



NOTE DE CONJONCTURE || 2^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 »

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

Le transport des marchandises par mer représente près de 90% des échanges commerciaux mondiaux, ce chiffre se situant à au moins 95% du commerce extérieur du Cameroun. Le transport maritime est fortement soutenu au Cameroun par les opérations de pré et de post acheminement terrestre qui permettent de desservir aussi bien l'intérieur du pays que les pays voisins sans

littoral, en l'occurrence le Tchad et la RCA. Cette chaîne logistique des transports concourant de manière significative au commerce extérieur du Cameroun, il est fort opportun de disposer d'un instrument d'observation dont le but est de renseigner régulièrement sur l'évolution des données et conditions de l'ensemble de la chaîne. La **Note de Conjoncture** se présente donc comme un instrument destiné à jouer ce rôle et, partant, se veut un outil d'aide à la décision pour les pouvoirs publics.

Pour son deuxième numéro, la **Note de Conjoncture** présente une photographie du commerce extérieur du Cameroun à travers l'évolution chiffrée des mouvements des navires accostant au port de Douala, des coûts de transport maritime et des délais de passage portuaire de marchandises. Le fret ferroviaire n'est pas en reste à travers son tonnage et ses coûts à travers l'étendue du territoire.

Auguste MBAPPE PENDA

CONJONCTURE NATIONALE

Activité économique

Selon l'Institut National de la Statistique (INS), le 2^e trimestre de l'année 2014 a été marqué par une reprise du rythme positif de l'économie Camerounaise, après une baisse enregistrée le trimestre précédent (1,7% après -0,4%). Cette reprise de tendance découle principalement du regain de dynamisme des activités du tertiaire (+2,5% après -0,4%) et du secondaire (+0,5% après -1,0%), combiné à la bonne tenue du secteur primaire (+0,9% après +1,3%).

En glissement annuel, le 2^e trimestre 2014 a connu une croissance du PIB de l'ordre de +5,1%, consécutive à une amélioration des activités du secteur tertiaire (+5,5%), primaire (+4,9%) et secondaire (+4,5%).

Au 2^e trimestre de l'année 2014, le résultat enregistré par le secteur primaire est induit principalement par les activités du sous-secteur de la sylviculture et de l'exploitation forestière (+3,3% après 3,0%) dont le rythme de croissance s'est amélioré, grâce à l'agrandissement de la superficie des espaces certifiés. Ce résultat dépend également des activités du sous-secteur de l'élevage, de la chasse et de la pêche qui maintient un rythme de croissance presque stable depuis le premier trimestre 2013 (+1,2%).

Le résultat du secteur secondaire est tributaire principalement des performances enregistrées dans les sous secteurs Bâtiments et travaux publics (+6,5% après -4,0%) et des Industries agroalimentaires (0,6% après -2,0%).

L'évolution trimestrielle des activités du secteur tertiaire est principalement le fruit du dynamisme retrouvé des activités du sous-secteur commerce, hôtels et restaurants (+3,5% après -3,2%), couplé à la bonne tenue des activités des sous-secteurs Transports, entrepôts et télécommunications (2,5% après +2,6), Administration publique, santé et éducation (+1,9% après +1,9%).

Par ailleurs, il découle de la note sur l'évolution de l'inflation au premier semestre 2014 également publiée par l'INS, que les prix des produits à la consommation finale des ménages ont augmenté de 1,1% au cours du premier semestre 2014 par rapport au même semestre de l'année 2013. Cette hausse était de 2,3% il y a un an. Sur les douze derniers mois, elle est de 1,5%.

Cette tendance se justifie en grande partie du renchérissement des prix des produits alimentaires (2,4%), de la progression des prix des boissons alcoolisées et tabacs (2,8%) et de ceux des biens et services de logement, eau, électricité et autres combustibles (2,4%).

Secteur du transport maritime

Au premier 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 1%. Le volume de ces échanges est de 4 952 320 tonnes au cours du semestre contre 4 908 438 tonnes au premier semestre de l'année 2013.

L'offre de transport de la période a été assurée par 1 291 navires, dont 582 sur le long cours et 706 sur le cabotage, contre 1 711 navires au 1^{er} semestre de l'année 2013, soit 619 sur le long cours et 1 092 sur le cabotage.

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

La Chine est le premier partenaire du Cameroun au 1^{er} semestre de l'année 2014, avec un accroissement des échanges de 2% en glissement annuel. Ce trafic représente 23% du trafic global de la période, contre 22% au 1^{er} semestre de l'année 2013. 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 35% du volume total des marchandises embarquées cette période, le Bois débité (représente 25% du volume total embarqué), la banane (représente 14% du volume total embarqué), le coton (représente 8% du volume total embarqué) et le cacao (représente 7% du volume total embarquée).

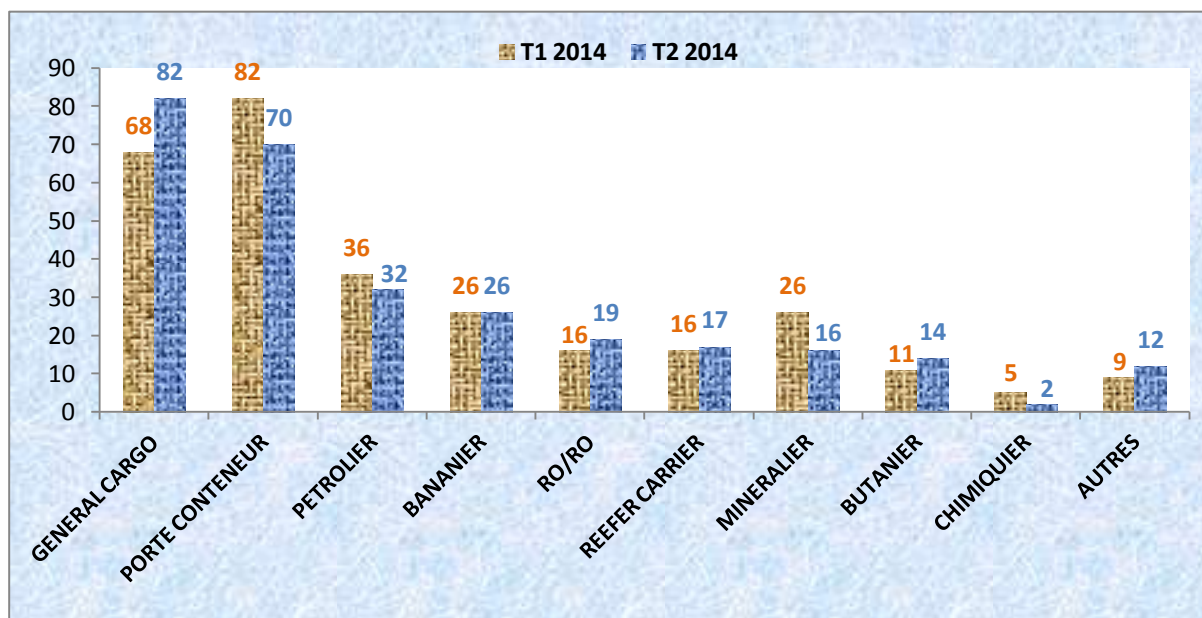
Au premier semestre 2014, le Ciment, Les Hydrocarbures et Dérivés représentent les plus importants volumes des produits débarqués au port de Douala. Les entrées des denrées alimentaires telles que le Riz et le Poisson congelé enregistrent une baisse substantielle des volumes importés à l'opposé du Blé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

NAVIRE | Type de Navires ayant accosté

Hausse de 20.6% des general cargo contre une baisse de 14.6% des porte-conteneurs

Le nombre de navires ayant accosté au port de Douala au cours du 2^e trimestre de l'année 2014 a connu une baisse de 1.7% par rapport au trimestre précédent. Il est en effet passé de 295 à 290. Les principaux navires ayant touché le port de Douala sont restés les mêmes entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2014. Il s'agit des porte-conteneurs, general cargo, pétroliers, bananiers, rouliers, navires frigorifiques, minéraliers, butaniers et chimiquiers.

