



NOTE DE CONJONCTURE || 2015



AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

CONJONCTURE NATIONALE → P3

NAVIRES → P4

P4 -Types de navires ayant accosté

P5 - Nombre journalier de navires à la bouée de base / attendus

P6 - Séjour moyen des navires

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P7

P7 -Conteneurs

P12 -Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES → P14

P14 - Conteneurs

P15 - Véhicules

FRET FERROVIAIRE → P16

P16-Tonnage

P18 -Coût de transport

FRET AERIEN → P20

P20-Tonnage



« Maîtriser les indicateurs clés afin de mieux agir »

« Encadrer et assister les chargeurs le long de la chaîne logistique », telle est la mission fondamentale du Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC). Sa réalisation exige un contrôle permanent de l'évolution des différents indicateurs de performance du commerce international, une maîtrise des informations relatives aux opérations d'importation, d'exportation et de transit ainsi qu'une stratégie de communication efficace vis-à-vis des chargeurs.

A ce titre, le CNCC déploie son personnel sur le terrain pour comprendre les difficultés des chargeurs. Dans le souci d'être proche de ceux-ci, des antennes ont été créées à Kribi et Limbé. En plus de ces échanges, des sessions de formation gratuite sont organisées chaque trimestre et des supports d'informations sont produits périodiquement, à l'instar de ce document.

La **Note de Conjoncture** du CNCC, se présente comme un instrument d'observation de la chaîne logistique des transports dont le but est de renseigner régulièrement sur l'évolution des données sur toute la chaîne. Elle se veut par conséquent un outil d'aide à la décision pour les Pouvoirs publics.

Ce numéro est une édition spéciale qui couvre toute l'année 2015 et aborde les éléments relatifs aux mouvements des navires, aux coûts de transport maritime, aux délais de passage portuaire des marchandises, au fret ferroviaire et aérien.

En 2015, le port de Douala a reçu 1 156 navires. Chaque jour de l'année on enregistre un peu moins d'une trentaine de navires en moyenne à la bouée de base. Leur séjour global (bouée de base et quai) a connu une baisse d'au moins une journée selon le type de navires. Le délai de passage portuaire d'un conteneur à l'import affiche une meilleure performance au cours 2^e trimestre 2015. Le 4^e trimestre 2015 affiche le meilleur record de célérité dans le passage portuaire pour ce qui est du trafic des véhicules d'occasion.

Entre le 1^{er} et le 2nd semestre 2015, le fret ferroviaire a crû de 4.1% alors que le fret aérien a enregistré une baisse d'environ 20%.

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

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

CONJONCTURE NATIONALE

Activité économique

Selon l'Institut National de la Statistique (INS), le 3^e trimestre 2015 est marqué par une nette amélioration de l'activité économique avec une croissance du PIB de +7% par rapport au 3^e trimestre 2014. Cette embellie est le résultat d'une amélioration considérable des activités dans tous les secteurs : secondaire (+9,4%), tertiaire (+6,9%) et primaire (+5,3%). Sur les neuf premiers mois de l'année, le PIB affiche une croissance de 5,6% comparativement aux neuf premiers mois de l'année 2014.

Le dynamisme du secteur primaire découle essentiellement de la bonne performance des activités de l'agriculture industrielle et d'exportation (+26,8%). Cette performance s'explique par la reprise des activités agricoles liées à la campagne cacaoyère dans la majorité des bassins de production. Les activités d'élevage, chasse et pêche (+7,5%) et celles de la sylviculture (2,8%) ont également contribué à cette bonne tenue du secteur primaire.

L'embellie du secteur secondaire est principalement induite par le regain des activités des industries extractives qui ont enregistré un taux de croissance de 27,8% en glissement annuel. Le résultat du secteur secondaire est également lié aux efforts observés dans les bâtiments et travaux publics (+13,2%), ainsi qu'à l'accroissement du niveau d'activité de production et de distribution d'eau et d'électricité (+8,3%) par rapport au 3^e trimestre 2014.

La bonne progression du secteur tertiaire est le résultat du dynamisme retrouvé des activités de l'administration publique, de la santé et de l'éducation (+13,9% après +4,5%) couplé à celui des activités de transport (+10,1%) et du commerce et réparation (+7,3%). Les services financiers (+7,6% contre 1,5% le trimestre passé) contribuent également à cette performance, tout comme les activités d'hôtel et restauration même si le rythme de croissance reste stable +3,1% comme le trimestre dernier.

S'agissant du suivi de l'évolution de l'inflation faite par l'INS, on note que le niveau général des prix des produits à la consommation finale des ménages en se situant à 2,7% en 2015, a augmenté à un rythme plus soutenu qu'en 2014 où la hausse était de 1,9%. Cette hausse du niveau général des prix au cours de l'année 2015 résulte en grande partie du renchérissement de 8,9% des prix des boissons alcoolisées et tabacs, de 7,5% des prix des biens et services de transport et de 5,9% des prix des services de restaurants et hôtels. Sur le plan spatial, Buea enregistre la plus forte hausse générale des prix, suivie de Garoua, Ebolowa et Bamenda avec respectivement 4,3%, 3,6%, 3,5% et 2,9%.

