



NOTE DE CONJONCTURE || 4^e trimestre 2016



SOMMAIRE

AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

DOSSIER → P3

NAVIRES → P7

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

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P8

P8 –Conteneurs

P11 –Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES→ P13

P13 – Conteneurs

P14 – Véhicules

FRET AERIEN → P15

P15–Tonnage

P17–Délais de passage aéroportuaire

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 les Conventions de transport routier entre le

Cameroun et le Tchad d'une part et entre le Cameroun et la République Centrafricaine d'autre part. Il revient sur leur champ d'application, la clé de répartition du fret et les itinéraires conventionnels de transit.

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 une situation au 4^e trimestre 2016, moins inquiétante que celle du trimestre précédent. En effet, le nombre moyen de navires en attente à la bouée de base au 4^e trimestre 2016 était de 13 par jour soit 4 de moins qu'au trimestre précédent. Les conteneurs importés séjournaient en moyenne 17 jours au port de Douala, soit une demi-journée de moins qu'au 3^e trimestre 2016.

Le fret aérien n'est pas en reste avec une augmentation de 9% liée essentiellement à la hausse des marchandises exportées par voie aérienne (+15%).

Vous trouverez dans la présente édition des informations détaillées sur ces différents indicateurs.

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

DOSSIER | Conventions en matière de transport routier Cameroun – Tchad et Cameroun - RCA

Trafic en transit en provenance ou destination de la RCA et du Tchad

Dans la Sous région Afrique centrale, la République Centrafricaine et le Tchad sont les deux seuls pays n'ayant pas un accès direct à la mer. Pour leurs échanges internationaux, ces deux pays recourent aux corridors d'accès à la mer. Ainsi, les corridors d'accès à la mer pour la République Centrafricaine passent par le Cameroun, le Congo et la République Démocratique du Congo. Quant au Tchad, ses corridors d'accès à la mer passent par le Cameroun, le Soudan et dans une certaine mesure le Nigéria. Face à cette concurrence, le Cameroun dans le but de capter le maximum voir la totalité de ce trafic, doit mettre en place des politiques et structures efficaces de gestion des corridors Douala – N'Djamena et Douala-Bangui. Il y va de l'intérêt de nos ports (Douala et Kribi) et globalement de notre économie.

Présentation des deux corridors

Les corridors Douala N'Djamena et Douala-Bangui sont aujourd'hui les principaux axes du commerce extérieur du Tchad et de la République centrafricaine. Le transit des marchandises centrafricaines et tchadiennes au Cameroun est en hausse malgré le problème d'insécurité aux frontières. En effet, le trafic en transit des marchandises centrafricaines a grimpé de 48% en 2016, passant de 224 394 tonnes (99 849 tonnes à l'export et 124 546 tonnes à l'import) en 2015 à 332 411 tonnes (203 834 tonnes à l'export et 128 577 tonnes à l'import). Celui du Tchad s'est établi à 510 712 tonnes (19% à l'import et 81% à l'export) en 2016 contre 672 914 tonnes (14% à l'import et 86% à l'import) en 2015, soit une diminution de 24%. Les principaux produits transportés à l'export sont : le bois en grumes, le coton, la gomme arabique et le café vert non torréfié.

A l'import les principaux produits transportés sont : les produits alimentaires, les équipements industriels, les équipements de transport et les textiles.

S'agissant des itinéraires, on note pour le Tchad que ce corridor est long 2100 km par route et en transport combiné il est de 922 km de rail et de 1178km de route. La durée du voyage varie de 6 à 8 jours. Les itinéraires de ce corridor sont les suivants :

Sur le territoire camerounais

a) Voies routières

- i) Douala - Yaoundé - Nanga/Eboko - Bertoua - Garoua Boulai - Meiganga - Ngaoundéré - Garoua - Maroua - Kousséri - Frontière Tchadienne ;
- ii) Douala - Yaoundé - Abong/Mbang - Bertoua - Garoua Boulai - Ngaoundéré - Garoua - Figuil - Frontière Tchadienne ;
- iii) Douala - Yaoundé - Abong/Mbang - Bertoua - Garoua Boulai - Ngaoundéré - Touboro ;
- iv) Douala - Yaoundé - Abong/Mbang - Bertoua - Garoua Boulai - Ngaoundal - Frontière Tchadienne.

b) Voies combinées (rail-route)

- i) Douala - Ngaoundéré par le chemin de fer;
- ii) Ngaoundéré - Garoua - Figuil - Frontière Tchadienne ;
- iii) Ngaoundéré - Garoua - Maroua - Kousséri - Frontière Tchadienne ;
- iv) Ngaoundéré - Touboro - Frontière Tchadienne ;
- v) Douala - Ngaoundéré par chemin de fer;
- vi) Ngaoundal - Meiganga - Frontière Tchadienne.

Sur le territoire tchadien

Voies routières

- i) Ngueli - Ndjamena ;
- ii) Lere - Moundou - Sarh ;
- iii) Larmanaye - Moundou - Sarh ;
- iv) Gadjibian - Doba - Moundou.



Et pour la République Centrafricaine, Le corridor Douala Bangui est long de 1500 km par route et pour un transport combiné route/rail, il est de 867 km par route et de 922km par rails. La durée du voyage varie de 2 à 14 jours. Ses itinéraires sont les suivants :

Sur le territoire camerounais.

a) Voies Routières

- i) Douala - Yaoundé - Nanga/Eboko - Bertoua-Garoua Bouläï ;
- ii) Douala - Yaoundé - Abong/Mbang - Bertoua - Batouri Kentzou
- iii) Douala - Yaoundé - Bertoua - Batouri Yakadouma Ngoka Frontière ;

b) Voies combinées (Rail - Route)

- i) Douala - Belabo - Bertoua - Garoua Bouläï ;
- ii) Douala - Belabo - Bertoua - Batouri - Kentzou ;
- iii) Douala Ngaoundéré - Meiganga - Garoua Bouläï.

Sur le territoire centrafricain

Voies Routières

- i) Bangui - Bouar - Baboua - Beloko ;
- ii) Bangui - Camot - Berberati - Gamboula ;
- iii) Bangui - Bossangoa - Pende - N'dim - Bouar - Beloko ;
- iv) Nola - Tomori frontière

Environnement institutionnel

Les gouvernements Camerounais, de République Centrafricaine et du Tchad, reconnaissant l'importance des voies d'accès à la mer par le Port de Douala pour leurs économies, ont exprimé leur volonté politique à l'occasion de la négociation et la signature des deux « Conventions en Matière de Transport Routiers » entre le Cameroun et le Tchad (13 avril 1999) d'une part et entre le Cameroun et la Centrafrique (22 décembre 1999), d'autre part.