Graphique : Nombre de navires par type au port de Douala entre le 1^{er} trimestre 2014 et le 2^e trimestre 2014



Source : PAD

L'augmentation la plus importante (20.6%) concerne les general cargo qui passent de 68 au 1^{er} trimestre à 82 au 2^e trimestre 2014. Une tendance haussière est également enregistrée pour les navires rouliers (18.8%) et les butaniers (27.3%).

Les porte-conteneurs qui occupaient la première place au cours du 1^{er} trimestre, ont connu une diminution de leurs arrivées (14.6%) et la perde suite à la forte progression des general cargo. Les minéraliers ainsi que les chimiquiers enregistrent les baisses les plus importantes ; soit respectivement 38.5% et 60%.

Pour les minéraliers, ils passent de 26 à 16 navires et les chimiquiers qui enregistraient 5 arrivées au 1^{er} trimestre 2014, totalisent 2 navires au cours du trimestre suivant.

Le nombre de bananiers ayant accosté au port de Douala au cours du trimestre étudié est resté strictement le même (26) qu'à la période précédente.

NAVIRE | Tonnage par type de Navires

Hausse de 5% du tonnage total avec une importante augmentation enregistrée pour les general cargo (45.7%)

Tableau : Tonnage par type de navires (en tonnes)

	T1 2014	Pourcentage	T2 2014	Pourcentage	Variation
GENERAL CARGO	628 991	26,0	916 634	36,1	45,7%
PORTE CONTENEURS	768 901	31,8	768 267	30,2	-0,1%
PETROLIER	338 450	14,0	319 579	12,6	-5,6%
MINERALIER	425 426	17,6	301 691	11,9	-29,1%
BANANIER	86 597	3,6	86 525	3,4	-0,1%
RO/RO	57 060	2,4	84 375	3,3	47,9%
REEFER CARRIER	30 711	1,3	26 182	1,0	-14,7%
BUTANIER	14 230	0,6	24 293	1,0	70,7%
CHIMIQUIER	40 419	1,7	2 940	0,1	-92,7%
AUTRES	30 278	1,3	11 080	0,4	-63,4%
TOTAL	2 421 063	100	2 541 566	100	5,0%

Source : PAD

En dépit de la baisse du nombre de navires arrivés au cours du 2^e trimestre 2014, on note une augmentation du tonnage total des cargaisons. On passe de 2 421 063 tonnes à 2 541 566 tonnes, soit une croissance de 5%. Cette tendance est beaucoup plus portée par les exportations qui connaissent une hausse de 30.1%, les importations quant à elles reculant d'environ 1%.

Des principaux navires fréquentant le port de Douala, quatre catégories ont transporté environ 90% de la cargaison totale. Il s'agit des general cargo, des porte-conteneurs, des pétroliers et des minéraliers. Les autres types de bâtiments ayant chacun une contribution inférieure à 4%.

La forte arrivée des general cargo au cours du 2^e trimestre 2014 est l'une des explications de la croissance extraordinaire (45.7%) du tonnage de ce type de bâtiment qui occupent la première place avec 916 634 tonnes pour le compte de cette période. Des augmentations importantes sont également enregistrées au niveau du

tonnage des navires rouliers (47.9%) et des butaniers (70.7%). Les chimiquiers dont le nombre de navires est passé de 5 au 1^{er} trimestre à 2 au cours du 2^e trimestre, présentent la baisse la plus impressionnante, bien qu'ils contribuent à peine pour 1% du tonnage total. En effet, le volume de leur cargaison passe de 40 419 tonnes à 2 940 tonnes soit une réduction de 92.7%. Les minéraliers possèdent un tonnage qui passe de 425 426 tonnes à 301 691 affichant ainsi une baisse de 29.1%.

Les pétroliers connaissent également une baisse de 5.6%. Les porte-conteneurs en dépit de la diminution de leur nombre au cours de la période d'étude, ont gardé un volume de cargaison stable, autour de 768 500 tonnes. Le tonnage des bananiers est resté également presque le même (un peu plus de 86 500 tonnes).



NAVIRE | Attente / Séjour par type de Navires

Comme durant la période précédente, l'attente moyenne à la bouée de base la plus importante est enregistrée par les reefer carriers (8 jours) tandis que les minéraliers possèdent le séjour moyen à quai le plus élevé (presque 11 jours)

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

Type de Navires	T1 2014	T2 2014	Variation
BANANIER	5,27	1,97	-62,6%
BUTANIER	8,09	4,96	-38,7%
CHIMIQUIER	20,81	9,71	-53,3%
PETROLIER	19,51	17,81	-8,7%
RO/RO	28,63	29,15	1,8%
MINERALIER	145,02	89,39	-38,4%
PORTE CONTENEURS	76,49	98,59	28,9%
GENERAL CARGO	76,88	128,53	67,2%
REEFER CARRIER	111,53	194,48	74,4%

Source : PAD

On constate qu'en général l'attente à la bouée de base ou le séjour à quai des types de navires ayant une proportion inférieure à 10% connaît une baisse. C'est notamment le cas des chimiquiers dont l'attente moyenne à la bouée de base est passée de 20.81 heures à 9.71 heures et le séjour moyen à quai de 2.65 jours à un peu moins d'une journée. De même, les butaniers voient la moyenne de leur attente à la bouée de base passée de 8.09 heures à 4.96 heures et ils séjournent en moyenne un peu moins de 2 jours à quai.

Les bananiers dont le séjour moyen à quai est resté sans changement (1.46 jour) voient leur attente moyenne à la bouée de base passée de 5.27 heures à environ 2 heures.

Le temps moyen passé à la bouée de base par les reefer carriers demeure le plus important et continue de croître. Il se situait à 4 jours et 15 heures au 1^{er} trimestre 2014 et au 2^e trimestre de la même année il est à 8 jours et 2 heures soit une augmentation de 3 jours et demi.

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

Type de Navires	T1 2014	T2 2014	Variation
BANANIER	1,46	1,46	0,0%
BUTANIER	1,93	1,9	-1,6%
CHIMIQUIER	2,65	0,92	-65,3%
PETROLIER	1,88	1,71	-9,0%
RO/RO	2,17	2,11	-2,8%
MINERALIER	8,66	10,73	23,9%
PORTE CONTENEURS	2,3	3,05	32,6%
GENERAL CARGO	7,43	8,67	16,7%
REEFER CARRIER	5,22	4,83	-7,5%

Source : PAD

Pour les principaux types de navires qui fréquentent le port de Douala que sont les general cargo et porte-conteneurs, les deux statistiques ont connu une augmentation.

L'attente moyenne des general cargo est passée de 76.88 heures (3 jours et 5 heures) à 128.53 heures (5 jours et 8 heures), soit une augmentation de 2 jours. Ces bâtiments ont séjourné à quai en moyenne 8.67 jours au cours de la période d'étude soit environ 1 jour et 6 heures de plus qu'au 1^{er} trimestre 2014.