Secteur du transport maritime

En 2015, 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 annuel qui s'est établi à -2%. Le volume de ces échanges est de 10 397 565 tonnes au cours de l'année contre 10 581 034 tonnes au cours de l'année 2014.

L'offre de transport de la période a été assurée par 1 156 navires contre 1 170 navires en 2014, soit une baisse de 1,2%.

Les armateurs qui se sont le plus distingués au cours de cette période sont: MAERSK LINE, SEA TANK, MSC MEDITERRANEE, SAFMARINE, SOCIETE NAVALE CHARGEURS DELMAS, CHINA OCEAN SHIPPING COMPANY, GRIMALDI, COMPAGNIE MARITIME D'AFFRETEME.CGM.

La Chine est le premier partenaire du Cameroun en 2015, malgré un recul de 24% des échanges avec ce pays. Ce trafic représente 17% du trafic global de la période contre 22% en 2014. Elle est suivie par l'Espagne, la Belgique, la France et la Thaïlande, classée cinquième.

Les principaux produits embarqués sont: le Bois en grumes qui représente 37% du volume total des marchandises embarquées cette période, le Bois débité (représente 24% du volume total embarqué), la banane (représente 11% du volume total embarqué), le cacao (représente 10% du volume total embarqué) et le coton (représente 7% du volume total embarqué).

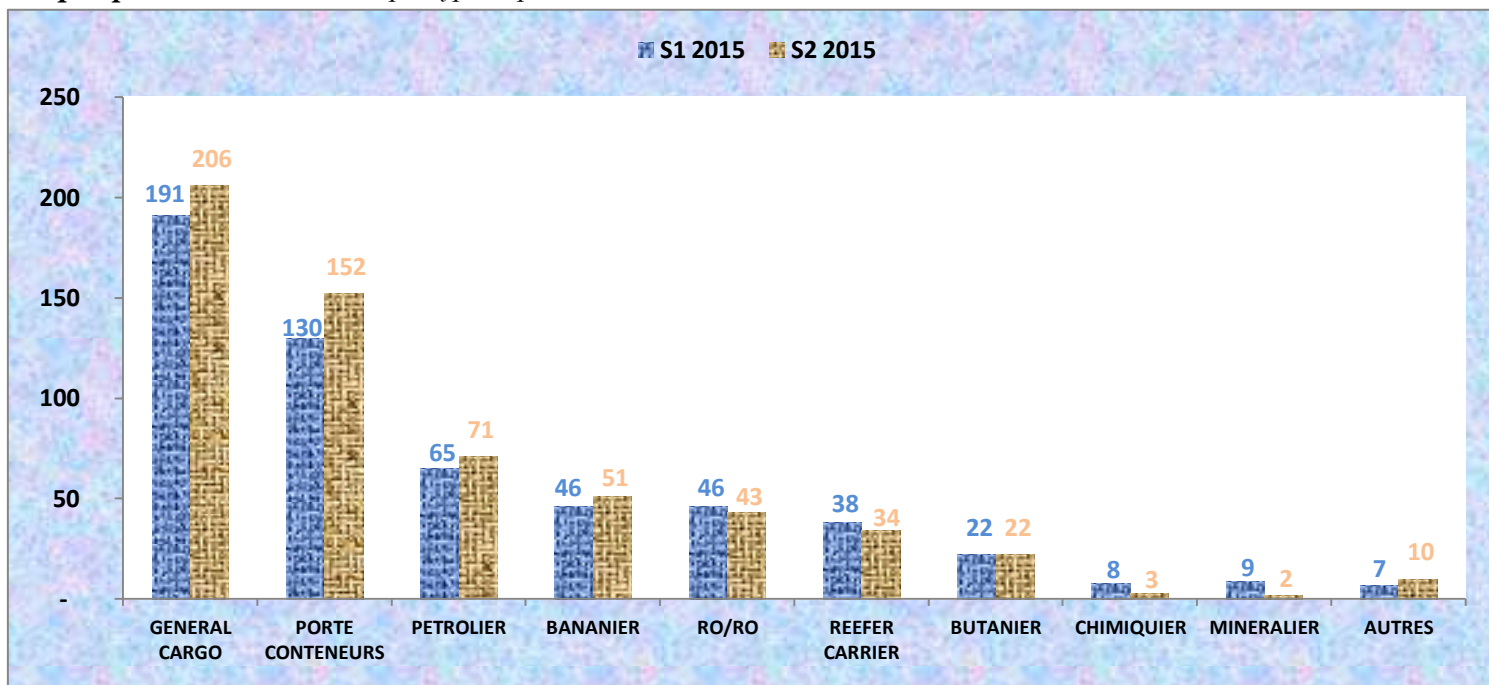
En 2015, Les Hydrocarbures et Dérivées et Le Clinker représentent les plus importants volumes des produits débarqués au port de Douala. Les entrées de Ciment ont reculé de 77% alors que celles de Clinker ont grimpé de 53%. S'agissant des denrées alimentaires, les entrées de Riz augmentent de 23% contrairement à celles de Blé qui diminuent de 18% tandis que les entrées de Poisson congelé enregistrent une variation annuelle moins substantielle (+1%).

