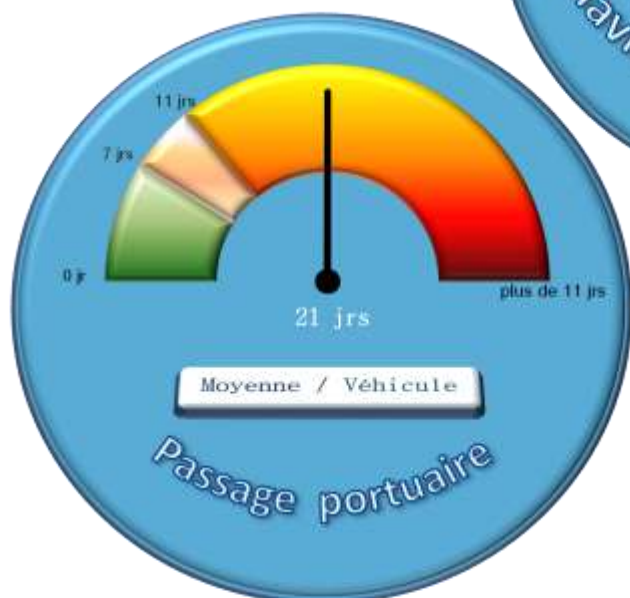


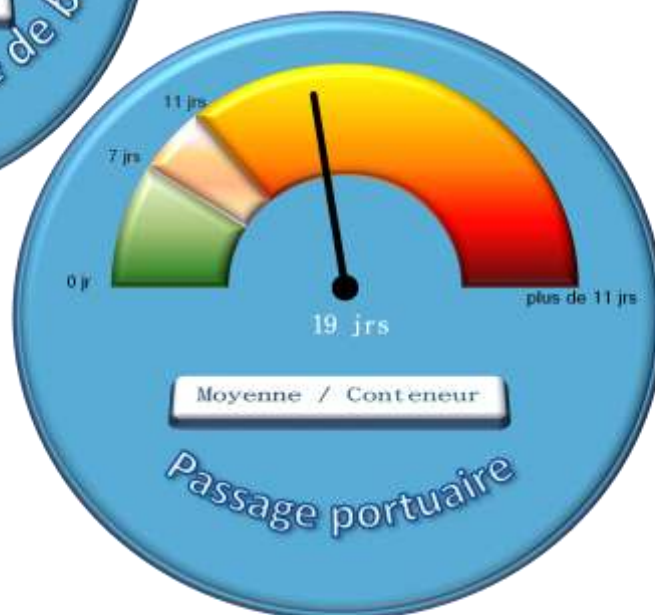


## NOTE DE CONJONCTURE || 4<sup>e</sup> Trimestre 2018



[0 - 7jrs] = 13%; [7 - 11jrs] = 13%; 11jrs et plus = 74% du trafic

PARC TMFD



[0 - 7jrs] = 20%; [7 - 11jrs] = 17%; 11jrs et plus = 63% du trafic

PARC DIT



Bon



Attention



Mauvais

# SOMMAIRE

**AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2**

**DOSSIER → P3**

**NAVIRES → P5**

**P5** – Nombre journalier de navires à la bouée de base / attendus

**COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P6**

**P6** –Conteneurs

**P9** –Véhicules

**DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES→ P11**

**P11** – Conteneurs

**P12** – Véhicules

**FRET AERIEN → P13**

**P13**–Tonnage

**P15**–Délais de passage aéroportuaire

## AVANT – PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL



### « Le CNCC dans la facilitation du passage des camions au port de Douala »

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

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

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

Le dossier spécial proposé par ce numéro est consacré à la réunion de concertation sur les problématiques des corridors de transit camerounais organisée par le Ministère des Transports le 16 avril 2018. Celle-ci faisait suite à

une étude de la Banque mondiale relevant que les coûts de transport sur lesdits corridors étaient les plus élevés d'Afrique subsaharienne et avait pour objectif de recenser les difficultés rencontrées par les différents acteurs afin de prendre des mesures consensuelles pour l'amélioration de la compétitivité de ces voies d'acheminement des cargaisons.

L'analyse de l'évolution des principaux indicateurs en matière de transport de marchandises révèle que chaque jour du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, en moyenne 12 navires étaient en attente à la bouée de base, soit 7 de moins qu'au trimestre précédent.

Le séjour des véhicules d'occasion importés aux différents parcs (TMFD et SOCOMAR) augmente d'environ 1 jour en moyenne.

Le fret aérien recule de 17,2% et s'évalue à 4 848 tonnes. Le délai moyen de passage aéroportuaire pour les cargaisons importées est de 3 jours et d'un jour pour les exportations.

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

Bonne lecture !

**Auguste MBAPPE PENDA**

## **DOSSIER | Le CNCC partie prenante de la concertation relative aux problématiques de fonctionnement des corridors de transit**

A l'initiative du Ministre des Transports (MINT), une concertation relative aux problématiques de fonctionnement des corridors de transit camerounais (Douala – Ndjamen et Douala-Bangui) s'est tenue dans son département ministériel le mardi 16 avril 2019. Coprésidée par le Ministre des Transports et le Ministre des Forêts et de la Faune, la rencontre a connu la participation des acteurs du corridor (Délégation Générale à la Sécurité Nationale, Secrétariat d'Etat à la Défense, Transporteurs, Ports Autonomes, Conseil National des Chargeurs du Cameroun, etc.).

### **Contexte**

Cette Concertation s'est tenue suite à une étude réalisée par la Banque Mondiale sur les coûts de transport le long des corridors d'Afrique subsaharienne. Celle-ci indique que les tarifs pratiqués sur les corridors d'Afrique Centrale sont les plus élevés en Afrique subsaharienne et notamment ceux des corridors de transit camerounais. La Banque Mondiale révèle que sur les corridors Douala – Ndjamen et Douala – Bangui, le coût de transport des marchandises se chiffre en moyenne à 105 FCFA la tonne par kilomètre contre 40 FCFA/tonne/km en Afrique de l'Ouest et de l'Est et 25 FCFA/tonne/km en Afrique Australe. Selon l'étude, l'écart observé serait essentiellement causé par les multiples tracasseries et pratiques anormales dont l'impact financier s'évaluerait à 175 milliards de FCFA par an.

Une autre étude réalisée en janvier 2019 par le Comité de Coordination des Activités des Transporteurs Inter – Etats (CATIE) soulève quant à elle un ensemble de difficultés rencontrées par les transporteurs lors des voyages le long des corridors. Il s'agit entre autres :

- de la dureté des contrôles des camions tchadiens sur le territoire camerounais ;
- de la problématique de la pose des sabots sur les camions au niveau du port de Douala ;

- des longs délais observés pour la pose des GPS par la Douane au port de Douala ;
- du nombre élevé de postes de contrôle (58 pour le corridor Douala – Bangui).

Tout ceci ayant pour conséquence le rallongement des coûts et délais d'acheminement des cargaisons, rendant par la même occasion ces corridors peu compétitifs.

Il s'avérerait donc urgent qu'une telle concertation soit organisée afin qu'un diagnostic de la situation soit posé et que des mesures consensuelles soient prises dans le but de renverser la tendance et améliorer la compétitivité des corridors de transit camerounais.