Les porte-conteneurs quant à eux faisaient en moyenne une journée de plus aussi bien à la bouée de base qu'à quai au 2^e trimestre 2014 comparativement au trimestre précédent. Pourtant leur nombre a baissé de 14.6% ce qui traduit la situation d'engorgement vécue au parc à conteneurs durant cette période.

NAVIRE | Rendement par type de Navires

Le rendement moyen journalier des porte-conteneurs continue de baisser (11.7%)

Tableau : Evolution du rendement moyen journalier par navire selon le type (en tonnes)

Type de Navires	T1 2014	T2 2014	Variation
PETROLIER	5 001	5 829	16,6%
PORTE CONTENEURS	4 068	3 593	-11,7%
BANANIER	2 274	2 279	0,2%
RO/RO	1 642	2 101	28,0%
MINERALIER	1 889	1 757	-7,0%
CHIMIQUIER	3 045	1 598	-47,5%
GENERAL CARGO	1 245	1 289	3,5%
BUTANIER	671	912	35,9%
REEFER CARRIER	368	319	-13,3%

Source : PAD

Le rendement moyen journalier par navire ayant connu la variation la plus importante est celui des chimiquiers qui passe de 3 045 tonnes au 1^{er} trimestre 2014 à 1 598 tonnes au 2^e trimestre 2014, soit une baisse de 47.5%. Cette baisse se justifie d'une part par le tonnage de ce type de navire qui a reculé de près de 93% et d'autre part du fait que le nombre de chimiquiers ayant accosté au port de Douala a chuté de 60% au cours du 2^e trimestre 2014.

Le rendement moyen journalier par navire des porte-conteneurs et reefer carriers continue d'avoir une tendance baissière (11.7% et 13.3% respectivement). Pour la première catégorie de navires, le tonnage total est resté quasiment le même mais le nombre de navires a baissé de 14%, tandis que pour la seconde, le nombre de navires augmente de 6.3% et le tonnage total diminue de 14%. Ceci prouve que la tendance observée reflète une certaine saturation du parc à conteneurs.

L'indicateur analysé connaît une forte progression pour les butaniers (35.9%), il passe en effet de 671 tonnes à 912 tonnes. Un taux de croissance à 2 chiffres du

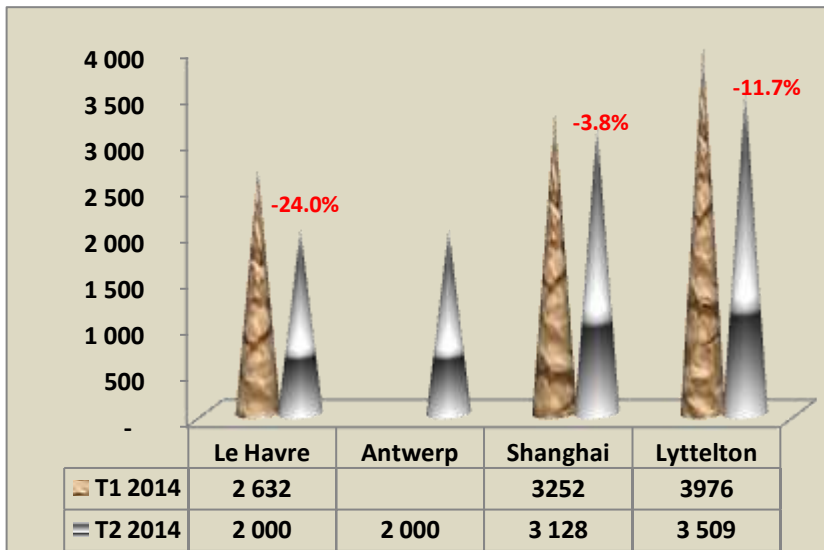
rendement moyen journalier par navire est également observé pour les navires rouliers (28%) et les pétroliers (16.6%). Pour les pétroliers, cette situation n'est que la conséquence de la diminution du tonnage ainsi que du nombre de navires au cours du 2^e trimestre 2014 concourant ainsi à une meilleure performance observée au niveau de ce poste à quai spécialisé. La situation est tout à fait contraire pour les rouliers. Ici, le nombre de navires ainsi que le tonnage total ont connu respectivement une hausse de 18.8% et 47%. Ainsi l'évolution du rendement moyen journalier par navire enregistré dans ce terminal traduit une réelle amélioration des performances sur la période d'étude.

Le rendement moyen journalier par navire pour les bananiers est resté quasiment stable (2 279 tonnes) ce qui montre que le comportement de la manutention pour ce terminal est resté le même au cours des deux premiers trimestres de l'année 2014 car le tonnage ainsi que le nombre de navires n'ont également pas connu un changement significatif.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Baisse enregistrée dans les principaux ports d'embarquement pour ce qui est des conteneurs frigorifiques

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



Source : CNCC

Conteneurs 20' frigorifiques

La tendance du coût moyen de transport observée au cours du 2^e trimestre 2014 est baissière pour tous les principaux ports d'embarquement.

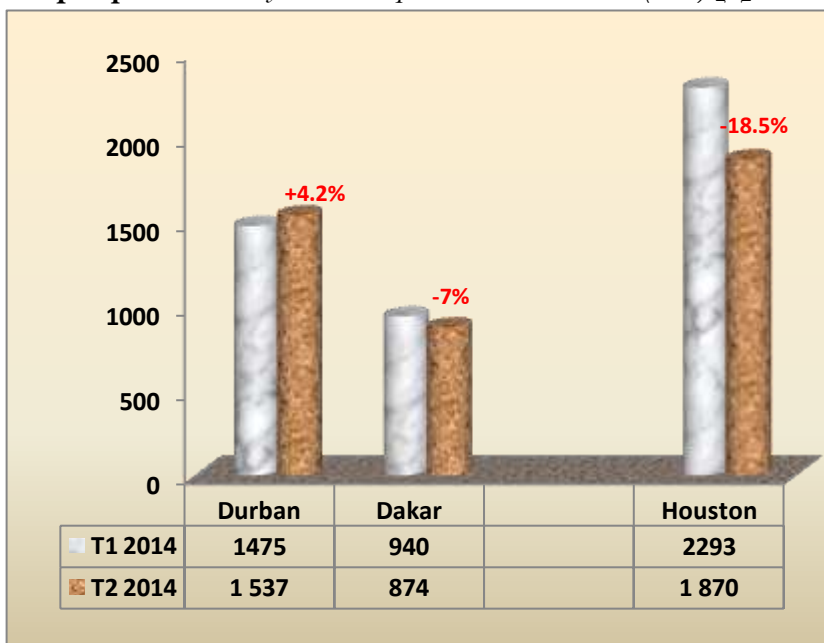
Au port du Havre, la diminution est la plus importante (24%), le coût moyen de transport des conteneurs 20 pieds frigorifiques est passé de 2 632 € à 2 000 €.

Au port d'Antwerp, le coût moyen de transport a une valeur égale à 2 000 € sur la période d'étude. On note qu'à la période précédente ce type de cargaison n'a pas été embarqué dans ce port.

A Shanghai, les tarifs sont beaucoup plus dispersés (1 228 € de la moyenne). Le coût moyen y passe de 3 252 € à 3 128 € soit une baisse de 3.8%.

Au port de Lyttelton, le coût moyen recule de 11.7% ; il passe de 3 976 € à 3 509 €. L'écart maximal à la moyenne des tarifs pratiqués est de 465 €.

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



Source : CNCC

Conteneurs 20' secs

Au port de Durban, le coût moyen de transport des conteneurs 20 pieds secs, passe de 1 475 € à 1 537 € ; enregistrant ainsi une hausse de 4.2%. Les tarifs pratiqués s'éloignent au maximum de 302 € de la moyenne. La moitié des cargaisons a payé sur la période d'étude un coût de transport compris entre 1 400 € et 1 700 €.