NAVIRE | Type de navires ayant accosté

Hausse simultanée des General Cargo (8%), Porte-conteneurs (17%) et Pétroliers (9%) au 2nd semestre 2015

Le nombre de navires ayant accosté au port de Douala s'est établi à 1 156 en 2015 contre 1170 en 2014, soit une baisse de 1.2%. Au cours du 1^{er} semestre 2015, le port a enregistré 562 navires contre 594 au cours du semestre suivant ; soit une hausse d'environ 6%.

Graphique : Nombre de navires par type au port de Douala entre le 1^{er} et 2^e semestre 2015



Source : PAD

En données annuelles, les General Cargo (34%), les Porte-conteneurs (24%) et les Pétroliers (12%) représentent à eux seuls, près des 3/4 des navires ayant fréquenté le port de Douala.

En données semestrielles, le nombre de General Cargo est passé de 191 au 1^{er} semestre 2015 à 206 au 2nd semestre, soit une augmentation de près de 8%. Les Porte-conteneurs (+17%) et les Pétroliers (+9%) affichent également des résultats à la hausse.

Les Bananiers dont le nombre passe de 46 à 51 navires constituent 8% de la flotte touchant le port de Douala.

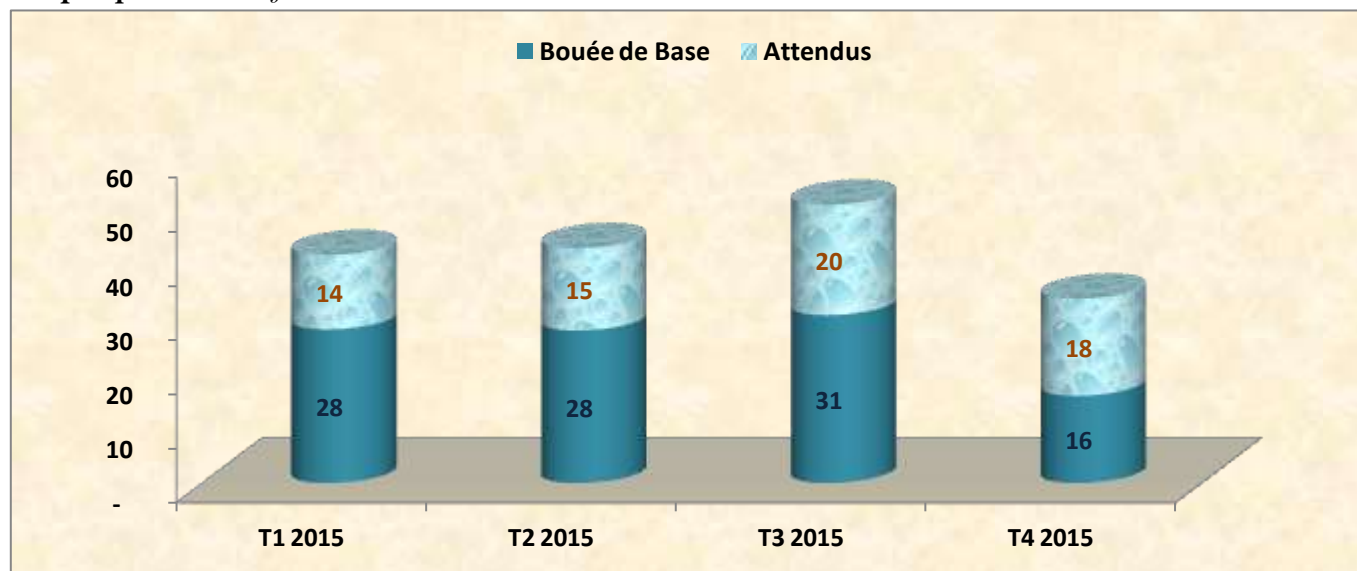
Les Rouliers connaissent une diminution de 3 navires et leur nombre au cours du second semestre 2015 est de 43. Le nombre de Minéraliers ainsi que celui des chimiquiers enregistrent des baisses substantielles respectivement de 78% et 63%.

Les Butaniers conservent leur effectif au cours des deux périodes étudiées ; celui-ci étant de 22 navires.