### **Difficultés rencontrées par les transporteurs**

Lors de cette rencontre, les transporteurs à travers la voix des différents responsables de syndicats, ont décrit les situations ci-après :

- La multiplicité des postes de contrôle le long des corridors avec comme corollaire l'existence de tracasseries et faux frais à payer pour traverser certaines de ces barrières ;
- Une fois les camionneurs ayant traversé la frontière, seuls les Bureaux de Gestions de fret ont une autorité, les transporteurs eux mêmes ne peuvent pas intervenir en cas de problème impliquant leurs engins ou personnels ;
- L'existence des frais payés lors des escortes pour franchir la partie centrafricaine du corridor Douala – Bangui (25 000 Fcfa par escorte et par camion) ; Et ceux qui ne souscrivent pas à l'escorte ont une forte probabilité d'être attaqués par les bandes armées ;
- La problématique liée à la mise en œuvre de NEXUS + (Les longs délais de pose de GPS par la Douane au port de Douala ; insuffisance de balises ;



- délais entre le port de Douala et le premier check point de Yassa peu réaliste) ;
- Problématique des stations de pesage (différence observée entre les mesures du pont bascule et du pesage mobile, immobilisation des camions en transit même après paiement des pénalités vu que les procédures de délestage sont plus complexes) ;
  - Forte clandestinité dans le métier de transporteur ;
  - Problématique liée au BGFT (faible visibilité sur le mécanisme de répartition du fret, non existence d'un tarifaire applicable au BGFT).

### Apports de l'administration

Pour contribuer à la réduction des tracasseries vécues par les transporteurs de bois, le **MINFOF** a réduit le nombre de postes de contrôle à six (06) et la durée du contrôle qui est en moyenne de 20 minutes. Par ailleurs, le MINFOF a mis à la disposition des Transporteurs un numéro vert pour dénoncer toute tracasserie observée sur le terrain et des missions de contrôle sont régulièrement faites pour s'assurer que les agents sur le terrain ne font que leur travail.

Le **SED** a signé une décision empêchant la même unité d'avoir deux postes de contrôle simultanément sur les corridors. Il a également mis à la disposition des Transporteurs le numéro vert de la gendarmerie (**1501**) pour dénoncer les cas d'abus.

Pour la **DGSN**, des procédures disciplinaires sont engagées à l'encontre de tous les agents impliqués dans les tracasseries le long des corridors. La DGSN invite par ailleurs, les Transporteurs à être en règle et à dénoncer ce type d'actes à travers le numéro vert de la police (**1500**). Enfin, des contrôles mixtes sont généralement organisés en vue de détecter les postes abusifs.

Pour le **CNCC**, l'une des problématiques sur les corridors est le manque d'aires de repos et parkings sécurisés aussi bien dans les agglomérations que le long des corridors. A ce sujet, le **CNCC** a entrepris la construction des centres de vie, des

espaces sécurisés offrant des commodités pour le séjour des camionneurs le long des corridors. A ce jour, celui de la Dibamba est à sa phase terminale et sa mise à service suivra dans les prochaines semaines. Un second a été lancé à Kousséri. Par ailleurs, le CNCC dispose d'un Observatoire des Transports qui a fait des enquêtes notamment sur les tracasseries vécues par les camionneurs et dont le rapport a été envoyé à la hiérarchie (PCA, MINT).

Au MINREX, des réflexions seront en cours afin que les camionneurs camerounais aient une meilleure assistance une fois qu'ils franchissent le territoire étranger.

Le MINT met également à la disposition de tous les acteurs, un numéro vert (8204) afin de dénoncer tout acte illégal observé notamment sur le long des corridors.

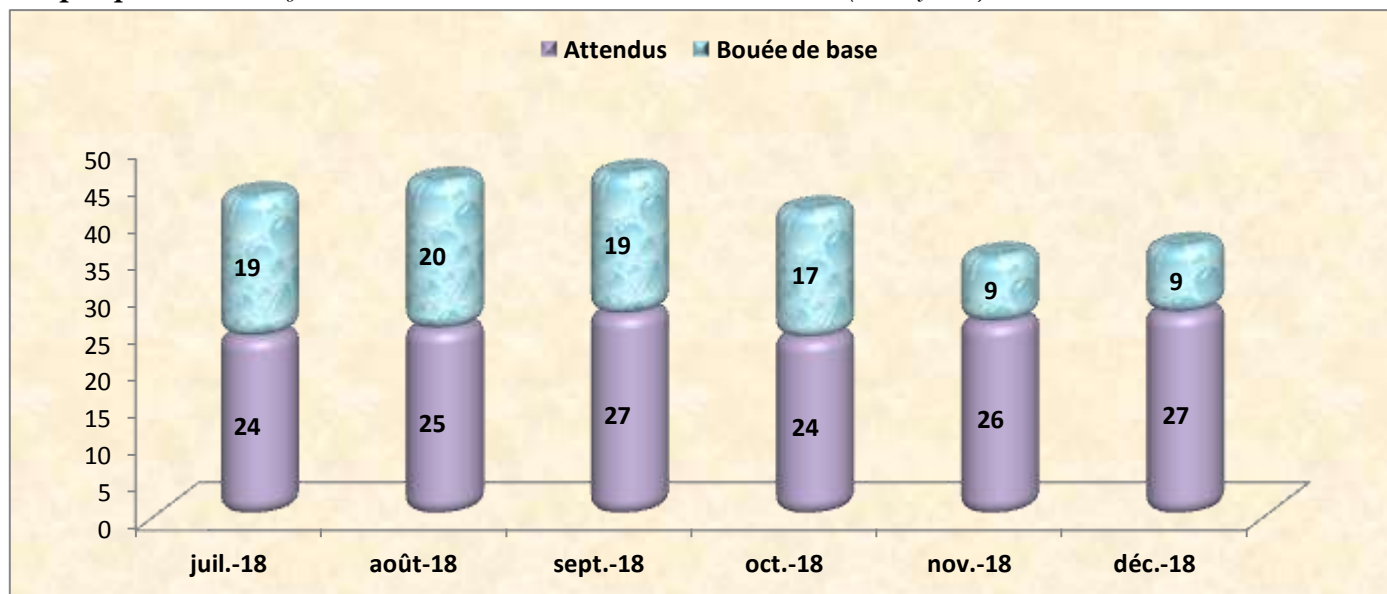
### Conclusion

Au regard de l'absence de certains acteurs clés (BGFT, Douane, etc.), il a été recommandé de mettre en place un groupe de travail composé des toutes les parties prenantes dont le mandat sera l'élaboration d'un document qui rassemblera toutes les difficultés liées au fonctionnement des corridors de transit ainsi que les propositions de mesures de correction adéquates. Ce rapport devra être rendu au plus tard deux mois après la mise en place dudit groupe de travail.

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

Baisse du nombre de navires à la bouée de base au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018 ; en moyenne 12 navires par jour

**Graphique 1:** Nombre journalier de navires à la bouée de base et attendus (en moyenne)



**Source :** PAD

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le nombre de navires annoncés lors des conférences maritimes organisées par la capitainerie du port de Douala s'élevait à 25 en moyenne par jour; soit un chiffre identique à celui enregistré au cours du trimestre précédent. L'évolution mensuelle de cette statistique révèle une augmentation au cours des différents mois du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. En moyenne 24 navires étaient annoncés chaque jour lors des conférences maritimes du mois d'octobre 2018 contre 26 et 27 pour le compte des mois de novembre et décembre respectivement.

S'agissant des navires à la bouée de base, on enregistre une nette diminution au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. En effet, durant la période d'étude on dénombrait en moyenne 12 navires en attente dans cet espace du port de Douala ; soit 7 de moins comparativement au 3<sup>e</sup> trimestre 2018.