A Dakar, où les tarifs pratiqués sont un peu plus dispersés (plus ou moins 530 € de la moyenne), on enregistre un recul de 7% et la moyenne du coût de transport se situe à 874 € pour le compte du 2^e trimestre 2014.

Au port de Houston, principal point de départ américain, la baisse est de 18.5%. on passe d'un coût de transport moyen égal à 2 293 € à un niveau égal à 1 870 €. L'écart maximal à la moyenne enregistré est de 606 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Les principaux ports d'embarquement européens des conteneurs secs affichent une diminution d'un peu plus de 1%

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

EUROPE					ASIE				
Pays	Port	T1 2014	T2 2014	Variation	Pays	Port	T1 2014	T2 2014	Variation
France	Le Havre	1 489	1 471	-1,2%	Chine	Xingang	1 884	1 710	-9,3%
	Rouen	1 559	1 537	-1,4%		Qingdao	1 714	1 755	2,4%
Belgique	Antwerp	1 462	1 450	-0,8%		Ningbo	1 672	1 761	5,3%
Espagne	Valencia	1 394	1 414	1,4%		Shanghai	1 961	1 933	-1,4%
Italie	Genoa	1 612	1 582	-1,9%	EAU	Jebel Ali	1 797	1 712	-4,7%
Allemagne	Hambourg	1 474	1 543	4,7%	Inde	Nhava Sheva	1 642	1 611	-1,9%

Source : CNCC

Sur la période d'étude, le coût de transport moyen dans les principaux ports d'embarquement français a connu une chute ; 1,2% pour le port du Havre et 1,4% pour celui de Rouen. Les niveaux moyens étant respectivement de 1 471 € et 1 537 €. Les tarifs qui y sont pratiqués s'écartent d'au plus 556 € de la moyenne.

Au port d'Antwerp, la structure des tarifs reste quasiment la même, avec une moyenne qui tourne autour de 1 450 € et un écart à la moyenne maximal de 550 €.

On observe que pour les trois ports européens ci-dessus, la moitié des cargaisons a déboursé un montant compris entre 1 000 € et 1 810 € pour assurer leur transport jusqu'au port de Douala.

Au port de Valence, le coût moyen passe de 1 394 € à 1 414 € soit une hausse de 1,4%. L'écart à la moyenne peut aller jusqu'à 565 €.

Au port de Genoa, malgré une diminution du coût moyen de 1,9%, les tarifs pratiqués y sont plus dispersés (l'écart à la moyenne atteint parfois 690 €). La moitié des cargaisons au cours du 2^e trimestre 2014 a payé un montant compris entre 1 000 € et 2 340 €.

A Hambourg on enregistre une augmentation de 4,7% du coût moyen de transport. Un peu plus de la moitié des cargaisons a payé un coût compris entre 1 500 € et 1 600 €, bien que l'écart maximal à la moyenne soit de 400 €.

En Chine, la tendance du coût de transport moyen n'est pas uniforme ; on constate que deux des quatre principaux ports (Xingang et Shanghai) affichent une progression haussière tandis que les deux autres (Qingdao et Ningbo) connaissent une diminution.

Au port de Shanghai où les tarifs ont un niveau plus élevé, 50% de ce type de

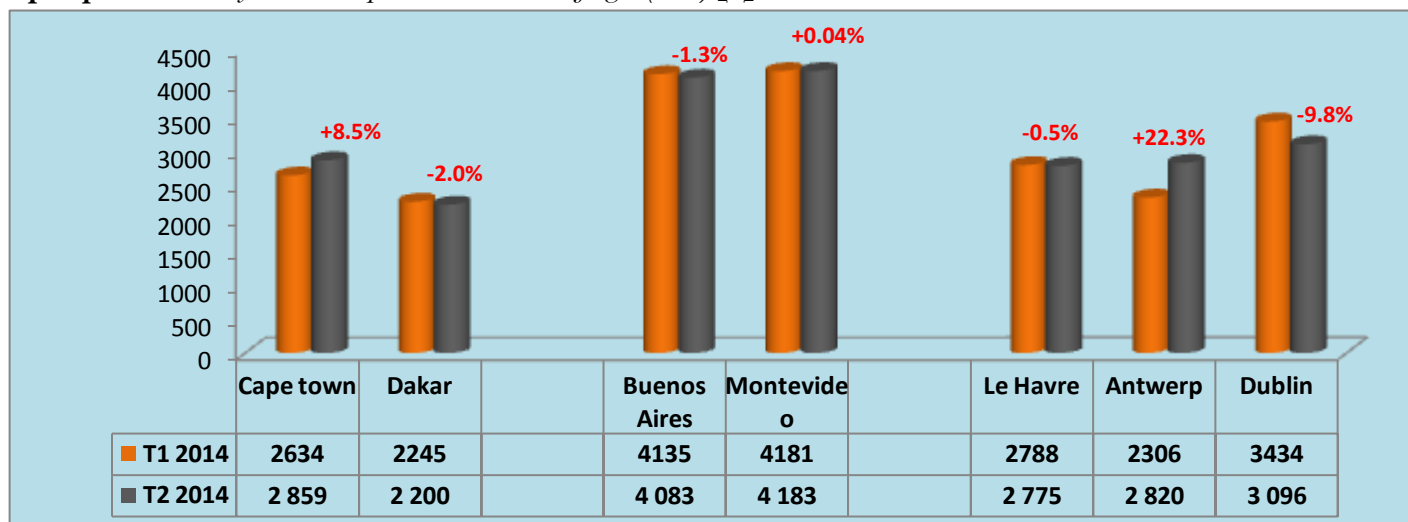
cargaisons ont payé entre 1 780 € et 2 160 €, tandis que dans les trois autres ports chinois, la même proportion déboursait entre 1 500 € et 2 000 €.

Aux ports de Jebel Ali et de Nhava Sheva, on enregistre une diminution de 4,7% et de 1,9% respectivement. Les écarts à la moyenne y atteignent souvent 600 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Forte augmentation enregistrée au port d'Antwerp (22.3%) tandis qu'aux principaux ports américains la structure des coûts reste quasiment la même pour les conteneurs frigorifiques

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



Source : CNCC

La provenance des conteneurs 40 pieds frigorifiques se répartit comme suit, l'Asie occupe la tête avec 34%, suivi de l'Europe (29%), l'Amérique (21.3%) et l'Afrique (15.7%) ferment la marche.

En Afrique, le port de Dakar présente des tarifs relativement plus bas même si la dispersion y est plus importante (500 € contre 200 € pour Cape Town). La moitié des cargaisons a payé entre 1 500 € et 2 500 € alors qu'à Cape Town la même proportion se trouve entre 2 500 € et 2 900 €.

Dans les principaux ports américains, les tarifs pratiqués s'éloignent au maximum de 310 € de la moyenne. Un peu plus de la moitié des tarifs se situe entre 3 880 € et 4 300 €.

Au port du Havre le coût moyen est resté quasiment stable (2 775 €). L'écart maximal à la moyenne est de 415 €. Trois sur quatre cargaisons

paient pour leur transport un tarif inférieur ou égal à 2 800 €.

A Antwerp une forte augmentation est observée (22.3%); les tarifs ont un écart maximal à la moyenne de 450 € et 75% de ces coûts sont inférieurs à 3 000 €.