Ces deux conventions réactualisent les deux précédentes conventions en matière de fret signées à Yaoundé en avril 1975 avec le Tchad et en août 1989 avec la Centrafrique.

Les deux conventions de 1999 qui se réfèrent à la Convention de la CNUCED du 8 juillet 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral ainsi qu'aux Actes de l'UDEAC portant adoption (i) de la Convention réglementant les transports terrestres en UDEAC (19 décembre 1984), et (ii) de la Convention Inter-Etats de Transport routier de Marchandises Diverses (5 juillet 1996) visent à permettre un transport en transit fiable, rapide et compétitif en termes de tarifs, de qualité de services et de sécurité.

Ces deux conventions qui portent sur le transport routier transportant un fret en transit ont pour but de :

- Définir les itinéraires de transport des marchandises en transit : Sélection de «voies terrestres légales pour le transit des marchandises » qui inclue des voies entièrement par route mais aussi des voies combinées (rail/route);
- Formaliser l'application de quotas de fret au départ de Douala entre transporteurs camerounais et des pays enclavés selon les clés suivantes : avec le Tchad : 65 % pour les transporteurs tchadiens et 35% pour les transporteurs camerounais. Avec la Centrafrique: 60 % pour les transporteurs centrafricains et 40 % pour les transporteurs camerounais ;
- Instituer une vignette spéciale pour les véhicules de transport international et un sauf Conduit international en sus de la lettre de voiture obligatoire pour chaque trajet effectué par un véhicule en transit ;
- Déterminer des points uniques de contrôle qui doivent rassembler toutes les administrations qui doivent vérifier le transit des marchandises le long des itinéraires, l'objectif étant de limiter le nombre de points d'arrêt pour les véhicules.

Ces conventions prévoient par ailleurs que :

- La responsabilité de répartir les frets en transit, d'établir les lettres de voiture et de gérer tout autre instrument de facilitation du transport en transit est donnée au Bureau de Gestion de Fret Terrestre Camerounais (BGFT), au Bureau d'Affrètement Routier Centrafricain (BARC) et au Bureau National de Fret Tchadien (BNF) ;
- Les échanges régulières de données statistiques sur les flux de transports terrestres internationaux et leur répartition entre les transporteurs soient effectuées entre les structures sus évoquées ;
- La Commission technique mixte permanente des transports est chargée de faire le bilan de l'état des relations en matière de transport le long desdits corridors et de résoudre les difficultés qui pourront se poser dans l'application desdites conventions. Cette commission se réunira au moins une fois par an ;
- Les Ministres des transports des pays signataires sont chargés de l'application de la présente convention.

Régime de transit des marchandises et suivi de leur sortie du territoire

Une Instruction ministérielle en date du 2 janvier 2003 signée par le ministre des Finances et du Budget du Cameroun sur la réglementation douanière en matière de transit des marchandises améliore le régime de transit en accélérant la procédure d'apurement.

De cette Instruction il découle qu'au Cameroun, le transit s'effectue par voie terrestre (routière et ferroviaire) sous le couvert de déclarations en douane modèle IM8 et selon les règles suivantes:

- Les itinéraires définis dans le cadre des conventions RCA/Cameroun et Cameroun/Tchad en matière de transport terrestre des marchandises sont les seules voies légales reconnues pour le transit à destination de la RCA et du Tchad ;

- Un titre de transit est émis pour tout enlèvement de marchandises. Il est signé par le Chef de Service du transit dès lors que la cargaison est sur le moyen de transport ;
- Le « titre de transit » devient le document douanier identifiant une cargaison précise en circulation. Il conserve la même valeur réglementaire que l'IM8 originale (une photocopie de l'IM8 y est jointe) ;
- En cas d'acheminement par voies combinées rail/route avec rupture de charge à Belabo ou à Ngaoundéré, de nouveaux « titres de transit » apurant ceux de départ y sont émis pour accompagner les marchandises sur les trajets Belabo/RCA et Ngaoundéré/Tchad ;
- Les services des douanes ne procèdent au visa des déclarations de transit que dans les points fixes de contrôle mis en place ;
- Les agents des douanes présents dans les check-points s'assurent que les plombs, les scellés et marques des colis transportés n'ont pas été rompus ou altérés, et que leurs numéros sont identiques à ceux portés sur le titre de transit d'accompagnement ;
- Ils apposent leurs visas sur le titre de transit avec mention « vu au passage scellés ou plombs intacts » et indiquent le nombre de colis présentés. La visite physique des marchandises en transit est proscrite ;
- Par contre, lorsque les plombs sont rompus, le service annote le titre de transit avec la mention « vu au passage plombs ou scellés rompus ». Les agents des douanes procèdent immédiatement à la vérification de la cargaison et dressent procès-verbal. Un procès-verbal peut être valablement établi par une unité de gendarmerie ou une autorité administrative ;
- Un visa sera apposé sur le titre de transit dès le franchissement de la frontière (et non à Bangui ou N'djamena comme c'est le cas actuellement) et sera renvoyé à Douala directement pour apurement ;
- L'apurement se fait au bureau des douanes d'émission sur présentation du ou des titres de transit dûment visés en cours d'acheminement ainsi que par le bureau de douane à l'entrée du pays de destination ;

- Toutes les déclarations modèle IM8 sont couvertes par une caution bancaire, sauf dérogation spéciale accordée par le Ministre des Finances et du Budget. Les cautions bancaires couvrent le montant des droits et taxes.

Instruments de facilitation : documents douaniers

Chaque camion doit emporter les documents douaniers suivants :

- Le connaissement de Route ou Bordereau de transport qui est préparé par le transitaire ;
- L'IM8 ou la lettre de Transit produit par la Douane Camerounaise ;
- La feuille de route qui est préparée par la douane Centrafricaine ou Tchadienne et qui reprend les données indiquées sur l'IM8.

Chacun de ces documents a son propre format et des dispositions différentes quant aux rubriques à remplir.

