 567 tonnes ; soit une augmentation d'environ 27%.

Paris (40.1%) et Bruxelles (35.9%) restent les principales destinations du fret export. Ces deux villes récupèrent à elles seules les $\frac{3}{4}$ des exportations camerounaises par voie aérienne.



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)
- 👍 Douala International Terminal (DIT)
- 👍 Terminal Mixte Fruitier Douala (TMFD)
- 👍 Aéroports Du Cameroun (ADC)

DIRECTEUR DE PUBLICATION :

Auguste MBAPPE PENDA

REDACTEUR EN CHEF :

Joseph NGUENE NTEPPE

EQUIPE DE REDACTION :

Elvis DONFACK TSAGUIM

Hermann NGASSA NKENGNE

HIACK NKONO Raphael

Jean Jacques NKOLO

Christopher AGWAGWA

CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU CAMEROUN (CNCC)

DIRECTION GENERALE

B.P. 15 88 DOUALA

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

FAX : (237)233 43 70 17

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

NOTE DE CONJONCTURE

|| 2^e Trimestre 2016



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