Au port de Dublin les tarifs pratiqués sont un peu plus resserrés (écart maximal à la moyenne de 234 €); plus de 80% des cargaisons ont payé entre 2 875 € et 3 100 €.

Au port de Xiamen le coût de transport moyen est resté presque le même (4 191 €). Dans les principaux ports chinois la moitié des cargaisons a eu un coût de transport compris entre 3 000 € et 4 500 €.

Au port de Hochiminh, les tarifs pratiqués sont au plus à 266 € de la

moyenne et avec moins de 4 050 €, 75% des cargaisons ont pu arriver au port de Douala.

Au port de Nhava Sheva, le coût moyen a crû de 2.9%. les tarifs pratiqués s'écartent parfois jusqu'à 470 € de la moyenne. Ici, huit sur dix cargaisons ont payé moins de 4 300 € comme frais de transport.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

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

Pays	Port	T1 2014	T2 2014	Variation
Chine	Zhanjiang	5 062	4 152	-18,0%
	Xiamen	4191	4 196	0,1%
Inde	Pipavav	4743	4 500	-5,1%
	Nhava sheva	3889	4 000	2,9%
Vietnam	Hochiminh	3892	3 885	-0,2%

Source : CNCC

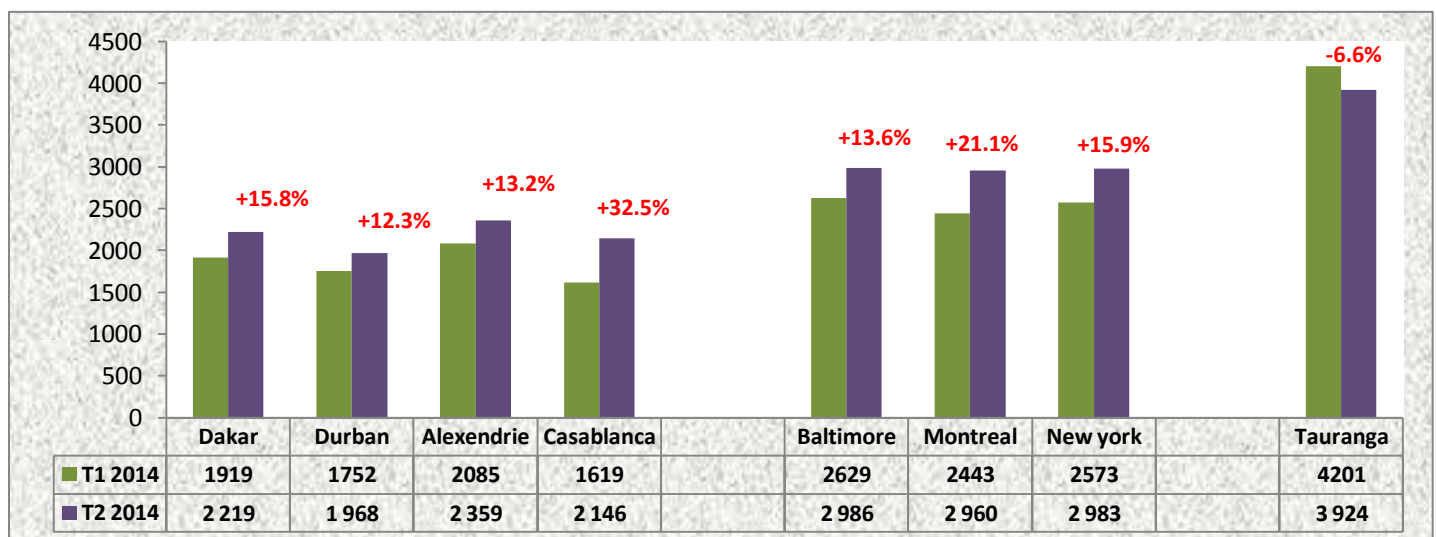
En Afrique et en Amérique, les taux de croissance du coût moyen de transport des conteneurs 40 pieds secs sont à deux chiffres et les plus importants sont enregistrés à Casablanca (32.5%) et à Montréal (21.1%). Au premier port, le coût moyen passe de 1 619 € à 2 146 €. Les tarifs pratiqués ici, sont parfois à plus ou moins 394 € de la moyenne. Au port de Montréal, les tarifs s'éloignent parfois jusqu'à 550 €.

Les ports de Baltimore et de New York ont des tarifs assez

proches ; une moyenne qui tourne autour de 2 985 €, et trois cargaisons sur quatre ont supporté moins de 3 500 € comme frais de transport du port d'embarquement au port de Douala.

Au port de Tauranga, on enregistre une baisse de 6.6% du coût de transport moyen. Les tarifs pratiqués sont très proches (plus ou moins 40 € de la moyenne).

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



Source : CNCC

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Hausse d'un peu plus de 10% dans les principaux ports d'embarquement européens (Antwerp, Havre et Rouen) pour les conteneurs 40 pieds secs

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

EUROPE					ASIE				
Pays	Port	T1 2014	T2 2014	Variation	Pays	Port	T1 2014	T2 2014	Variation
Belgique	Antwerp	2 314	2 591	12,0%	Chine	Ningbo	2 697	2 843	5,4%
France	Le Havre	2 300	2 537	10,3%		Qingdao	2 762	2 969	7,5%
	Rouen	2 384	2 706	13,5%		Shanghai	2 776	3 162	13,9%
Espagne	Valence	2 456	2 459	0,1%	EAU	Jebel Ali	2 498	2 941	17,7%
Grande Bretagne	Felixstowe	2 528	2 635	4,2%	Inde	Nhava Sheva	2 387	2 758	15,6%
Pays-Bas	Rotterdam	2 608	2 773	6,3%		Mundra	2 681	2 790	4,1%

Source : CNCC

En Europe, dans les deux principaux pays (un peu plus de 50% des cargaisons de ce type) que sont la Belgique et la France, le coût moyen de transport affiche des taux de croissance à deux chiffres.

Au port d'Antwerp, le coût moyen de transport passe de 2 314 € à 2 591 €, soit une hausse de 12%. Les tarifs pratiqués au 2^e trimestre sont beaucoup plus proches qu'au trimestre précédent (366 € de la moyenne contre 650 €). On remarque ici qu'un peu plus de 25% de cargaisons ont payé exactement 2 500 € pour le transport d'un conteneur.

Au port du Havre, le coût moyen de transport passe de 2 300 € à 2 537 €, ce qui traduit une augmentation de 10.3%. Tandis qu'au port de Rouen il passe de 2 384 € à 2 706 €, soit une augmentation de 13.5%. Le 2^e port français semble pratiquer des tarifs plus élevés. En effet, bien que les coûts de transports soient plus dispersés au Havre (écart à la moyenne atteignant parfois 507 €, contre 370 € à Rouen), on note que 50% des cargaisons ont payé plus de 2 500 € au port du Havre alors qu'à Rouen il s'agit de 75% des cargaisons qui déboursaient plus de 2 500 €.

Aux ports de Felixstowe et de Rotterdam, la hausse du coût moyen de transport est respectivement de 4.2% et 6.3%. Les tarifs dans ces ports s'éloignent au maximum de 373 € de la moyenne.

La structure des coûts de transport des conteneurs 40 pieds secs pratiqués par le port de Valence est resté inchangée.

En Asie, le coût de transport de ces types de cargaisons a connu une augmentation. En Chine (d'où partent les 2/3 des cargaisons asiatiques), trois ports constituent les principaux foyers d'embarquement. Aux ports de Ningbo et de Qingdao où on enregistre des taux de croissance de 5.4% et 7.5%, la structure des tarifs pratiqués est proche. L'écart à la moyenne ne dépasse pas 480 € et 75% des conteneurs ont un coût de transport qui ne dépasse pas 3 200 € (avec une forte concentration entre 2 500 € et 2 900 €).