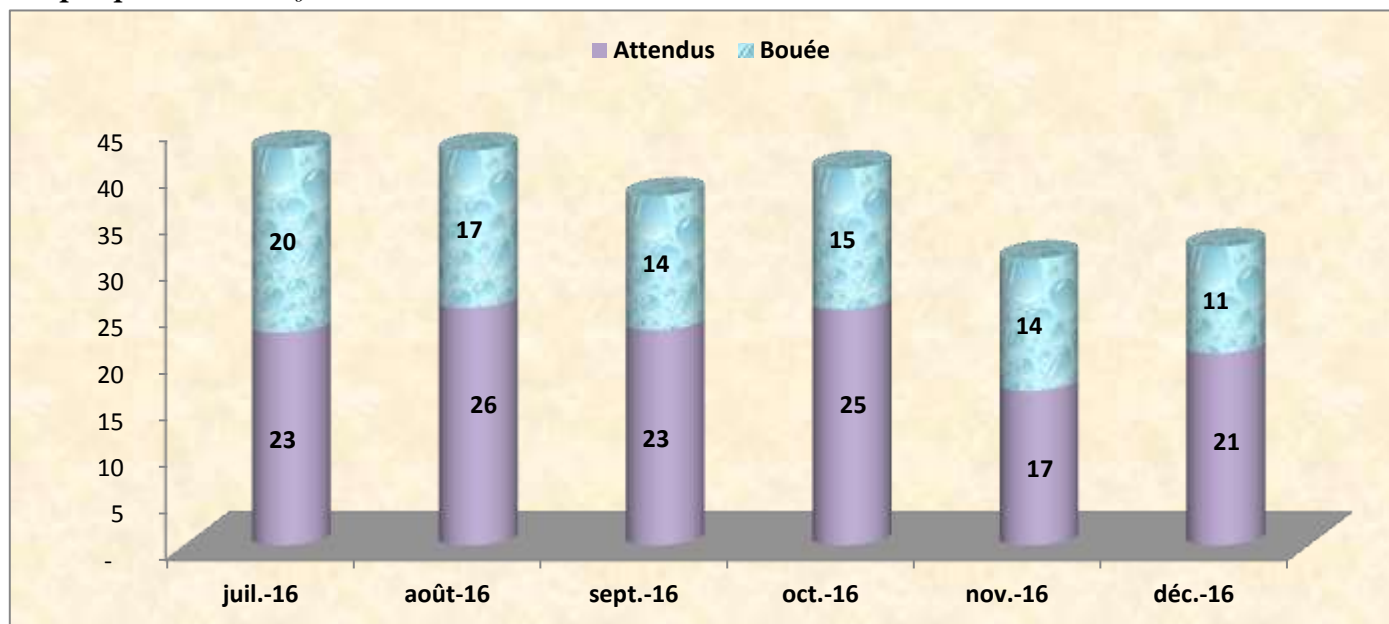
Pour tout complément d'informations sur la procédure de transit au Cameroun, se référer au portail d'informations sur le commerce extérieur du CNCC, baptisé « **Cameroon trade hub** » et dont le lien d'accès est le suivant :

www.cameroontradehub.cm

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

Baisse progressive des navires à la bouée de base (11 navires en moyenne par jour au mois de décembre)

Graphique 1 : *Nombre journalier de navires à la bouée de base et attendus*



Source : PAD

Pendant le second semestre de l'année 2016, le nombre moyen journalier de navires en attente à la bouée de base a connu une tendance baissière. De l'autre côté, le nombre moyen de navires attendus a évolué en dents de scie. Pour ce qui est des navires attendus, on observe que leur nombre a baissé entre le 3^e trimestre et le 4^e trimestre 2016 (24 navires en moyenne par jour contre 21 navires). Le mois d'août correspond à celui où le nombre de navires annoncés à la capitainerie atteignaient le pic (en moyenne 26 navires par jour), tandis que celui de novembre présente le nombre le plus bas (en moyenne 17 navires par jour).

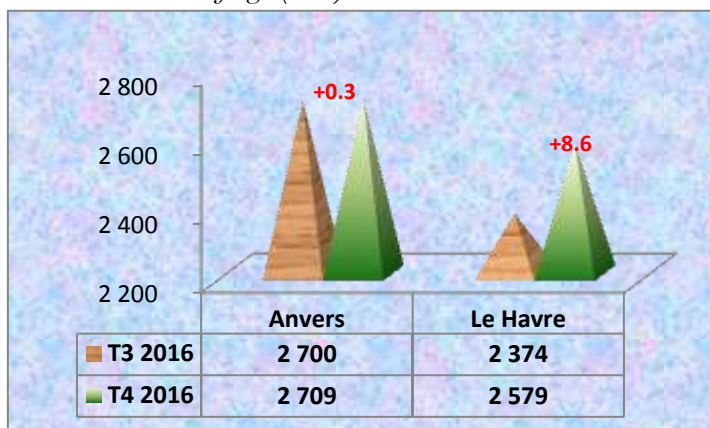
Pour ce qui est des navires en attente à la bouée de base, le même constat est établi entre le 3^e et le 4^e trimestres 2016. On passe d'une moyenne de 17 navires par jour à 14 navires. Le mois de juillet correspond à celui où l'affluence à la bouée de base était la plus prononcée, avec une moyenne journalière de 20 navires.

Il faut noter que c'est durant ce mois que le pic enregistré au cours du second trimestre a été observée (26 navires en une journée). Le mois de décembre par contre, connaît l'affluence la plus faible du second semestre 2016. Durant ce mois, le nombre de navires à la bouée de base oscillaient entre 8 et 17, avec une moyenne journalière de 11 navires.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Hausse du coût moyen de transport d'un 20' sec aux ports du Havre (8.6%) et stabilité à Anvers

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 2016	T4 2016	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1 237	1 224	-1,0%
Afrique du Sud	Durban	1 375	1 328	-3,5%
Allemagne	Hambourg	1 640	1 673	2,0%
Belgique	Anvers	1 648	1 620	-1,7%
Espagne	Valence	1 626	1 633	0,5%
France	Le Havre	1 637	1 650	0,8%

PAYS	PORTS	T3 2016	T4 2016	Variation
Chine	Qingdao	1 973	1 964	-0,5%
	Shanghai	2 010	2 029	0,9%
Inde	Nhava Sheva	2 002	1 996	-0,3%
EAU	Jebel Ali	1 969	1 999	1,5%
Etats-Unis	Houston	2 309	2 355	2,0%

Source : CNCC

En générale, le coût moyen d'un conteneur 20 pieds sec dans les principaux ports d'embarquement a connu soit une stabilisation soit une baisse au cours du 4^e trimestre 2016.