Une analyse mensuelle de cet indicateur permet de conclure que le mois d'octobre 2018 est celui qui présente

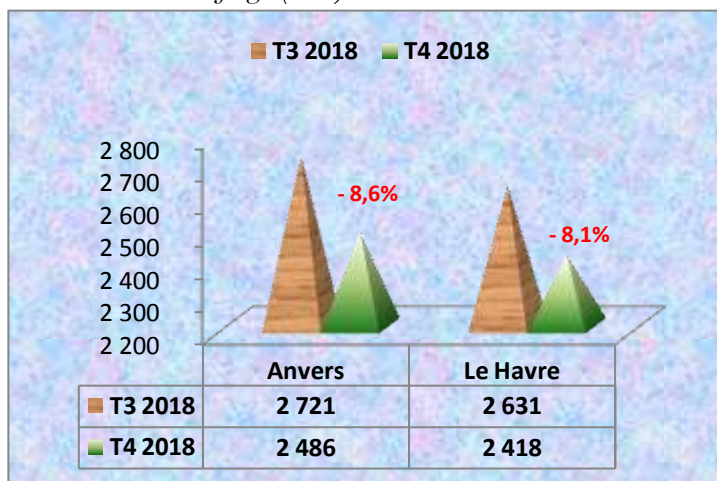
la plus forte affluence à la bouée de base. En moyenne 17 navires étaient en attente chaque jour de ce mois. De plus, un jour sur deux de ce mois, le nombre de navires à la bouée de base était supérieur ou égal à 20.

Les mois de novembre et de décembre sont assez similaires ; ils possèdent une moyenne journalière identique à savoir 9 navires. Cependant, on note qu'au cours du mois de décembre le nombre de navires oscillait entre 7 et 11 ; tandis qu'au mois de novembre il variait entre 4 et 13.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Baisse de 1% du coût moyen de transport d'un 20' sec aux ports de Hambourg et de Valence

**Graphique 2:** Coût moyen de transport maritime conteneur 20' frigo (en €)



Source : CNCC

**Tableau 1:** Coût moyen de transport maritime conteneur 20' sec (en €)

| PAYS           | PORTS    | T3 2018 | T4 2018 | Variation |
|----------------|----------|---------|---------|-----------|
| Côte d'Ivoire  | Abidjan  | 1 211   | 1 219   | 0,7%      |
| Afrique du Sud | Durban   | 1 314   | 1 365   | 3,9%      |
| Allemagne      | Hambourg | 1 668   | 1 651   | -1,0%     |
| Belgique       | Anvers   | 1 584   | 1 585   | 0,1%      |
| Espagne        | Valence  | 1 708   | 1 689   | -1,1%     |
| France         | Le Havre | 1 645   | 1 655   | 0,6%      |

Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec à destination du port de Douala a crû d'environ 4% au port de Durban (1 365 €) au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Une tendance similaire (+0,7%) est observée au port d'Abidjan (1 219 €).

Des principaux ports d'embarquement européens, une similarité de l'évolution du coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec est observée à Valence et à Hambourg. En effet, il baisse de 1% et se chiffre à 1 651 € et à 1 689 € respectivement. Au port du Havre, le coût moyen de transport croît de 0,6% au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018 (1 655 €). Au port d'Anvers les chargeurs ont déclaré avoir déboursé en moyenne 1 585 €, soit un montant identique à celui du trimestre précédent.

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds frigorifique a connu une baisse dans les deux principaux ports d'embarquement. A Anvers, il chute de 8,6% et affiche une valeur égale à 2 486 € ; la moitié des tarifs pratiqués était inférieure à 2 540 €.

Au port du Havre il passe de 2 631 € au 3<sup>e</sup> trimestre 2018 à 2 418 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2018 ; soit un recul de 8,1%. Un chargeur sur deux ayant utilisé ce port a dépensé au moins 2 700 € à titre de frais de transport.

| PAYS       | PORTS       | T3 2018 | T4 2018 | Variation |
|------------|-------------|---------|---------|-----------|
| Chine      | Qingdao     | 2 013   | 2 021   | 0,4%      |
|            | Shanghai    | 2 030   | 1 989   | -2,0%     |
| Inde       | Nhava Sheva | 1 948   | 1 927   | -1,1%     |
| EAU        | Jebel Ali   | 2 003   | 1 984   | -0,9%     |
| Etats-Unis | Houston     | 2 375   | 2 491   | 4,9%      |

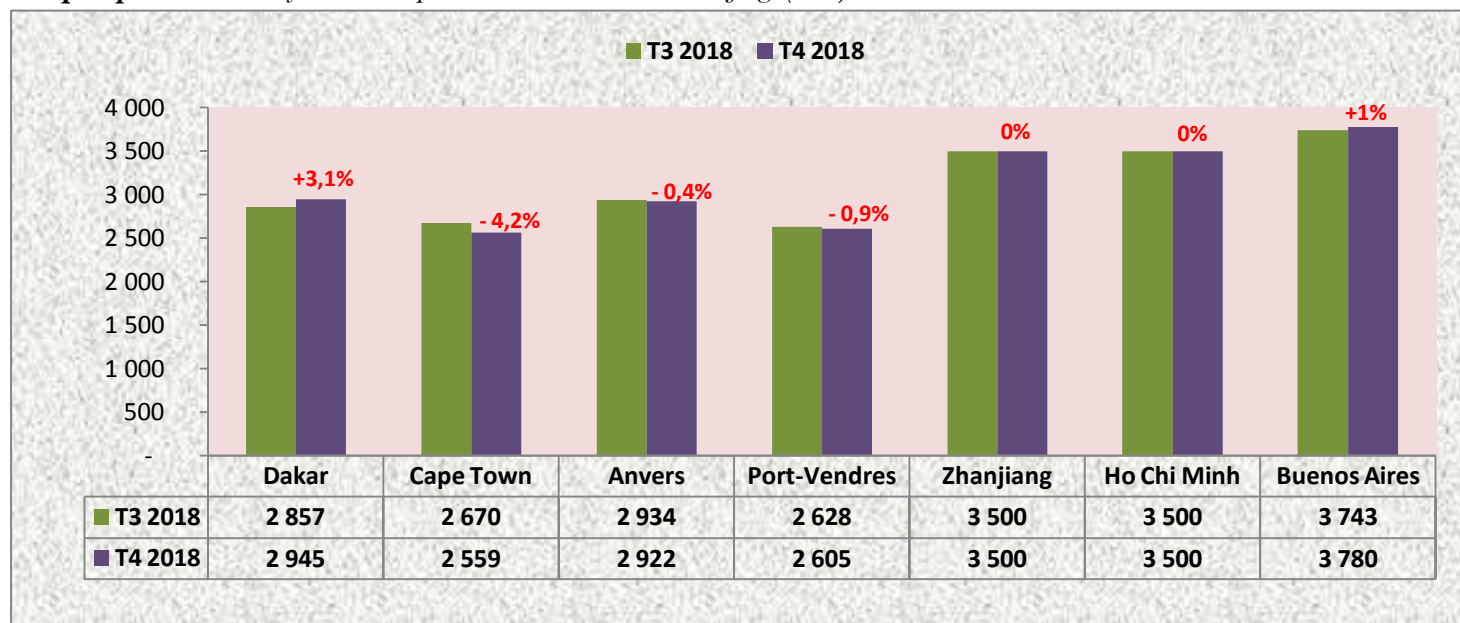
Le port de Qingdao est le seul des principaux ports d'embarquement asiatiques à présenter une augmentation du coût moyen de transport. Il passe de 2 013 € à 2 021 € ; soit une progression de 0,4%. La baisse la plus significative est constatée au port de Shanghai (- 2%). Au port de Nhava Sheva, après une diminution de 1,1% le coût moyen de transport se situe à 1 927 €. Le port de Jebel Ali connaît un recul d'environ 1% et affiche un coût moyen de transport égal à 1 984 €.