Au port de Shanghai où l'augmentation du coût moyen de transport est de 13.9%, on observe des écarts à la moyenne atteignant parfois 600 €. La moitié des cargaisons a payé plus de 3 200 € pour faire parvenir leur conteneur au port de Douala.

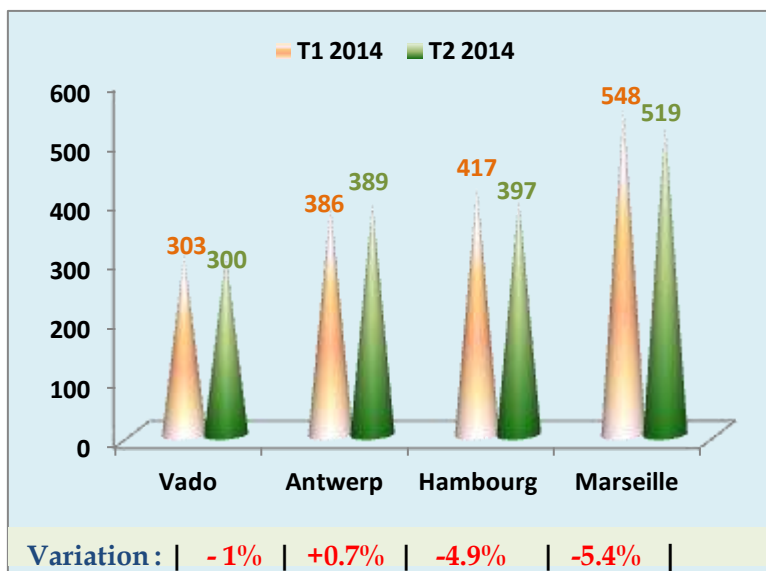
Le port de Jebel Ali aux Emirats Arabes Unis (EAU), affiche la croissance la plus élevée (17.7%). La moyenne du coût de transport atteint 2 941 € au cours du 2^e trimestre 2014 et les tarifs pratiqués s'éloignent de cette valeur d'au plus 550 €. La moitié des cargaisons a payé plus de 2 600 €.

Les principaux ports indiens présentent pour l'un (Nhava Sheva) une forte augmentation (15.6%) avec un écart à la moyenne maximal égal à 550 €, pendant que le second (Mundra) affiche une hausse modérée (4.1%) et des tarifs s'éloignant au plus de 392 € de la moyenne.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

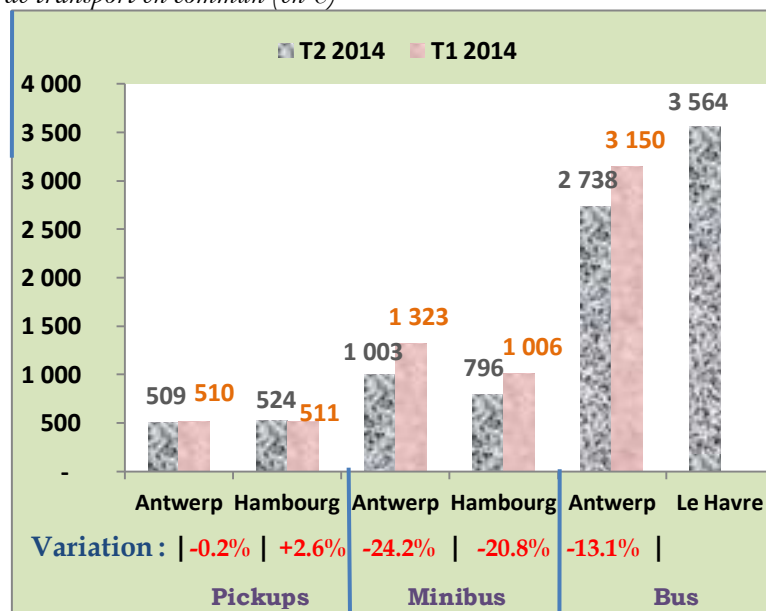
Quasi-stabilité au port d'Antwerp et baisse d'environ 5% à Hambourg pour les véhicules de tourisme

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



Source : CNCC

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



Source : CNCC

Au cours du 2^e trimestre 2014, 85.3% des Véhicules importés étaient des véhicules de tourisme, la majorité provenant de la Belgique (77.1%) et de l'Allemagne (19.7%).

Le coût moyen de transport des véhicules de tourisme au port d'Antwerp est passé de 386 € à 389 € soit une hausse de 0.7%. On constate d'une part que les tarifs pratiqués dans ce principal port d'embarquement s'éloignent plus ou moins de 200 € de la moyenne, d'autre part près de ¼ des cargaisons ont payé durant la période considérée un coût de transport compris entre 300 € et 400 €.

A Hambourg, la baisse est beaucoup plus importante (4.9%), le coût moyen y passe de 417 € à 397 €, avec des prix s'écartant au maximum de 140 € de la moyenne. Le principal port d'embarquement français est celui de Marseille, il affiche un recul de 5.4% de son coût de transport moyen. On note cependant une forte disparité dans les tarifs pratiqués (plus ou moins 500 € de la moyenne) malgré le fait que la moitié des cargaisons ait payé un coût compris entre 350 € et 520 €. Au port de Vado c'est une quasi-stabilité qui s'observe sur le coût de transport. Les tarifs pratiqués sont assez proches (plus ou moins 30 €) avec une moyenne de 300 €.

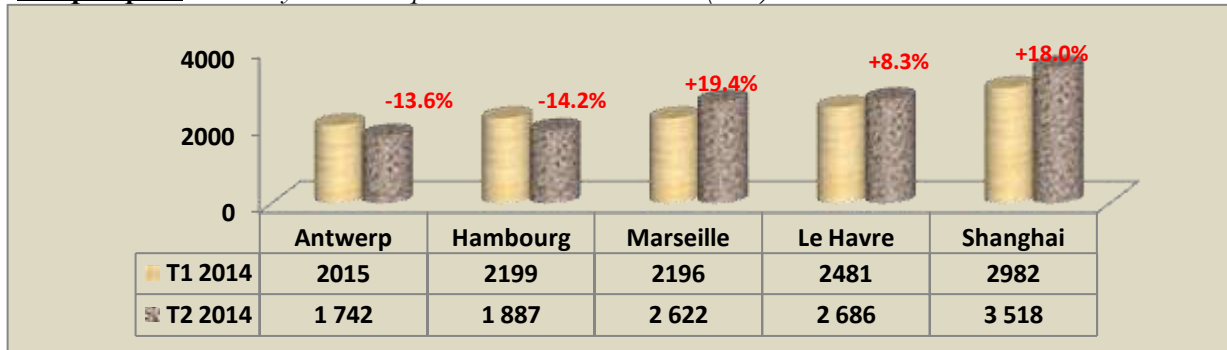
Dans le principal port d'embarquement des pickups (Antwerp), le coût de transport a gardé sa structure avec une moyenne de 510 € et des tarifs qui s'écartent au maximum de 200 € de celle-ci. Au port de Hambourg par contre le coût moyen de transport passe de 511 € à 524 €; enregistrant ainsi une hausse de 2.4%. Les tarifs pratiqués y sont beaucoup plus rapprochés (plus ou moins 100 €).