Dans les principaux ports d'embarquement africains on enregistre une diminution ; 1% à Abidjan et 3.5% à Durban.

En Europe, le port de Hambourg affiche une hausse de 2% du coût moyen de transport. Celui d'Anvers connaît une baisse de 1.7%. Tandis que ceux de Valence et du Havre montrent une quasi stabilité avec des variations inférieures à 1%. On observe dans tous ces ports européens qu'au cours du 4^e trimestre 2016, la volatilité des tarifs pratiqués est plus importante ; plus ou moins 300 € de la moyenne contre 100 € au trimestre précédent.

Le coût de transport d'un conteneur 20 pieds frigorifique a en moyenne crû dans les principaux ports d'embarquement. Au port du Havre, les chargeurs ont déclaré au cours du 4^e trimestre 2016, dépenser en moyenne 2 579 € pour assurer le transport de leur conteneur jusqu'au port de Douala. Cette situation traduit une hausse de 8.6% comparativement au 3^e trimestre de la même année. Au port d'Anvers l'augmentation est moins importante ; une différence d'environ 10 € est observée au cours du trimestre d'étude. Dans ces deux principaux port d'embarquement de ce type de cargaisons, 3 conteneurs sur 4 ont coûté moins de 2 700 € en terme de transport jusqu'au port de Douala.

Tout comme au trimestre précédent, le coût de transport d'un conteneur sur quatre était d'au moins 1 800 €.

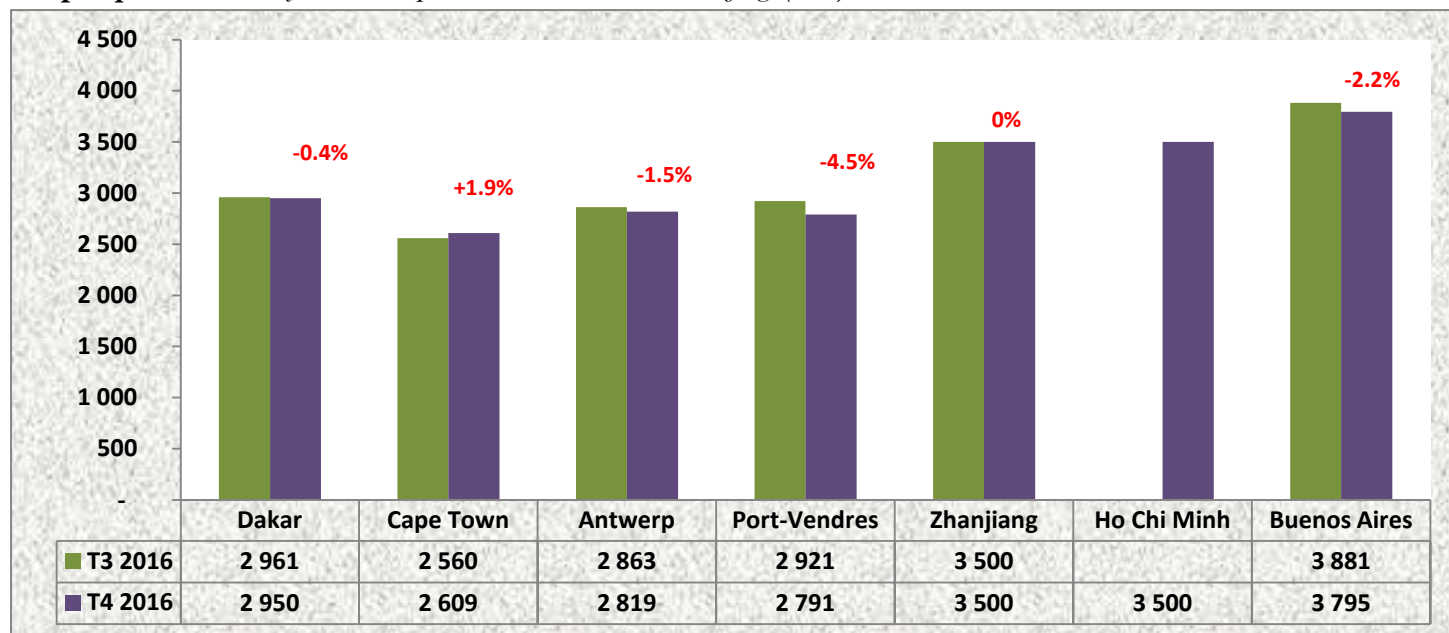
En dehors du port de Jebel Ali, la variation du coût de transport des conteneurs 20 pieds secs en provenance du continent asiatique est en moyenne inférieure à 1%. Au port de Jebel Ali on enregistre une hausse de 1.5%. Au cours du trimestre étudié, l'acheminement d'un conteneur sur deux a coûté moins de 2 000 €.

Au port de Houston, le coût moyen de transport d'un tel conteneur est passé de 2 309 € à 2 355 € ; soit une hausse de 2%. Au cours du 4^e trimestre, les tarifs pratiqués sont plus dispersés qu'au trimestre précédent. En effet, l'écart maximal à la moyenne est de 350 € contre 250 € pour le compte du 3^e trimestre 2016.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse de 4.5% du coût moyen de transport d'un conteneur 20' frigorifique au Port-Vendres et stabilité enregistrée aux ports de Dakar et Zhanjiang

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



Source : CNCC

Le coût de transport d'un conteneur 40 pieds frigorifique au port de Dakar est resté quasiment le même entre le 3^e et le 4^e trimestre 2016. En effet, en moyenne on enregistre une faible variation (-0.4%). Par ailleurs, on observe que les tarifs sont restés assez proches (plus ou moins 50 € de la moyenne) et comme au 3^e trimestre, un chargeur sur deux déclare avoir déboursé exactement la somme de 2 970 € pour le transport de chacun de ses conteneurs. Au port de Cape Town, la situation n'est pas la même ; on enregistre ici une hausse de 2% des tarifs pratiqués au cours du 4^e trimestre 2016.

Dans les principaux ports d'embarquement européens, on enregistre une tendance baissière du coût moyen de transport des conteneurs 40 pieds frigorifiques.

Au port d'Anvers, les chargeurs ont déclaré dépenser en moyenne 2 819 € au cours du 4^e trimestre 2016 pour assurer l'acheminement de leur conteneur au port de Douala.