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

Forte affluence observée à la bouée de base au cours du 3^e trimestre contrairement aux trois derniers mois de l'année (16 navires en moyenne par jour en attente)

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



Source : PAD

Le nombre moyen de navires en attente à la bouée de base par jour est resté stable au cours du 1^{er} semestre (28 navires), tandis qu'au cours du semestre suivant, la situation a connu une forte variabilité pendant les trimestres. En effet, au cours du 3^e trimestre, en moyenne 31 navires étaient en attente à la bouée de base chaque jour. Ce chiffre est quasiment divisé par deux au cours du 4^e trimestre, période où le nombre journalier de navires en attente était en moyenne de 16.

L'analyse des différents quartiles permet de constater qu'au cours des deux premiers trimestres de l'année 2015, un jour sur quatre au moins 30 navires étaient présents à la bouée de base. Par ailleurs, au cours du 3^e trimestre, un jour sur deux on enregistrait au moins 32 navires en attente. Ce trimestre a connu des jours où le nombre de navires à la bouée de base dépassait la quarantaine.

La situation s'est nettement améliorée au cours des trois derniers mois de l'année. En effet, durant cette période, le

nombre de navires à la bouée de base oscillait entre 8 et 27. Trois jours sur quatre, on enregistrait moins de 20 navires dans cet espace du port de Douala.

Le nombre moyen de navires attendus au cours du premier semestre est resté en moyenne en deçà de 15 navires tandis qu'au cours du 2nd semestre il était de 19 navires (20 navires en moyenne par jour au 3^e trimestre et 18 navires pour le compte du 4^e trimestre).

Navires à la bouée de base : Navires arrivés au port de Douala et en attente d'accoster à un quai ;

Navires attendus : Navires annoncés par les consignataires à la capitainerie du port comme devant arriver au port de Douala dans les jours à venir (pas nécessairement le même jour).

NAVIRE | Attente / Séjour par type de navires

Réduction du séjour global moyen des différents types de navires exceptés celui des Reefer Carrier (hausse de 2.5 jours)

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

Type de navires	S1 2015	S2 2015	Variation
REEFER CARRIER	2.9	5.8	98%
GENERAL CARGO	5.4	5.2	-4%
PORTE CONTENEURS	8.5	3.1	-63%
CHIMIQUIER	2.8	2.3	-16%
PETROLIER	4.1	20.	-50%
ROULIER	2.3	1.5	-33%
BUTANIER	1.4	0.9	-37%
BANANIER	1.3	0.3	-80%
MINERALIER	0.7	0.04	-94%

Source : PAD

En général, le séjour global (bouée de base et quai) des navires au port de Douala connaît une baisse.

En dehors des Reefer Carrier dont l'attente à la bouée de base a quasiment doublé passant de 3 jours à environ 6 jours, tous les autres types de navires observent une diminution de leur temps moyen d'attente entre le 1^{er} et le 2nd semestre 2015.

La baisse la moins significative est celle qu'affichent les General Cargo dont l'attente passe de 5.4 à 5.2 jours, soit une baisse de 4%.

La variation la plus importante est observée chez les Minéraliers et les Bananiers. Pour la première famille de navires, elle passe d'un peu plus d'un jour à moins d'une demi-journée ; tandis que pour la seconde famille, elle passe de 17 heures à environ 1 heure.

Les Pétroliers voient leur attente diminuer de moitié en moyenne (2 jours au 2nd semestre 2015) et celle des Rouliers baisse d'environ une journée et se situe en moyenne à une journée et demie au cours du 2nd semestre 2015.

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

Type de navires	S1 2015	S2 2015	Variation
GENERAL CARGO	7.0	6.6	-6%
REEFER CARRIER	4.2	3.9	-7%
MINERALIER	6.4	2.1	-67%
ROULIER	2.0	2.1	6%
PORTE CONTENEURS	2.8	2.0	-30%
BUTANIER	2.5	1.9	-23%
PETROLIER	2.3	1.9	-17%
BANANIER	2.9	1.5	-48%
CHIMIQUIER	2.5	1.1	-54%

Source : PAD

Pour ce qui est du séjour à quai, seuls les Rouliers enregistrent une hausse en moyenne ; il augmente d'environ 3 heures. Les Butaniers, Pétroliers, Bananier et Chimiquiers dont le séjour moyen à quai au cours du 1^{er} semestre 2015 était légèrement en dessous de 3 jours connaissent une réduction d'au moins un jour et affichent une durée moyenne à quai inférieure à 2 jours pour le compte du 2nd semestre 2015.

Les Reefer Carrier malgré une baisse de 7% du séjour moyen passent environ 4 jours à quai. Cependant, on note qu'un navire sur deux de ce types mettait au plus 3 jours à quai.