Les véhicules de transport en communs représentent 3% des véhicules importés. Pour les Minibus on enregistre une baisse respective de 24.2% et 20.8% dans les principaux ports d'embarquement que sont Antwerp et Hambourg.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse (14%) du coût moyen de transport des camions à Antwerp et Hambourg contre hausse à Shanghai (18%)

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

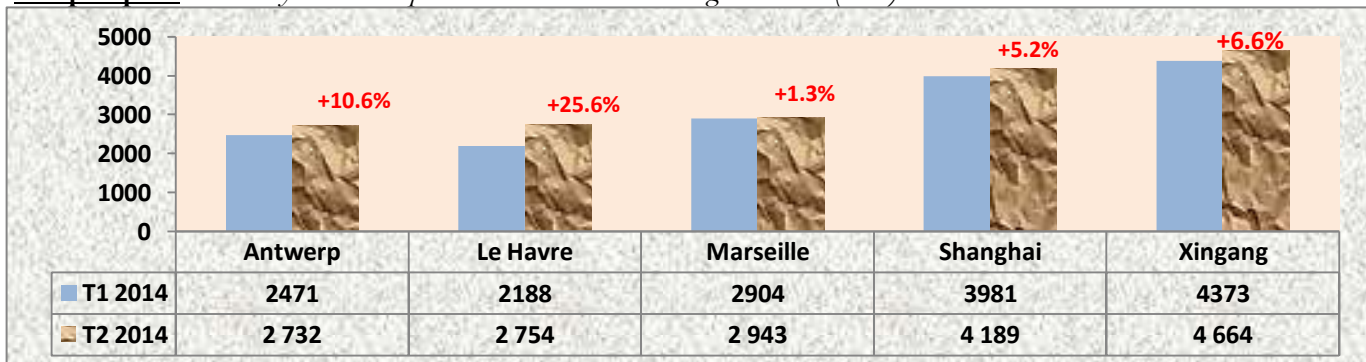


Source : CNCC

Aux principaux ports européens, à savoir Antwerp et Hambourg, on enregistre respectivement une diminution de 13.6% et de 14.2% du coût moyen de transport qui se trouve à 1 742 € pour le port belge et à 1 887 € pour le port allemand. La disparité des tarifs pour ces deux ports est quasiment la même ; ils s'éloignent au maximum de 1 000 € de la moyenne. On note de plus que pour ces deux ports, et sur la période d'étude, un peu plus de la moitié des cargaisons a consacré un montant compris entre 1 000 € et 2 500 € pour leur transport.

Dans les principaux points d'embarquement français que sont Marseille et le Havre, on enregistre des hausses du coût moyen de transport. Au port de Marseille, il passe de 2 196 € à 2 622 € soit un taux de croissance de 19.4%. Au port du Havre il passe de 2 481 € à 2 686 €. Les tarifs dans ces ports tournent autour de la moyenne avec un écart maximal de 900 €. On observe que la moitié des camions passant par l'un de ces principaux ports français a payé pour son transport un tarif compris entre 2 000 € et 3 200 €.

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



Source : CNCC

En Belgique on enregistre une hausse de 10.6% au port d'Antwerp. Le coût moyen de transport y passe de 2 471 € à 2 732 €. En France, le port du Havre affiche une augmentation de 25.9%, le coût moyen de transport initialement à 2 188 € se trouve actuellement à 2 754 €. Au port de Marseille la tendance est la même, mais beaucoup moins importante. Le coût moyen de transport y passe de 2 904 € à 2 943 € soit une croissance de 1.3%.

Dans ces principaux ports européens les tarifs sont assez

dispersés et s'éloigne parfois jusqu'à 1 000 € de la moyenne.

Aux ports de Shanghai et de Xingang on observe une augmentation de 5.2% et 6.6% respectivement. Le niveau moyen du coût de transports dans ces deux ports est respectivement de 4 189 € et 4 664 € au 2^e trimestre 2014. Les tarifs pratiqués à Shanghai peuvent s'écarter jusqu'à 1 200 € de la moyenne contre 800 € à Xingang.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Evolution

Les performances mensuelles enregistrées au cours du 2^e trimestre traduisent une situation qui se dégrade de plus en plus

Graphique : Délai de passage portuaire de janvier à juin 2014 (en jours)

	janv-14	févr-14	mars-14	avr-14	mai-14	juin-14
Moyenne	14,95	17,71	19,07	16,58	19,92	20,01
Variation		18,5%	7,7%	-13,1%	20,1%	0,5%
1^{er} Quartile	7	9	8	7	10	8
2^e Quartile	12	15	14	12	17	15
3^e Quartile	19	23	26	21	26	27
TEU utilisés	4 028	4 360	5 442	4 902	4 360	4 295
TEU sortis	8 937	7 465	9 545	8 832	8 275	8 206

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

Au cours du 2^e trimestre 2014, le délai moyen de passage portuaire des cargaisons conteneurisées a affiché des taux de croissance mensuels positifs. En effet, après la baisse enregistrée entre les mois de mars et avril durant lesquels le niveau moyen était respectivement de 19.07 jours et de 16.58 jours, on observe un délai moyen beaucoup plus important au mois de mai (19.92 jours). Au cours du mois de juin, la croissance est moins forte (0.5%) mais la tendance demeure haussière et en moyenne, les conteneurs sortent du port après 20.01 jours ; soit 2 heures et 10 minutes de plus qu'au cours du mois précédent.

On remarque par ailleurs une certaine similarité entre les deux trimestres. Celle-ci se traduit par le fait que le premier mois de chaque période enregistre les meilleures performances, tandis que les statistiques du dernier mois traduisent l'existence de plus de difficultés rencontrées par les chargeurs ou à l'origine des chargeurs dans les procédures d'enlèvement des conteneurs.

Il faut également noter que les différentes moyennes trimestrielles sont plombées par les délais enregistrés par les conteneurs ayant un long séjour au port. Cela se traduit par le fait que quelque soit le trimestre, la moitié des conteneurs a un délai de passage portuaire inférieur à la moyenne d'au moins 2 jours.

L'analyse des quartiles vient conforter les affirmations ci-dessus qui étaient beaucoup plus concentrées sur la moyenne.

En effet, au cours du mois d'avril 2014, la moitié des conteneurs a fait au plus 12 jours avant d'être enlevée tandis qu'au cours du mois de juin seulement environ 30% des conteneurs avaient quitté la place portuaire 12 jours après leur débarquement. Par ailleurs, le quart de ces cargaisons au cours du mois d'avril faisait plus de 3 semaines (21 jours) avant de sortir du port contre pratiquement plus de 4 semaines (27 jours) pour le mois de juin.

Il faut souligner que pour chaque mois, l'échantillon de conteneurs utilisé pour calculer ces délais représentait environ 60% de l'ensemble des conteneurs sortis du parc à conteneurs au cours du mois considéré.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Les hydrocarbures et marchandises conteneurisées constituent la grande partie (53%) des cargaisons en partance de Douala

Au 2^e trimestre 2014, le fret ferroviaire a gardé la même tendance croissante qu'au cours du 1^{er} trimestre à la différence que la progression est beaucoup plus faible 1.5% (contre 10%). Il est passé de 440 152 tonnes à 446 726 tonnes. La part du fret ferroviaire à l'importation a gagné 3 points et atteint au 2^e trimestre 2014, 76.6%.