Avec une augmentation d'environ 5%, le port de Houston (2 491 €) est celui des principaux ports d'embarquement des conteneurs 20 pieds sec à destination de Douala qui affiche la hausse la plus significative.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse du coût moyen de transport d'un conteneur 40' frigorifique aux principaux ports d'embarquement européens

**Graphique 3:** Coût moyen de transport maritime conteneur 40' frigo(en €)



Source : CNCC

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018 le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds frigorifique du port de Cape Town (2 945 €) pour le port de Douala a baissé de 4,2%. La tendance est inverse au port de Dakar ; le coût moyen de transport s'élève à 2 945 € traduisant une hausse de 3,1% par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2018. Les tarifs pratiqués à Dakar sont plus proches les uns des autres. En effet, l'écart maximal à la moyenne est de 120 € contre 200 € pour le port sud africain.

Dans les principaux ports d'embarquement européens des conteneurs 40 pieds frigorifique l'évolution du coût moyen de transport est baissière. Au Port-Vendres les chargeurs ont payé en moyenne 2 605 € pour assurer le transport de leur conteneur ; soit 1% de moins comparativement au trimestre précédent. Au port d'Anvers, le recul est de 0,4% et le coût moyen de transport est de 2 922 €. Les tarifs pratiqués dans ces deux ports s'écartent de la moyenne de plus ou moins 350 €. Par ailleurs, un chargeur sur quatre a déboursé plus de 2 800 € à titre de frais de transport de son conteneur.

La situation est restée identique dans les principaux ports d'embarquement asiatiques que sont Zhanjiang et Ho Chi Minh. En moyenne il faut déboursé 3 500 € à titre de frais de transport d'un conteneur 40 pieds frigorifique.

Au port de Buenos Aires, principal point de départ américain des conteneurs 40 pieds frigorifiques à destination du port de Douala, le coût moyen de transport passe de 3 743 € à 3 780 € ; soit une hausse de 1%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de la moyenne de plus ou moins 130 € et la moitié des chargeurs ayant emprunté ce port a payé moins de 3 840 € pour assurer le transport d'un conteneur.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

**Baisse d'environ 1% du coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec aux ports de Hambourg et de Valence**

**Tableau 2:** Coût moyen de transport maritime conteneur 40' sec (en €)

| PAYS                  | PORTS       | T3 2018 | T4 2018 | Variation | PAYS               | PORTS      | T3 2018 | T4 2018 | Variation |
|-----------------------|-------------|---------|---------|-----------|--------------------|------------|---------|---------|-----------|
| <b>Afrique du Sud</b> | Durban      | 2 039   | 2 054   | 0,7%      | <b>Allemagne</b>   | Hambourg   | 2 633   | 2 609   | -0,9%     |
| <b>Chine</b>          | Ningbo      | 2 711   | 2 668   | -1,6%     | <b>France</b>      | Le Havre   | 2 594   | 2 585   | -0,3%     |
|                       | Qingdao     | 2 871   | 2 848   | -0,8%     | <b>Espagne</b>     | Valence    | 2 563   | 2 539   | -0,9%     |
| <b>Inde</b>           | Nhava Sheva | 2 693   | 2 613   | -3,0%     | <b>Royaume Uni</b> | Felixstowe | 2 546   | 2 495   | -2,0%     |
| <b>EAU</b>            | Jebel Ali   | 2 948   | 2 980   | 1,1%      | <b>Belgique</b>    | Anvers     | 2 544   | 2 518   | -1,0%     |
| <b>Canada</b>         | Montréal    | 3 023   | 3 044   | 0,7%      | <b>Pays-Bas</b>    | Rotterdam  | 2 611   | 2 595   | -0,6%     |
| <b>Etats-Unis</b>     | Baltimore   | 3 056   | 3 101   | 1,5%      | <b>Italie</b>      | Gênes      | 2 648   | 2 709   | 2,3%      |

**Source :** CNCC

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec du port de Durban pour le port de Douala s'évaluait à 2 054 € ; soit une hausse de 0,7%.

Des principaux ports d'embarquement asiatiques seul celui de Jebel Ali affiche une augmentation (+1,1%) du coût moyen de transport. Ici, il faut déboursé en moyenne 2 980 € et les tarifs s'éloignent de plus ou moins 400 € de la moyenne. Le port de Nhava Sheva expose la baisse la plus significative (-3%) avec un coût moyen de transport de 2 613 € pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Les ports de Ningbo (-1,6%) et de Qingdao (-0,8%) ont un coût moyen de transport de 2 668 € et 2 848 € respectivement. Les tarifs pratiqués dans ces ports fluctuent de 300 € autour de la moyenne et un chargeur sur deux a déboursé au moins 2 800 € à titre de frais de transport.

Une tendance haussière est observée dans les principaux ports d'embarquement américains. Au port de Montréal (+0,7%) le coût moyen de transport est égal à 3 044 € tandis qu'à Baltimore (+1,5%) il vaut 3 101 €. La moitié des chargeurs a déclaré avoir payé au moins 3 000 € pour acheminer un conteneur jusqu'au port de Douala.

Le port de Gênes (+2,3%) avec un coût moyen de transport égal à 2 709 € est le seul des principaux ports d'embarquement européens à présenter une tendance haussière. Les tarifs observés