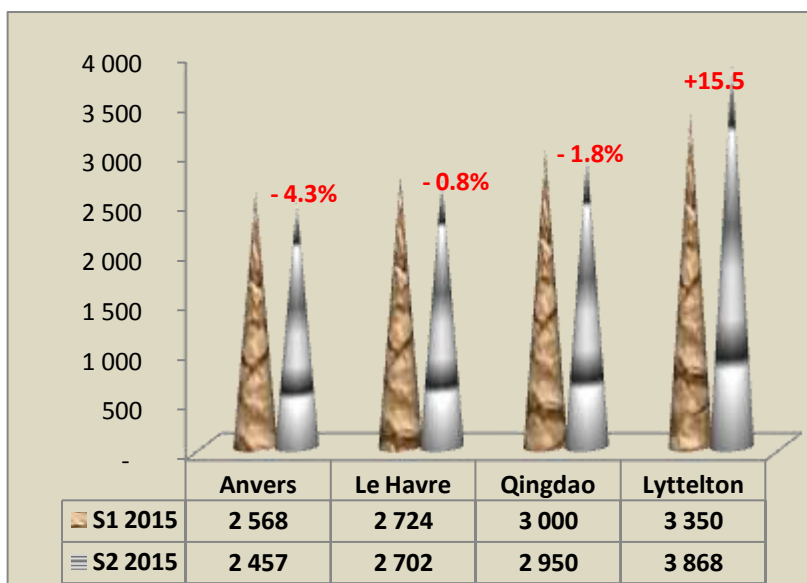
Les General Cargo ont séjourné en moyenne une semaine à quai au courant de l'année 2015. L'analyse des quartiles montre que 25% de ces bâtiments ont mis plus de 10 jours à quai. Trois Porte-conteneurs sur quatre ont séjourné au plus 3 jours à quai.

Dans l'ensemble, en dehors des General Cargo dont le séjour global passe en moyenne de 10 jours à 12 jours et demi, tous les autres types de navires connaissent une baisse de leur temps d'escale au port de Douala. Elle est en moyenne d'une demi-journée pour les Porte-conteneurs, 3 jours pour les Rouliers et 2 jours pour les Chimiquiers et Minéraliers.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Hausse de 15.5% du coût moyen de transport d'un conteneur 20' frigorifique en provenance du port de Lyttelton

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



Source : CNCC

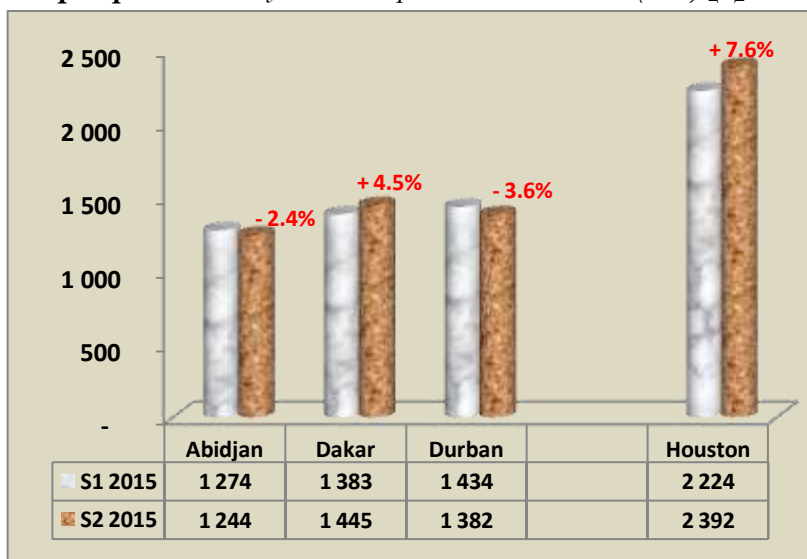
Conteneurs 20' frigorifiques

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds frigorifique a connu une diminution (moins de 5%) dans les principaux ports d'embarquement à l'exception du port de Lyttelton où il croît de 15.5% et affiche une valeur de 3 868€ au cours du 2nd semestre 2015. Dans ce port moins de 20% des conteneurs ont déboursé un montant supérieur à la moyenne pour assurer leur transport.

A Anvers, le coût moyen passe de 2 568 € à 2 457 € traduisant une baisse de 4.3%. Au cours des deux semestres de l'année, 75% des chargeurs ont déclaré déboursé au plus 2 700 € pour le transport maritime de leur conteneur.

Au port de Qingdao, les tarifs pratiqués sont très proches ; ils oscillent entre 2 850 € et 3 000 €.

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



Source : CNCC

Conteneurs 20' secs

Des principaux ports d'embarquement africains, seul le port de Dakar affiche une hausse du coût moyen de transport (4.5%); celui-ci y est passé de 1 383 € à 1 445 €. La moitié des conteneurs en provenance de ce port a assuré son transport avec au plus 1 500 €. Aux ports de Durban et d'Abidjan, l'écart maximal à la moyenne est de 200 €. On observe qu'au port ivoirien un conteneur sur quatre a payé un montant supérieur à 1 200 €.

Dans le principal port d'embarquement américain, le coût moyen de transport est passé de 2 224 € au 1^{er} semestre à 2 392 € au 2nd semestre 2015 ; soit une augmentation de 7.6%. la variabilité des tarifs est plus prononcée au 2nd semestre (plus ou moins 450 € de la moyenne contre 350 € au 1^{er} semestre). 25% des conteneurs ont pu être acheminé au port de Douala avec un montant supérieur à 2 500 €.



COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Quasi stabilité du coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec dans les ports de Livourne, Valence, Nansha et Nhava Sheva

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

EUROPE					ASIE				
PAYS	Port	S1 2015	S2 2015	Variation	PAYS	Port	S1 2015	S2 2015	Variation
Italie	Livourne	1 539	1 542	0.2%	Chine	Nansha	1 949	1 950	0.1%
Espagne	Valence	1 552	1 563	0.7%		Xingang	2 004	2 061	2.9%
Belgique	Anvers	1 690	1 641	-2.9%		Shanghai	2 044	2 063	0.9%
Allemagne	Hambourg	1 726	1 644	-4.7%		Qingdao	2 070	2 138	3.3%
France	Le Havre	1 704	1 724	1.2%	Inde	Nhava Sheva	2 003	2 013	0.5%
					EAU	Jebel Ali	1 997	1956	-2.1%

Source : CNCC

Au cours du 2nd semestre 2015, le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec dans les principaux ports d'embarquement asiatiques et européens a connu une variation inférieure à 5%.

En Europe, la baisse la plus significative est constatée au port de Hambourg (4.7%), le coût moyen de transport au 2nd semestre étant de 1 644 €, soit 82 € de moins que le semestre précédent. L'écart à la moyenne au cours des deux périodes est pratiquement le même (plus ou moins 300 €). Au second semestre 2015, un conteneur sur quatre a déclaré avoir payé plus de 1 800 € pour son acheminement du port de Hambourg au port de Douala. Le port d'Anvers affiche également une tendance baissière (2.9%) du coût moyen de transport. Cette baisse est d'environ 50 €. Les tarifs pratiqués dans ce port sont restés très proches au cours des deux semestres. En effet, 2 conteneurs sur 5 ont déboursé un montant égal à 1 800 € pour leur transport.

Les ports de Livourne (0.2%) et de Valence (0.7%) ont appliqué quasiment les mêmes tarifs au cours des deux semestres étudiés. Ce qui conduit à une quasi stabilité de la moyenne du coût de transport (autour de 1 540 € pour Livourne et 1 560 € pour Valence).

Au port du Havre, le coût de transport passe en moyenne de 1 704 € à 1 724 € ; il augmente de ce fait de 1.2%. Comme à Anvers 40% des chargeurs ont déclaré avoir déboursé 1 800 € pour l'acheminement de leur conteneur.

En Asie, seul le port de Jebel Ali affiche une réduction (2.1%) du coût moyen de transport ; celui-ci passe de 1 997 € au 1^{er} semestre à 1 956 € au 2nd semestre. Ici, l'écart maximal à la moyenne quelque soit le semestre est de 150 €. Environ 3 chargeurs sur 4 ont payé une somme comprise entre 1 850 € et 2 050 € pour le transport d'un conteneur.

Les ports de Nansha (0.1%), de Nhava Sheva (0.5%) et de Shanghai (0.9%) ont

quasiment conservé leur coût moyen de transport (variation en valeur inférieur à 20 €). Les deux ports chinois précédemment cités ont des tarifs similaires, l'écart maximal à la moyenne est de 170 € et un peu plus de 50% des chargeurs ont déboursé exactement 2 000 € pour garantir le transport de leur conteneur en destination du port de Douala.

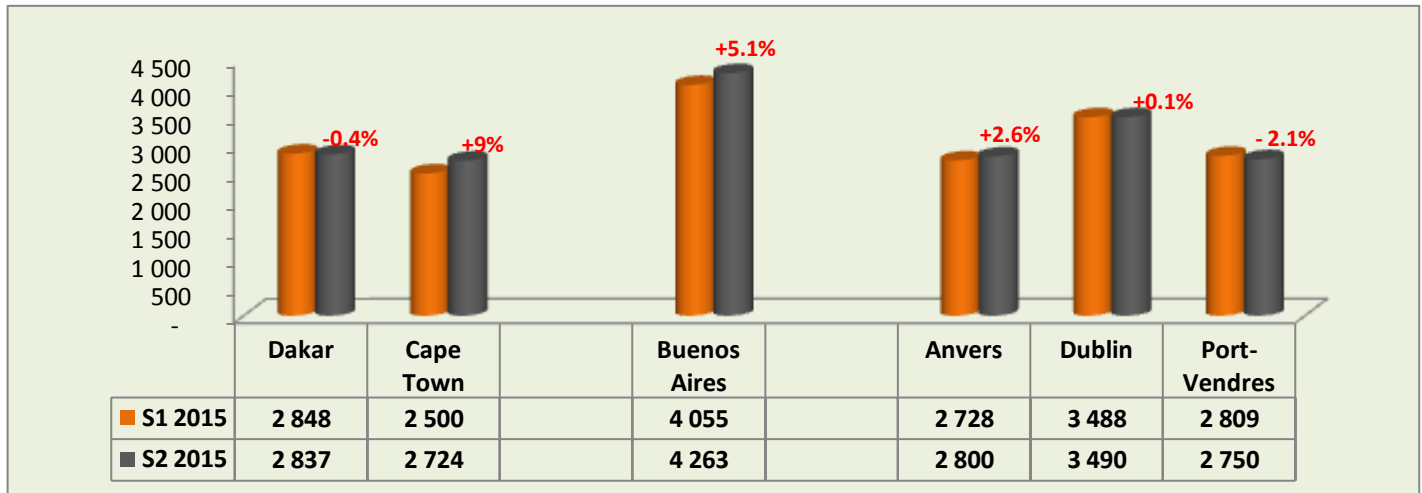
A Nahva Sheva, malgré le fait que les moyennes semestrielles soient très proches, on observe un profond changement dans les tarifs pratiqués. L'écart maximal à la moyenne est plus important au 2nd semestre (300 € contre 170 € au 1^{er} semestre).