Cette situation traduit une baisse de 1.5% par rapport au trimestre précédent. Au Port-Vendres, la baisse est plus significative (-4.5%). Ici, le coût moyen est passé de 2 921 € à 2 791 €.

Au niveau des principaux ports asiatiques d'embarquement des conteneurs 40 pieds frigorifiques, la structure des tarifs est restée inchangée. Pour acheminer son conteneur au port de Douala, le chargeur doit déboursé 3 500 €.

Au port de Buenos Aires, le coût moyen de transport est passé de 3 881 € à 3 795 €, soit une baisse de 2.2%. En moyenne, le 4^e trimestre 2016 présente le coût le plus bas. Toutefois, durant cette période, les tarifs pratiqués ont été plus volatiles (plus ou moins 300 € de la moyenne contre 250 € au trimestre précédent). Ici, 50% des conteneurs ont coûté chacun environ 3 700 € en termes de transport maritime.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse du coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec aux ports d'Anvers (-1.8%)

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

PAYS	PORTS	T3 2016	T4 2016	Variation	PAYS	PORTS	T3 2016	T4 2016	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 008	2 038	1,5%	Allemagne	Hambourg	2 622	2 658	1,4%
Chine	Ningbo	2 754	2 706	-1,7%	France	Le Havre	2 568	2 571	0,1%
	Qingdao	2 913	2 821	-3,1%	Espagne	Valence	2 567	2 641	2,9%
Inde	Nhava Sheva	2 826	2 940	4,0%	Royaume Uni	Felixstowe	2 480	2 640	6,4%
EAU	Jebel Ali	2 987	2 940	-1,6%	Belgique	Anvers	2 708	2 658	-1,8%
Canada	Montréal	3 152	3 117	-1,1%	Pays-Bas	Rotterdam	2 651	2 664	0,5%
Etats-Unis	Baltimore	3 253	3 136	-3,6%	Italie	Gênes	2 760	2 852	3,3%

Source : CNCC

Au cours du 4^e trimestre 2016, pour transporter un conteneur 40 pieds sec du port de Durban au port de Douala, les chargeurs ont déclaré déboursé en moyenne 2 038 € ; soit une hausse de 1.5% comparativement au trimestre précédent.

En dehors du port de Nhava Sheva (+4%) qui enregistre une hausse du coût moyen de transport de ce type de conteneurs, tous les autres principaux ports de départ asiatiques affichent une baisse. A Qingdao (-3.1%), où la baisse est la plus significative, le coût moyen de transport est passé de 2 913 € à 2 821 € entre le 3^e et le 4^e trimestre 2016. Les ports de Ningbo et de Jebel Ali possèdent une variation similaire (inférieure à 2%) et affichent respectivement un coût moyen de transport de 2 706 € et 2 940 €.

Dans tous les principaux ports d'embarquement asiatiques on remarque que 50% des conteneurs ont été transportés avec un tarif oscillant entre 2 200 € et 2 800 €.

Sur le continent américain, les principaux ports d'embarquement connaissent en moyenne une diminution du coût de transport pour ce type de conditionnement. Au port de Montréal la variation est de 1.1% et le coût moyen de transport au 4^e trimestre 2016 est de 3 117 €. Un chargeur sur trois déclarent avoir dépensé exactement 3 000 € pour assurer l'acheminement d'un conteneur jusqu'au port de Douala.

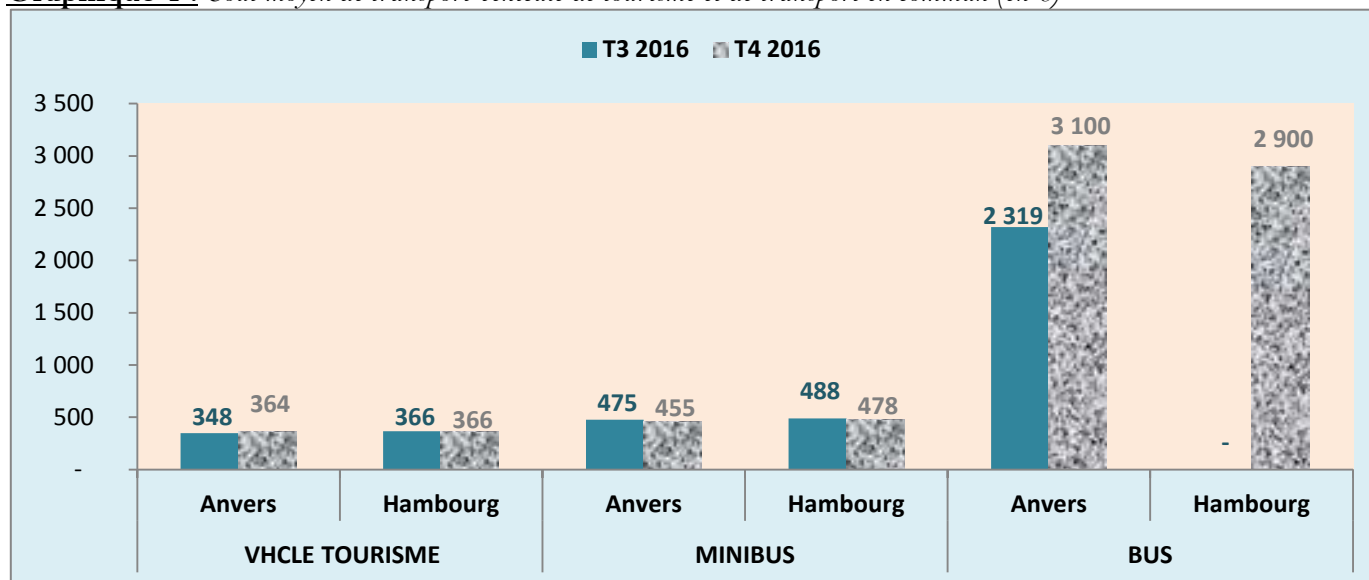
Au port de Baltimore où la baisse est de 3.6%, les tarifs pratiqués sont plus dispersés (plus ou moins 320 € de la moyenne, soit 50 € de plus qu'au port de Montréal). Ici, un chargeur sur trois a déboursé exactement 3 125 € pour le transport de son conteneur pour le port de Douala.