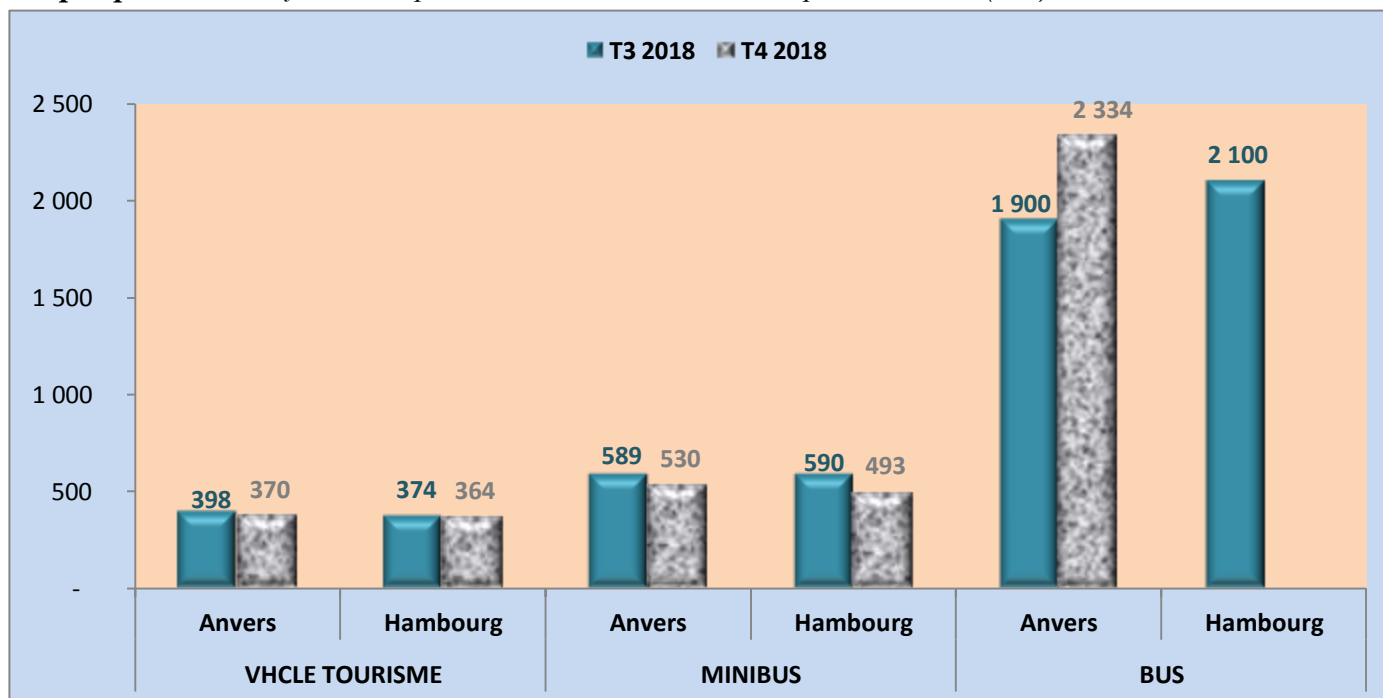
dans ce port présentent la volatilité la plus forte (plus ou moins 400 € de la moyenne). Le port de Felixstowe (2 495 €) avec une baisse de 2% possède la diminution la plus significative. Les tarifs varient de plus ou moins 310 € de la moyenne. Les ports de Hambourg (2 609 €), de Valence (2 539 €) et d'Anvers (2 518 €) connaissent chacun un recul de 1% de leur coût moyen de transport. Les ports de Rotterdam (-0,6%) et du Havre (-0,3%) affichent une variation moins importante et leur coût moyen de transport pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2018 est de 2 595 € et 2 585 € respectivement. Pour les quatre derniers ports cités, la volatilité des tarifs pratiqués est la même ; soit plus ou moins 280 € de la moyenne.

Dans chacun de ces principaux points de départ européens, la moitié des chargeurs a déclaré avoir déboursé moins de 2 600 € pour assurer l'acheminement d'un conteneur jusqu'au port de Douala.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

*Baisse du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme aux ports d'Anvers et de Hambourg*

**Graphique 4:** Coût moyen de transport véhicule de tourisme et de transport en commun (en €)



**Source :** CNCC

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme dans les principaux ports d'embarquement a connu une baisse.

Au port d'Anvers, il est passé de 398 € à 370 € ; soit un recul de 7%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 120 € de la moyenne et trois quart des chargeurs ayant expédié leur véhicule à partir de ce port ont déboursé au plus 350 € à titre de frais de transport.

Au port de Hambourg il chute de 2,7% et affiche une valeur égale à 364 € pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. La volatilité des tarifs pratiqués est légèrement inférieure à celle observée à Anvers (plus ou moins 90 € de la moyenne). De plus, 75% des chargeurs ayant utilisé ce port ont déclaré avoir payé comme frais de transport un montant inférieur ou égal à 360 €.

Tout comme pour les véhicules de tourisme, on enregistre une baisse du coût moyen de transport des Minibus dans

les principaux ports d'embarquement. Au port d'Anvers, il recule de 10% et se chiffre à 530 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Les tarifs pratiqués possèdent une très forte volatilité (plus ou moins 400 € de la moyenne) et 75% des chargeurs ayant expédié leur véhicule par ce port ont déboursé moins de 460 €.

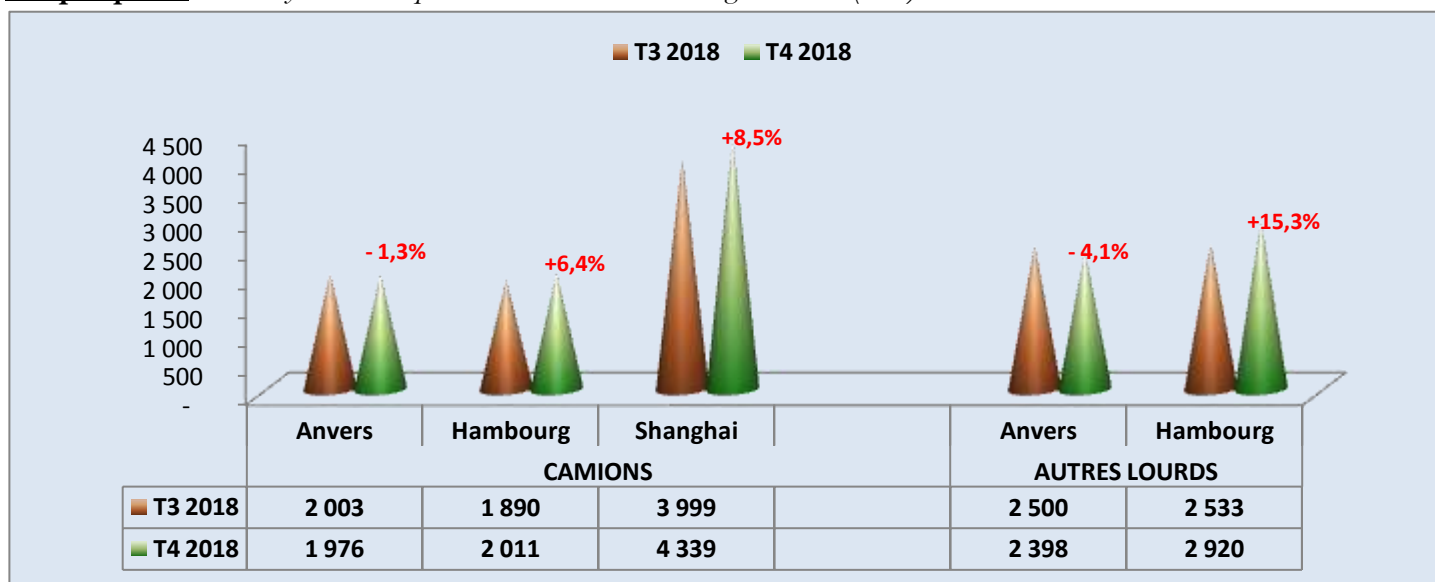
Au port de Hambourg il passe de 590 € à 493 € ; soit une diminution de 16,4%. Les tarifs pratiqués sont assez proches ; ils s'écartent de plus ou moins 60 € de la moyenne et trois chargeurs sur quatre ont payé au plus 500 € pour acheminer son véhicule.

Pour ce qui est du transport des Bus, le port de Hambourg n'a pas connu d'expédition de ce type d'engins au cours de la période d'étude. Au port d'Anvers on enregistre une hausse de 22,8% du coût moyen de transport.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

*Hausse du coût moyen de transport d'un camion aux ports de Hambourg et de Shanghai*

**Graphique 5:** Coût moyen de transport des camions et autres engins lourds (en €)



**Source :** CNCC

Des principaux ports d'embarquement des camions à destination du port de Douala, seul le port d'Anvers connaît (- 1,3%) une baisse du coût moyen de transport ; celui-ci passe de 2 003 € au 3<sup>e</sup> trimestre 2018 à 1 976 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Les tarifs pratiqués dans ce port s'écartent de plus ou moins 750 € de la moyenne et un chargeur sur quatre a payé au moins 2 400 € pour acheminer son engin. Au port de Shanghai (+8,5%) où la hausse du coût moyen de transport est la plus significative, les chargeurs ont versé en moyenne 4 339 € et la moitié a payé un montant inférieur ou égal à 4 127 €. Dans ce port, on observe des tarifs qui s'écartent de la moyenne de plus ou moins 1 100 €. Au port de Hambourg le coût moyen de transport après une augmentation de 6,4% s'élevait à 2 011 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Un chargeur sur quatre ayant acheminé son engin par ce port a déboursé au moins 2 217 € à titre de frais de transport. La volatilité des tarifs pratiqués ici, n'est pas très loin de celle du port belge (plus ou moins 800 € de la moyenne).