Les ports de Xingang et de Qingdao, ont une croissance qui tourne autour de 3%. Les moyennes affichées au 2nd semestre sont respectivement de 2 061€ et de 2 138 €. L'écart à la moyenne maximal y est de 200 € et 50% des conteneurs ont été transportés pour exactement 2 000 € chacun.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Variation inférieure à 3% du coût moyen de transport d'un conteneur 40' frigorifique dans les principaux ports d'embarquement européens contre une hausse de 5.1% à Buenos Aires

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



Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds frigorifique est passé de 2 500 € au 1^{er} semestre à 2 724 € au 2nd semestre au port de Cape Town. Les tarifs pratiqués dans ce port sont assez proches les uns des autres (plus ou moins 100 € de la moyenne). On note d'ailleurs que près de 6 conteneurs sur 10 ont été transportés jusqu'au port de Douala avec un coût égal à 2 500 €.

A Dakar, le coût de transport moyen est quasiment resté le même (autour de 2 845 €). Cependant, la volatilité des prix pratiqués est plus forte au 2nd semestre (plus ou moins 800 € de la moyenne contre 450 € observé au 1^{er} semestre). Avec un montant inférieur ou égal à 3 000 €, 75% des conteneurs ont pu assurer leur transport de Dakar pour Douala.

Au principal port d'embarquement du continent américain, on observe une hausse de 5.1% du coût moyen de transport d'un conteneur 40' frigorifique. Cette hausse est d'un peu plus de 200 € en valeur. L'écart à la moyenne au 1^{er} semestre atteignait parfois 200 € tandis qu'au semestre suivant, il va jusqu'à 500 € dans certains cas. Le coût de transport d'un conteneur sur quatre est évalué à plus de 4 500 €.

En Europe, la variation observée dans les principaux ports d'embarquement est inférieure à 3%.

A Anvers, le coût de transport moyen passe de 2 728 € à 2 800 € ; soit une progression de 2.6%. L'écart maximal à la moyenne est ici de 350 €. 25% des conteneurs ont coûté exactement 2 800 € en termes de transport et la même proportion a dû payer une

somme supérieure à ce montant pour être transporté.

Au Port-Vendres, la tendance du coût moyen de transport est baissière (-2.1%) ; il passe de 2 809 € à 2 750 €. Les tarifs pratiqués dans ce port s'écartent parfois de plus ou moins 400 € de la moyenne. Comme dans le port d'Anvers, un conteneur sur quatre a coûté 2 800 € en termes de transport maritime.

A Dublin le coût de transport est resté pratiquement le même en moyenne (autour de 3 490 €). Les tarifs pratiqués y sont les plus proches, l'écart à la moyenne ne dépasse pas 80 €. 70 % des conteneurs ont payé chacun un montant compris entre 3 450 et 3 475 € pour être transporté jusqu'au port de Douala.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

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

PAYS	PORTS	S1 2015	S2 2015	VARIATION
Inde	Pipavav	3 400	3 400	0.0%
Chine	Zhanjiang	3 500	3 550	1.4%
	Xiamen	3 500	3 600	2.9%
Vietnam	Ho Chi Minh	3 500	3 454	-1.3%

Source : CNCC

En Asie, le port de Xiamen (+ 2.9%) présente la variation la plus importante, avec une valeur moyenne du coût de transport égale à 3 600 €. A Zhanjiang la progression est de 1.4% ce qui représente en valeur 50 €.

Au port de Ho Chi Minh, la tendance est baissière tandis qu'à Pipavav le coût moyen de transport y est resté exactement le même (3 400 €).