Des principaux points de départ européens des conteneurs 40 pieds secs seul le port d'Anvers présente une baisse du coût moyen de transport (-1.8%). Aux ports de Rotterdam et du Havre, les tarifs pratiqués ont été quasiment les mêmes entre les deux trimestres considérés. Les variations les plus significatives sont observées à Felixstowe (+6.4%), à Gênes (+3.3%) et à Valence (+2.9%). 75% des chargeurs ayant utilisé les ports européens pour acheminer leur cargaison ont déboursé entre 2 000 € et 2 800 € pour chacun de leur conteneur.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Hausse du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme au port d'Anvers (+4.6%) contre stabilité à Hambourg

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



Source : CNCC

Au cours du 4^e trimestre 2016, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est resté le même au port de Hambourg (366 €). Les tarifs pratiqués y sont en effet, resté inchangés avec notamment un écart maximal à la moyenne de 100 € et 50% des tarifs payé égaux à 350 €.

Au port d'Anvers on assiste à une hausse d'environ 5% du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme. Il passe de 348 € à 364 € entre le 3^e et le 4^e trimestre 2016. 75% des tarifs pratiqués pour le transport d'un véhicule de tourisme à destination du port de Douala, oscillent entre 300 € et 350 €.

Dans les deux principaux ports de départ des Minibus on enregistre en moyenne une baisse du coût de transport. Au port d'Anvers la diminution est plus significative (-4.2%), le coût moyen de transport d'un minibus y passe de 475 € à 455 €. L'écart à la moyenne atteint souvent 200 €. Toutefois, on note que seul 25% des tarifs pratiqués étaient supérieure à 450 €.

Au port de Hambourg (-2.1%) on constate que les tarifs sont plus dispersés au 4^e trimestre 2016 (plus ou moins 180 € contre 75 € au 3^e trimestre 2016). Trois minibus sur quatre ont coûté moins de 490 € en termes de transport maritime.

S'agissant des Bus, on note que le port de Hambourg qui n'avait pas connu d'embarquement de ce type de véhicule au cours du 3^e trimestre 2016 en a enregistré au cours de la période étudiée. Les chargeurs déclarent avoir versé en moyenne 2 900 € pour assurer le transport de leur véhicule.

Au port belge, le coût moyen de transport d'un Bus est passé de 2 319 € à 3 100 € ; soit une hausse de 33.6%. en effet, durant le 4^e trimestre 2016, les tarifs pratiqués présente une forte disparité, l'écart à la moyenne atteint parfois 1 500 €, soit deux fois plus qu'au 3^e trimestre 2016. De plus, le coût de transport maritime d'un Bus sur deux s'élevait à au moins 4 700 €.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au cours du 4^e trimestre 2016, le mois de décembre affiche le pire record dans la sortie des conteneurs à l'import

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

	juil-16	août-16	sept-16	oct-16	nov-16	déc-16
Moyenne	16,3	17,6	18,2	17,7	14,1	18,8
Variation	3,2%	8,0%	3,4%	-2,7%	-20,3%	33,3%
1^{er} Quartile	8	8	8	8	6	10
2^e Quartile	14	14	14	13	12	16
3^e Quartile	21	23	23	24	19	24

Source : Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)

Au 4^e trimestre 2016, le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala était d'environ 17 jours soit une demi-journée de moins par rapport au trimestre précédent.

Le passage entre ces deux trimestres s'effectue par une baisse (-2,7%) du délai moyen de passage des conteneurs à l'import. En effet, au cours du mois d'octobre 2016, les conteneurs importés séjournaient en moyenne 17,7 jours au terminal de DIT soit une demi-journée de moins qu'au mois de septembre 2016.

Le mois de novembre affiche la meilleure célérité avec une moyenne de 14 jours. De plus, le quart des conteneurs sortis durant ce mois a mis moins de 6 jours. Par ailleurs, moins de 25% des chargeurs ont mis plus de 21 jours pour réaliser l'ensemble des formalités de dédouanement ce qui est un record sur l'ensemble du 2^e semestre 2016.

Au cours du mois de décembre 2016, le délai moyen de passage d'un conteneur à l'import connaît une hausse de 33,3% (environ 19 jours). Durant ce mois, pour voir 25% des cargaisons sortir, il a fallu attendre 10 jours. Trois conteneurs sur dix mettaient plus de 21 jours au parc DIT. Le mois de décembre affiche les pires délais pour le compte du 2^e semestre 2016.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Au cours du 4^e trimestre 2016, le mois de décembre présente la meilleure célérité de sortie des véhicules d'occasion

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

	juil-16	août-16	sept-16	oct-16	nov-16	déc-16
Moyenne	15,9	14,4	16,8	19	13,2	12,8
Variation	4,6%	-9,4%	16,7%	13,1%	-30,5%	-3%
1^{er} Quartile	7,1	5,9	7	7,1	6,9	4,1
2^e Quartile	11	11	11	16,1	10,1	9,1
3^e Quartile	18,1	17,1	22,9	25	17	16,2

Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)

Au cours du 4^e trimestre 2016, les véhicules d'occasion importés ont séjourné en moyenne 15 jours au parc TMFD. Ceci traduit une situation similaire par rapport au trimestre précédent. Une analyse mensuelle révèle cependant une différence au cours de ces deux périodes. Au cours du 3^e trimestre 2016, le délai de passage a évolué en dents de scie et oscillait en moyenne entre 14 et 16 jours. Par contre, durant les trois derniers mois de l'année, a connu une tendance baissière ; allant de 19 jours à un peu moins de 13 jours.

Le passage du mois de septembre à octobre est marqué par une hausse de 13.1% du délai moyen de passage. En effet, il passe d'environ 17 jours à 19 jours. Ces deux mois correspondent pour chacun des trimestres concernés, au mois où la vitesse de sortie de ce type de cargaison était la moins rapide. En octobre 2016, on enregistre un ralentissement significatif dans la sortie des véhicules au parc TMFD. La moitié des chargeurs déclare avoir fait sortir leur véhicule au moins 16 jours après son arrivée au parc. Le mois de novembre affiche des résultats moins inquiétants.

Les chargeurs ont affirmé n'avoir eu besoin en moyenne que de 13 jours pour faire sortir leur engin du parc TMFD ; soit 6 jours de moins qu'au mois d'octobre de la même année. De plus, 50% des véhicules sortis du parc durant le mois de novembre y ont séjourné moins de 10 jours.