évolution opposée dans les deux principaux ports d'embarquement.

Au port d'Anvers, le coût moyen passe de 2 500 € au 3<sup>e</sup> trimestre 2018 à 2 398 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2018 ; soit une diminution de 4,1%. L'écart maximal à la moyenne des tarifs pratiqués est de 980 € et trois chargeurs sur quatre ont payé à titre de frais de transport de leur engin un montant inférieur ou égal à 3 100 €.

Au port de Hambourg, la tendance du coût moyen de transport est haussière. Il passe de 2 533 € à 2 920 € ; ce qui traduit une augmentation de 15,3%. La volatilité des tarifs pratiqués est plus forte dans ce port (plus ou moins 1 100 € de la moyenne) et 75% des chargeurs ayant expédié leur engin à partir de ce port ont payé un coût de transport d'au moins 3 500 €.

Pour ce qui est des autres engins lourds, notamment ceux destinés aux Bâtiments et Travaux Publics, on observe une

## DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le mois de décembre affiche la meilleure célérité dans la sortie des conteneurs à l'import

**Tableau 3:** Délai de passage portuaire des conteneurs à destination du Cameroun (en jours)

|                                | juil-18       | août-18     | sept-18     | T3 2018     | oct-18      | nov-18       | déc-18        | T4 2018     |
|--------------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|---------------|-------------|
| <b>Moyenne</b>                 | 16,2          | 17,6        | 18,4        | <b>17,7</b> | 18,8        | 20,7         | 18,3          | <b>19,4</b> |
| <b>Variation</b>               | <b>-12,0%</b> | <b>8,6%</b> | <b>4,5%</b> | <b>2,3%</b> | <b>2,2%</b> | <b>10,1%</b> | <b>-11,6%</b> | <b>9,6%</b> |
| <b>1<sup>er</sup> Quartile</b> | 6             | 8           | 9           | <b>8</b>    | 7           | 8            | 7             | <b>8</b>    |
| <b>2<sup>e</sup> Quartile</b>  | 12            | 14          | 15          | <b>13</b>   | 14          | 16           | 13            | <b>14</b>   |
| <b>3<sup>e</sup> Quartile</b>  | 20            | 23          | 25          | <b>23</b>   | 25          | 28           | 23            | <b>25</b>   |
| <b>Moins de 11 jrs</b>         | 46%           | 38%         | 37%         | <b>41%</b>  | 39%         | 34%          | 39%           | <b>37%</b>  |

**Source :** Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)

Les conteneurs à l'import sortis du port de Douala au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018 y avaient séjourné en moyenne 19 jours ; soit environ 2 jours de plus comparativement au trimestre précédent. Un regard sur les quartiles permet de conclure que des deux trimestres étudiés c'est le dernier de l'année 2018 qui présentaient une grande proportion de conteneurs à long séjour au port de Douala. En effet, au cours de la période d'étude, la moitié des conteneurs sortis avaient séjourné au plus deux semaines dans le port de Douala ; tandis que la période précédente la proportion de conteneurs sortis en moins de deux semaines était d'environ 55%. On enregistre par ailleurs que la proportion des conteneurs ayant séjourné au plus 8 jours au port est resté la même sur les deux trimestres (25%).

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018 la proportion de conteneurs sortis sans être exposés aux pénalités liées au stationnement prolongé était de 37% ; ce qui traduit un recul de 4 points par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2018.

Le délai moyen de passage des conteneurs à l'import connaît une évolution en dents de scie au cours des trois derniers mois de l'année 2018. Le mois d'octobre 2018 affiche une valeur d'environ 19 jours. Au cours du mois

de novembre 2018, le délai moyen de passage des conteneurs croît de 2 jours environ (21 jours) puis connaît au mois de décembre 2018 une baisse d'environ 3 jours (18 jours).

L'analyse des quartiles permet de conclure que le mois de décembre correspond à celui où la sortie était plus rapide et le mois de novembre à celui présentant les pires délais de passage.

Pendant le mois de Novembre 2018, un conteneur sur deux avait séjourné au moins 16 jours au port. De plus, 66% des cargaisons sorties ce mois ont été soumises aux pénalités liées au stationnement prolongé.

La moitié des conteneurs à l'import sortis du port de Douala au cours du mois de décembre 2018 avait un délai de passage portuaire inférieur ou égal à 13 jours. La proportion des conteneurs ayant subi les pénalités liées au stationnement prolongé s'élève à 61%.

## DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Hausse du délai moyen de passage dans les deux parcs (SOCOMAR et TMFD)

**Tableau 4:** Délai de passage portuaire des véhicules d'occasion à l'import au port de Douala (en jours)

| Parc Auto                | TMFD    |         | SOCOMAR |         |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Période                  | T3 2018 | T4 2018 | T3 2018 | T4 2018 |
| Moyenne                  | 19,0    | 21,4    | 20,3    | 21,0    |
| Variation                | 12,7%   | 12,7%   | -9,3%   | 3,3%    |
| 1 <sup>er</sup> Quartile | 11      | 11      | 11      | 11      |
| 2 <sup>e</sup> Quartile  | 14      | 18      | 16      | 16      |
| 3 <sup>e</sup> Quartile  | 23      | 27      | 25      | 27      |
| Moins de 11 jrs          | 26%     | 26%     | 27%     | 29%     |

**Source :** Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD) / Société Camerounaise d'Opérations Maritimes (SOCOMAR)

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le délai moyen de passage des véhicules d'occasion importés a augmenté dans les deux parcs automobiles du port de Douala.

Au parc TMFD le séjour des véhicules est passé de 19 jours au 3<sup>e</sup> trimestre 2018 à 21 jours au 4<sup>e</sup> trimestre. Même si la proportion de véhicule ayant été épargnée des pénalités relatives au stationnement prolongé est restée la même (26%) au cours des deux trimestres, les longs délais sont plus fréquents au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. En effet, au cours de la période d'étude la moitié des véhicules a séjourné au moins 18 jours contre 14 jours pour la même proportion lors du 3<sup>e</sup> trimestre 2018.

L'analyse mensuelle révèle une meilleure célérité pour le mois de décembre 2018. Durant cette période, le délai moyen de passage est de 20 jours et 31% des véhicules n'ont pas été exposés aux pénalités relatives au stationnement prolongé. Le mois d'octobre 2018 est celui qui présente les longs délais ; en moyenne le séjour des véhicules est de 23 jours et 22% sont sortis en moins de 11 jours.

Au parc SOCOMAR, le délai moyen de passage des véhicules d'occasion importés augmente d'un jour et s'élève à 21 jours pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Le trimestre d'étude présente aussi bien la plus forte fréquence pour les courts délais que pour les longs séjours. En effet, la proportion de véhicule ayant séjourné moins de 11 jours est de 29% au 4<sup>e</sup> trimestre 2018 ; soit 2 points de plus par rapport au trimestre précédent. De plus, le quart des véhicules sortis durant la période d'étude a séjourné au moins 27 jours soit 2 jours de plus comparativement au 3<sup>e</sup> trimestre 2018.