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

Détail Marchandise	T2 2014	T1 2014	Pourcentage T2	Pourcentage T1	Variation
Hydrocarbures	123 141	123 318	36,0%	38,1%	-0,1%
Conteneurs	58 290	49 688	17,0%	15,4%	17,3%
Farines et céréales	31 361	25 869	9,2%	8,0%	21,2%
Matériaux de construct°	21 881	18 507	6,4%	5,7%	18,2%
Engrais et insecticides	21 537	29 018	6,3%	9,0%	-25,8%
Sucre local	7 928	9 947	2,3%	3,1%	-20,3%
Alumine (mat. 1ères)	7 080	7 245	2,1%	2,2%	-2,3%
Groupages	1 233	1 631	0,4%	0,5%	-24,4%
Autres marchandises	69 675	58 037	20,4%	18,0%	20,1%
TOTAL	342 126	323 260	100%	100%	5,8%

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire à l'import a gardé sa structure au cours de la période d'étude. Il est toujours porté par les Hydrocarbures (36%), les conteneurs (17%) et les Farines et céréales (9.2%). Son volume est passé de 323 260 tonnes à 342 126 tonnes soit une hausse de 5.8%.

En dehors des hydrocarbures dont le tonnage est resté quasiment le même (un peu plus de 123 000 tonnes), les principaux types de produits importés sont en nette augmentation tandis que celles les moins présentes sur le marché international sont en régression. C'est notamment le cas du Sucre local qui passe de 9 947 tonnes à 7 928 tonnes soit une baisse de 20.3%. Les Engrais et insecticides diminuent également de 25.8%.

Cette baisse se justifie essentiellement du fait de leur forte utilisation en agriculture lors du trimestre précédent, la demande avait été très forte. On note par ailleurs, une forte diminution du tonnage de marchandises issues du groupage ; Elles passent de 1 233 tonnes à 1 631 soit un recul de 24.4%.

Les Farines et Céréales possèdent l'augmentation la plus significative, Elles passent de 25 869 tonnes à 31 361 tonnes soit 21.2% de hausse. Les Matériaux de construction ainsi que les cargaisons conteneurisées connaissent une évolution similaire avec des taux de croissance de 18.2% et de 17.3% respectivement.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Le bois (grume et débité) ainsi que le coton fibre constituent près de 85% des produits à destination de Douala

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

Détail Marchandise	T2 2014	T1 2014	Pourcentage T2	Pourcentage T1	Variation
Bois en grumes	32 597	33 515	31,2%	28,7%	-2,7%
Bois ouvrés (Débités)	29 290	27 427	28,0%	23,5%	6,8%
Coton fibre	26 610	35 870	25,4%	30,7%	-25,8%
Graines et tourteaux	7 218	6 586	6,9%	5,6%	9,6%
Conteneurs	6 513	9 926	6,2%	8,5%	-34,4%
Animaux vivants	2 373	3 567	2,3%	3,1%	-33,5%
TOTAL	104 600	116 892	100%	100%	-10,5%

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire export qui représente au 2^e trimestre 2014 un peu moins du quart (23.4%) du fret ferroviaire total n'a pas entièrement conservé sa structure comme le fret import. Le Coton fibre qui occupait la première place durant le 1^{er} trimestre avec une part de 30.7%, se retrouve à la 3^e place au 2^e trimestre 2014 avec une contribution de 25.4%. Ce produit enregistre une baisse de 25.8%, son tonnage passe de 35 870 tonnes à 26 610 tonnes.

Les deux premières places sont occupées respectivement par le Bois en grumes (28.7%) et le Bois ouvré (23.5%).

Le Bois en grume passe de 32 597 tonnes à 33 515 tonnes soit une baisse de 2.7%. Tandis que le Bois ouvré connaît une hausse de 6.8% et se situe à 29 290 tonnes pour le compte du 2^e trimestre 2014.

Deux types de marchandises connaissent une forte chute (autour de 35%) de leur tonnage. Les marchandises conteneurisées d'une part, dont le tonnage passe de 9 926 tonnes à 6 513 tonnes, et d'autre part les animaux vivants

qui passent 3 561 tonnes à 2 373 tonnes.

La croissance la plus forte est enregistrée pour les Graines et tourteaux (9.6%). Leur tonnage passe de 7 218 tonnes à 6 588 tonnes.



FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Les variations du coût de transport ferroviaire les plus importantes sont enregistrées pour les engrais et insecticides (-4%) ainsi que les matériaux de construction (+3.2%)

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

TYPE DE CARGAISONS	T2 2014	T1 2014	Variation
Matériaux de construction	35 334	34 228	3,2%
Sucre local	37 134	37 931	-2,1%
Farines et céréales	37 441	37 499	-0,2%
Engrais et insecticides	38 721	40 331	-4,0%
Groupages	40 386	40 386	0,0%
Conteneurs	56 968	56 534	0,8%
Alumine (mat. 1ères)	57 148	57 148	0,0%
Hydrocarbures	60 942	61 602	-1,1%
Autres marchandises	44 449	45 283	-1,8%

Source : CAMRAIL

Le premier constat à souligner est que le coût de transport (en tonne/km) des Matériaux de construction qui au 1^{er} trimestre 2014 correspondait au plus bas, connaît la hausse la plus significative (3.2%). Il passe en effet de 34 228 FCFA à 35 334 FCFA la tonne/km. Toutefois, il conserve sa place de coût de transport le plus faible.

La baisse la plus significative est celle du coût de transport en tonne/km des Engrais et insecticides (4%) qui passe de 40 331 FCFA à 38 721 FCFA. Le Sucre local ainsi que les Hydrocarbures voient leur coût de transport se réduire respectivement de 2.1% et 1.1%. pour le premier produit il passe de 37 931 FCFA à 37 134 FCFA et pour le second il passe de 61 602 FCFA

à 60 942 FCFA. Le coût de transport ferroviaire des Farines et céréales ainsi que de l'Alumine (en matière première) et des marchandises faisant l'objet de groupage est resté quasiment inchangé.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse de 11.3% du coût de transport des graines et tourteaux contre une baisse d'environ 7% des conteneurs

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

TYPE DE CARGAISONS	T2 2014	T1 2014	Variation
Graines et tourteaux	19 871	17 850	11,3%
Conteneurs	23 759	25 492	-6,8%
Coton fibre	32 449	32 630	-0,6%
Animaux vivants	34 789	35 434	-1,8%
Bois en grumes	40 347	39 700	1,6%
Bois ouvrés (Débités)	46 704	47 795	-2,3%




Source : CAMRAIL

Tout comme à l'import, au 1^{er} trimestre 2014, le coût de transport à l'export (en tonne/km) le plus faible était enregistré pour les graines et tourteaux (17 850 FCFA). Au cours du trimestre étudié c'est ce produit qui affiche la hausse la plus considérable (11.3%) et se situe à 19 871 FCFA/tonne/km. Toutefois il conserve l'étiquette de produit ayant le coût de transport le plus faible.

Le coût de transport du Bois en grume a aussi crû de 1.6%, il passe en effet de 39 700 FCFA à 40 347 FCFA. Tous les autres produits connaissent une diminution de leur coût de transport. Le plus important étant celui des conteneurs (6.8%) qui passe de 25 492 FCFA à 23 759 FCFA. Le Coton fibre ainsi que les Animaux vivants affichent une baisse de 0.6% et 1.8% respectivement.

Le coût de transport du Bois débité passe de 47 795 FCFA à 46 704 FCFA, affichant ainsi une réduction de 1 092 FCFA soit une diminution de 2.3%.

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 (CFAL)**

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 2014



REPRESENTATION DE PARIS,

3 Rue du quatre septembre, 75002,

Tel : +33 (0) 142210626 / email : representation@cncc.cm

ANTENNE REGIONALE DU SUD – KRIBI

Tel : (237) 222 46 16 37