Le mois de décembre est sans aucun doute celui qui possède la célérité la plus importante au cours du 2^e semestre 2016. Avec en moyenne 13 jours, les chargeurs ont pu effectuer l'ensemble des formalités nécessaires à la sortie de leur véhicule. Durant cette période, 25% de chargeurs ont pu faire sortir leur véhicule du parc TMFD en moins de 4 jours. Par ailleurs, un chargeur sur quatre déclare avoir eu besoin d'au moins 16 jours pour achever les formalités de dédouanement de son véhicule.

FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 1.6% du fret aérien à destination du Cameroun

Suite à la baisse du fret aérien de 11.3% enregistrée au cours du 3^e trimestre 2016, on observe une augmentation de ce fret d'environ 9% pour le compte du 4^e trimestre 2016. En effet, il passe de 5 267 à 5 723 tonnes entre les deux derniers trimestres de l'année 2016.

Tableau 5: Fret aérien import par type de marchandises (en tonnes)

Type de Marchandises	T3 2016		T4 2016		T3 2016
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 380	54,5	1 515	58,8	9,8%
GROUPAGES	567	22,4	559	21,7	-1,5%
PRODUITS DANGEREUX	256	10,1	226	8,8	-11,7%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	79	3,1	87	3,4	9,6%
PERISSABLES	48	1,9	35	1,4	-26,4%
COLIS DIPLOMATIQUES	22	0,9	27	1,1	23,5%
AUTRES	181	7,1	126	4,9	-30,2%
TOTAL	2 534	100	2 575	100	1,6%

Source : ADC

A l'import, le tonnage de marchandises transportées par voie aérienne est passé de 2 534 tonnes au 3^e trimestre 2016 à 2 575 tonnes au 4^e trimestre 2016. Cette situation traduit une hausse de 1.6%. Le poids des marchandises importées par voie aérienne est moins importante au cours du 4^e trimestre ; il représente 45% du fret aérien total contre 48.1% au 3^e trimestre 2016.

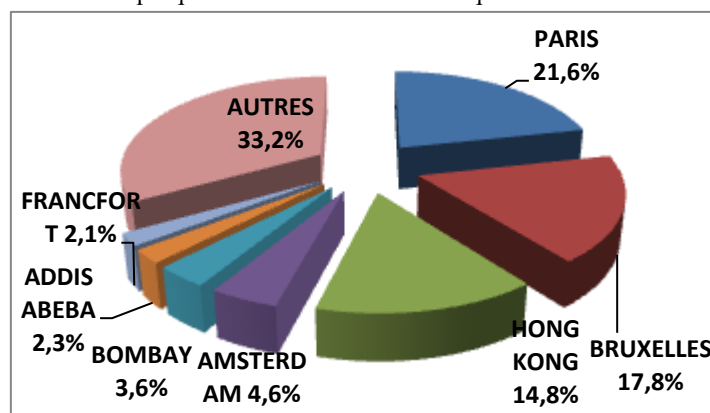
La composition du fret aérien à l'import n'a subi aucun changement ; les Colis divers (58.8%) gardent la première place suivi des marchandises en groupage (21.7%) et les Produits dangereux (8.8%).

La variation la plus significative est enregistrée pour les Périssables, leur tonnage passe de 48 à 35 soit une baisse de 26.4%. Les Colis diplomatique ont une variation similaire mais le sens est inverse. Avec une augmentation de 23.5%, ce type de cargaisons affichent pour le compte du 4^e trimestre 2016, 27 tonnes débarqués dans l'un des aéroports internationaux du Cameroun.

Les Produits pharmaceutiques ainsi que les Colis divers possèdent chacun une hausse d'environ 10%.

Les marchandises en groupage qui présentaient au 3^e trimestre la variation la plus importante (+65%) connaissent une tendance inverse et s'évaluent à 559 tonnes au 4^e trimestre 2016, soit une baisse de 1.5%.

Les principales villes de provenance du fret aérien au cours de la période étudiée sont : Paris (21.6%), Bruxelles (17.8%), Hong Kong (14.8%) et Amsterdam (4.6%). Lagos d'où sont parties 8% du fret aérien import au 3^e trimestre 2016 n'a contribué que pour 0.7% au cours de la période étudiée.



FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 15% du fret aérien en partance du Cameroun

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

Type de Marchandises	T3 2016		T4 2016		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
VIVRES	1 586	58,0	1 617	51,4	2%
PERISSABLES	584	21,4	919	29,2	57%
COLIS DIVERS	355	13,0	392	12,5	10%
FLEURS	41	1,5	69	2,2	67%
GROUAGES	35	1,3	27	0,9	-23%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	15	0,6	22	0,7	45%
PRODUITS DANGEREUX	6	0,2	8	0,3	41%
AUTRES	110	4,0	94	3,0	-15%
TOTAL	2 733	100	3 148	100	15%

Source : ADC

Au cours du 4^e trimestre 2016, les marchandises exportées par voie aérienne représentent 55% du fret aérien global, soit 4 points de plus qu'au trimestre précédent. Son tonnage est passé de 2 733 tonnes au 3^e trimestre 2016 à 3 148 tonnes au 4^e trimestre de la même année ; soit une hausse de 15%.

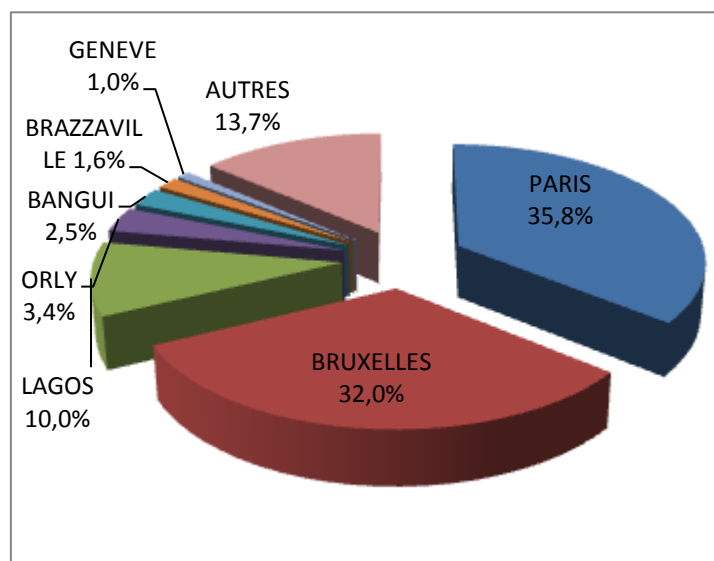
Comme le fret aérien à l'import, la composition du fret aérien à l'export n'a connu aucun changement. Il est essentiellement porté par les Vivres (51.4%), les Périssables (29.2%) et les Colis divers (12.5%). Les autres types de cargaisons représentent chacun moins de 3% du fret aérien export.