L'analyse par mois indique une meilleure célérité pour le compte d'octobre 2018 et un mauvais record pour novembre 2018. Au cours du mois d'octobre, il fallait en moyenne 19 jours au chargeur pour sortir leur véhicule du parc SOCOMAR et au cours de ce mois 36% des engins sortis n'ont pas été exposé aux pénalités liées au stationnement prolongé. Au cours du mois de novembre par contre, le délai moyen de passage des véhicules s'élevait à 24 jours et seulement 13% de ceux-ci ont été sortis en moins de 11 jours.

## FRET AERIEN | Tonnage

**Baisse de 40,1% du fret aérien à destination du Cameroun**

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le fret aérien global a connu une baisse de 17,2%. Il est passé de 5 854 tonnes à 4 848 tonnes.

**Tableau 5:** Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

| TYPE DE MARCHANDISES     | T3 2018      |            | T4 2018      |            | Variation     |
|--------------------------|--------------|------------|--------------|------------|---------------|
|                          | Tonnage      | %          | Tonnage      | %          |               |
| COLIS DIVERS             | 1 980        | 61,2       | 1 301        | 67,1       | -34,3%        |
| GROUAGES                 | 350          | 10,8       | 338          | 17,4       | -3,5%         |
| PRODUITS DANGEREUX       | 394          | 12,2       | 118          | 6,1        | -70,0%        |
| PRODUITS PHARMACEUTIQUES | 123          | 3,8        | 61           | 3,1        | -50,6%        |
| PERISSABLES / VIVRES     | 88           | 2,7        | 32           | 1,7        | -63,3%        |
| COLIS DIPLOMATIQUES      | 60           | 1,9        | 26           | 1,3        | -57,3%        |
| AUTRES                   | 241          | 7,4        | 64           | 3,3        | -73,3%        |
| <b>TOTAL</b>             | <b>3 236</b> | <b>100</b> | <b>1 940</b> | <b>100</b> | <b>-40,1%</b> |

**Source :** ADC

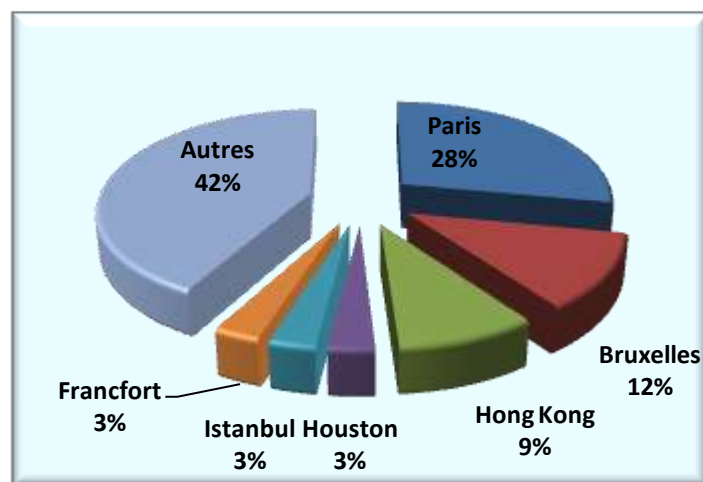
Les importations camerounaises par voies aériennes représentent au 4<sup>e</sup> trimestre 2018 40% du fret ; soit 15 points de moins par rapport au trimestre précédent. Son tonnage connaît une diminution de 40,1% et se chiffre à 1 940 tonnes.

Le classement selon le poids des produits constituant le fret aérien à l'import est resté le même entre le 3<sup>e</sup> et le 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Les Colis Divers avec une part égale à 67,1% se maintiennent à la première place. Les marchandises en groupage qui représentent 17,4% du fret aérien à l'import occupent la deuxième place suivies respectivement des Produits Dangereux (6,1%) et des Produits Pharmaceutiques (3,1%). Les Vivres (1,7%) et les Colis Diplomatiques (1,3%) clôturent la marche du classement selon le poids des types de marchandises ayant une contribution supérieure à 1%.

Au cours de la période étudiée tous les principaux produits composant les importations par voie aérienne ont connu une baisse de leur tonnage. Les Produits Dangereux (-70%) affichent la diminution la plus significative et s'élèvent à 118 tonnes pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Les Produits Pharmaceutiques voient leur tonnage divisé par deux.

Tandis que les Colis Divers baissent du tiers et s'estiment 1 301 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Les marchandises groupées possèdent le recul le moins significatif ; elles passent de 350 tonnes à 338 tonnes.

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2018, le fret aérien à l'import provenaient essentiellement des villes ci après : Paris (28%), Bruxelles (12%), Hong Kong (9%), Houston (3%), Istanbul (3%) et Francfort (3%).



## FRET AERIEN | Tonnage

**Hausse de 11,1% du fret aérien en partance du Cameroun**

**Tableau 6:** Fret aérien export par type de marchandises (en tonnes)

| TYPE DE MARCHANDISES     | T3 2018      |            | T4 2018      |            | Variation    |
|--------------------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
|                          | Tonnage      | %          | Tonnage      | Tonnage    |              |
| PERISSABLES / VIVRES     | 2 197        | 83,9       | 2 494        | 85,8       | 13,5%        |
| COLIS DIVERS             | 304          | 11,6       | 267          | 9,2        | -12,3%       |
| FLEURS                   | 30           | 1,1        | 38           | 1,3        | 27,9%        |
| PRODUITS PHARMACEUTIQUES | 16           | 0,6        | 16           | 0,6        | 2,9%         |
| PRODUITS DANGEREUX       | 4            | 0,1        | 14           | 0,5        | 288,4%       |
| GROUAGES                 | 4            | 0,1        | 0,26         | 0,0        | -93,1%       |
| AUTRES                   | 63           | 2,4        | 79           | 2,7        | 24,0%        |
| <b>TOTAL</b>             | <b>2 618</b> | <b>100</b> | <b>2 908</b> | <b>100</b> | <b>11,1%</b> |

**Source :** ADC

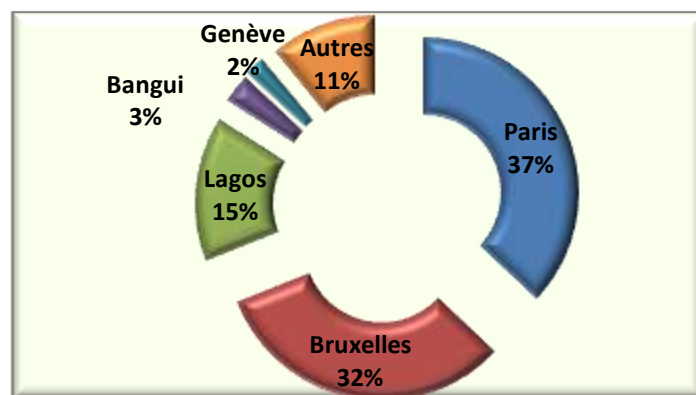
Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 60% du fret aérien ; soit 15 points de plus comparativement au 3<sup>e</sup> trimestre 2018. Ces exportations connaissent une augmentation de 11,1% sur la période d'étude et s'élèvent à 2 908 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2018.

Le classement des produits constituant les exportations par voie aérienne est resté le même entre le 3<sup>e</sup> et le 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Les Vives gardent la première place avec une contribution égale à 85,8%. Ils sont suivis par les Colis Divers dont la part est égale à 9,2%. La troisième place est toujours occupée par les Fleurs (1,3%). Les autres types de marchandises interviennent avec chacun une proportion inférieure à 1%.

Des principaux produits composant les exportations aériennes, seuls les Colis Divers et les marchandises en groupage connaissent une diminution de leur tonnage. Pour la première catégorie, on observe un recul de 12,3% et le tonnage s'évalue à 267 pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Les marchandises en groupage quant à elles passent de 4 tonnes à environ 260 kilogrammes ; c'est la baisse la plus significative.

Les Vives qui se chiffraient à 2 197 tonnes au 3<sup>e</sup> trimestre 2018 connaissent une hausse de 13,5% et affichent un tonnage égal à 2 494 au 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Les Fleurs (+27,9%) qui évoluent dans le même sens se situent à 38 tonnes au cours du trimestre étudié. La croissance la plus significative est enregistrée pour les Produits Dangereux ; elles ont plus que triplé et valent 14 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2018.

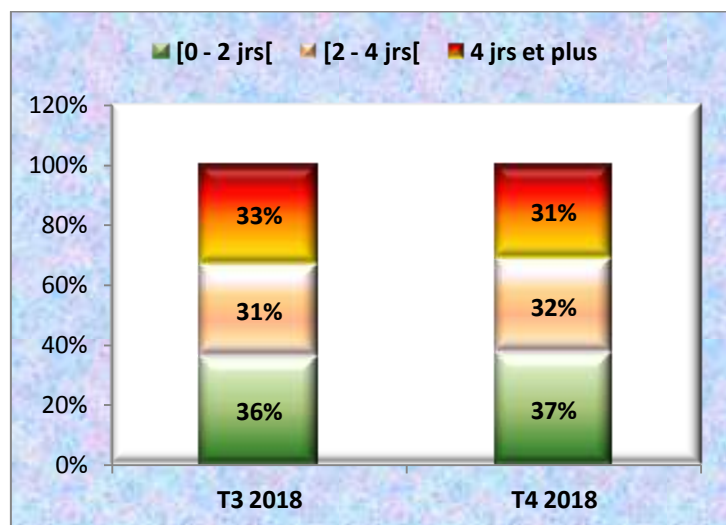
Les principales villes destinataires des exportations par voie aérienne sont restées les mêmes entre le 3<sup>e</sup> et le 4<sup>e</sup> trimestre 2018 : Paris (37%), Bruxelles (32%), Lagos (15%), Bangui (3%) et Genève (2%).



## FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

A l'import (3 jours) comme à l'export (1 jour), le délai moyen de passage est resté le même au 4<sup>e</sup> trimestre 2018

**Graphique 6 :** Répartition du fret selon le délai de passage aéroportuaire

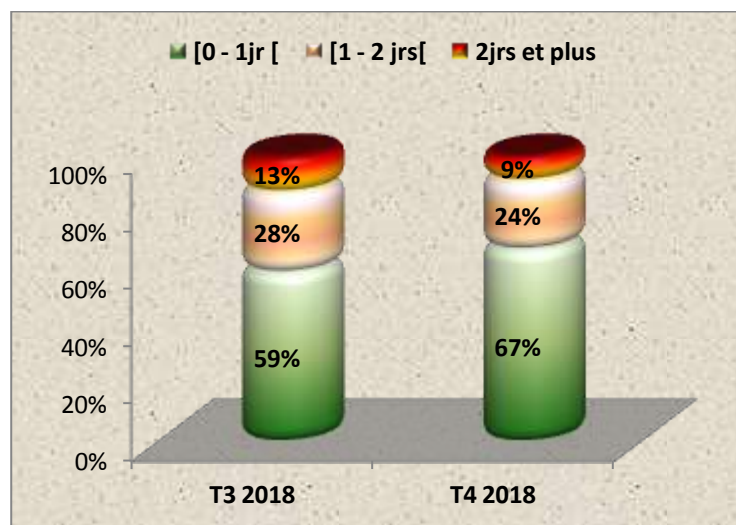


### IMPORT

**Source :** ADC

Comme au 3<sup>e</sup> trimestre 2018, les cargaisons arrivées au Cameroun par voie aérienne ont séjourné en moyenne 3 jours dans les magasins des aéroports internationaux. Bien que les deux trimestres présentent une moyenne de séjour identique, on relève une performance meilleure au 4<sup>e</sup> trimestre 2018. En effet, la proportion de cargaisons sorties en moins de 2 jours est de 37% ; soit un point de plus par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2018. De plus, la proportion de cargaisons ayant un séjour supérieur ou égal à 4 jours est de 31% ; soit 2 points en dessous du chiffre enregistré au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2018.

Un examen mensuel permet de conclure que le mois de novembre est celui du 4<sup>e</sup> trimestre 2018 qui présente les meilleurs délais de passage aéroportuaire. En effet, le délai moyen se situe à 3 jours et 37% des cargaisons sont sorties en moins de 2 jours contre 29% en 4 jours et plus. Le mois de novembre se présente comme celui ayant la plus grande fréquence de longs délais ; 33% des cargaisons sorties au cours de ce mois avaient séjourné au moins 4 jours au terminal aéroportuaire. Par ailleurs, la proportion de celles ayant fait moins de deux jours était de 36%.



### EXPORT

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018, les cargaisons destinées à l'export par voie aérienne ont séjourné en moyenne une journée à l'aéroport ; soit une durée identique à celle observée au trimestre précédent. Cependant, une meilleure célérité est enregistrée pour le 4<sup>e</sup> trimestre 2018. En effet, 67% des cargaisons ont été expédiées le jour même de leur arrivée au terminal aéroportuaire ; soit 8 points de plus par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2018. Par ailleurs, la période d'étude présente une faible proportion de longs délais ; 9% des exportations ont été acheminées plus d'un jour après leur arrivée au terminal soit 5 points de moins qu'au trimestre précédent.

L'analyse mensuelle indique le mois d'octobre 2018 comme celui présentant les meilleures performances au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2018. Ici, le délai moyen de passage était d'une demi-journée. De plus, 7 cargaisons sur 10 ont été expédiées le jour de leur arrivée au terminal aéroportuaire ; tandis que 7% ont dû attendre plus d'un jour avant de prendre le vol.

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

- 👍 Comité National de Facilitation des Echanges (*CONAFE*)
- 👍 Douala International Terminal (*DIT*)
- 👍 Terminal Mixte Fruitier Douala (*TMFD*)
- 👍 Aéroports Du Cameroun (*ADC*)
- 👍 Société Camerounaise d'Opérations Maritimes (*SOCOMAR*)

**DIRECTEUR DE PUBLICATION :**

Auguste MBAPPE PENDA

**REDACTEUR EN CHEF :**

Alex NKONDJE EKENGLO

**EQUIPE DE REDACTION :**

Elvis DONFACK TSAGUIM

Hermann NGASSA NKENGNE

Marguerite LEWONO MBASSI

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](http://www.cncc.cm) / EMAIL : [info@cncc.cm](mailto:info@cncc.cm)



## NOTE DE CONJONCTURE

|| 4<sup>e</sup> Trimestre 2018



REPRESENTATION DE PARIS,

3Rue du quatre septembre, 75002,

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

-----  
ANTENNE REGIONALE DU SUD – KRIBI

Tel : (237) 222 46 16 37

-----  
ANTENNE REGIONALE DU SUD - OUEST – LIMBE

Tel : (237) 233 33 21 36 / 233 33 21 38