En dehors des marchandises en groupage dont le tonnage subit une diminution de 23%, tous les autres types de marchandises dont le poids est supérieur à 0.3% connaissent une variation positive de leur volume.

La variation la plus significative est notée pour les Fleurs (+67%), leur tonnage passe de 41 à 69. Les Périssables (+57%) augmentent eux aussi de plus de moitié, initialement à 584 tonnes (au 3^e trimestre 2016), leur tonnage s'élève à 919 tonnes au 4^e trimestre 2016.

Les Vivres, principales type de cargaisons exportées par voie aérienne, enregistre la variation la moins significative. Avec 1 617 tonnes exportées au 4^e trimestre 2016, cela traduit une hausse de 2%.

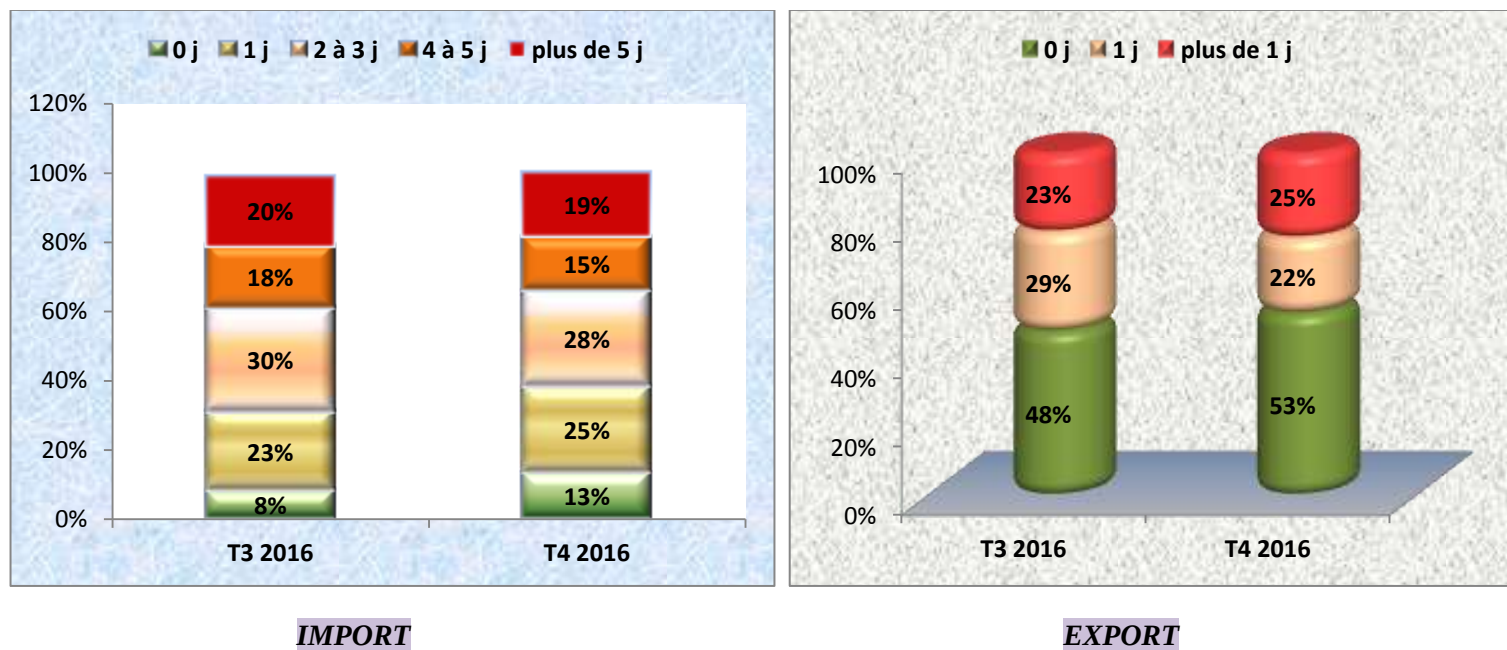
Les principales villes destinataires des produits exportés sont : Paris (35.8%), Bruxelles (32%) et Lagos (10%).



FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

Légère amélioration des délais de passage aéroportuaire aussi bien à l'import qu'à l'export

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



Source : ADC

Après la quasi stabilité observée au cours du 3^e trimestre 2016 dans les délais de passage aéroportuaires des cargaisons à l'importation, on enregistre pour le compte du dernier trimestre de l'année 2016 une variation significative. L'enlèvement dans les différents aéroports internationaux a été plus rapide au cours du 4^e trimestre 2016 comparativement au trimestre précédent.

La proportion de marchandises ayant été enlevée le jour même de leur embarquement est passé de 8% à 13%, soit 5 points de plus. La quantité de marchandises sortie de l'aéroport le lendemain de leur débarquement représente 25% du fret aérien à l'import au cours du 4^e trimestre 2016, soit 2 points de plus qu'au 3^e trimestre de la même année. On note en outre que les cargaisons à l'importation ayant séjourné plus d'une journée représente une part inférieure comparativement au 3^e trimestre 2016.

En effet, celles ayant durée 2 à 3 jours perdent 2 points de leur proportion, tandis que celles dont la durée est de 4 à 5 jours reculent de 3 points. Les cargaisons ayant séjourné plus de 5 jours dans l'un des aéroports internationaux du Cameroun représentent 19% au 4^e trimestre du fret aérien à l'import contre 20% lors du trimestre précédent.

La situation pour les marchandises à l'exportation est mitigée. On remarque que plus de cargaisons ont été embarquée le jour même de leur arrivée dans l'un des aéroports internationaux, 53% du fret aérien export au 4^e trimestre 2016 soit 5 points de plus qu'au 3^e trimestre 2016. Par contre les marchandises destinées à l'exportation ayant séjourné plus d'une journée représente 25% au 4^e trimestre 2016, soit 2 points de plus qu'à la période précédente. Celles ayant été embarquée le lendemain de leur arrivée à l'aéroport représentent 22% au cours du trimestre étudié contre 29 la période précédente.

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

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

|| 4^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