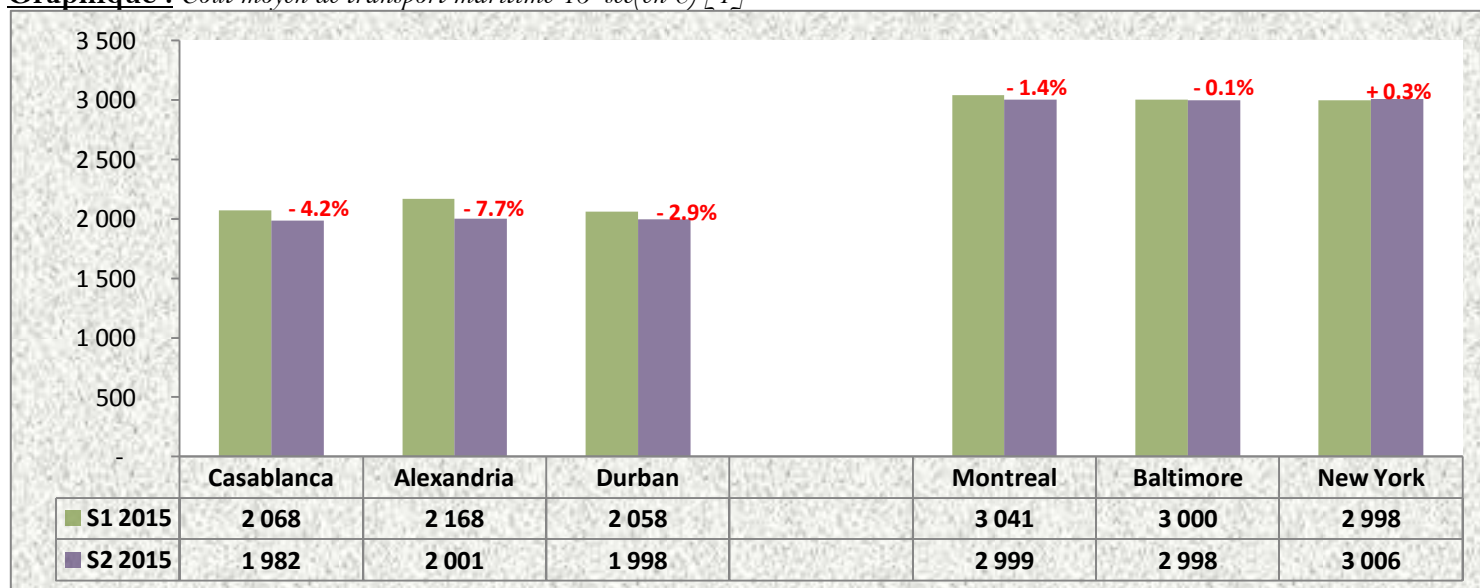
On remarque que le la dispersion ainsi que la courbe des tarifs pratiqués dans chacun de ces ports sont assez ressemblants. En effet, l'écart maximal à la moyenne est de 75 € et au moins 50% des chargeurs déclarent avoir déboursé précisément la somme de 3 500 € pour assurer le transport de chacun de leur conteneur.

Au cours du 2nd semestre 2015, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec est soit resté quasiment le même soit il a baissé.

En Afrique la baisse la plus importante est observée à Alexandrie (7.7%) où il passe de 2 168 € à 2 001 €. Dans les trois principaux foyers d'embarquement africains, plus de 50% des conteneurs ont supporté la somme de 2 000 € pour frais de transport.

En Amérique, le port de Montréal affiche une baisse de 1.4% tandis que les ports de Baltimore et de New York possèdent un coût moyen très proche de 3 000 €. Cette valeur (3 000 €) correspond d'ailleurs aux frais versés par 50% des chargeurs pour le compte du transport de leur conteneur dans les trois principaux ports d'embarquement du continent américains.

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



Source : CNCC

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

En dehors de Rotterdam (- 4.8%) , les principaux points de départ asiatiques et européens enregistrent une variation du coût moyen de transport d'un conteneur 40' sec inférieure à 3%

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

EUROPE					ASIE				
PAYS	Port	S1 2015	S2 2015	Variation	PAYS	Port	S1 2015	S2 2015	Variation
France	Le Havre	2 559	2 564	-1.3%	Chine	Ningbo	2 753	2 789	1.3%
Italie	Gênes	2 571	2 566	-0.2%		Qingdao	2 702	2 755	2%
Allemagne	Hambourg	2 618	2 575	-1.6%		Nansha	2 759	2 768	0.3%
Pays-Bas	Rotterdam	2 707	2 577	-4.8%		Shanghai	2 740	2 705	-1.3%
Belgique	Anvers	2 638	2 581	-2.2%	Inde	Xiamen	2 793	2 794	0.0%
Espagne	Valence	2 664	2 594	-2.6%		Nhava Sheva	2 750	2 756	0.2%
Royaume Uni	Felixstowe	2 613	2 594	-0.7%	EAU	Jebel Ali	2 717	2 727	0.4%
					Turquie	Mersin	2 797	2 768	-1%

Source : CNCC

La variation du coût moyen de transport observée entre le 1^{er} et le 2nd semestre 2015 dans les principaux ports d'embarquement européens et asiatiques est restée inférieure à 5%.

Tous les principaux ports européens affichent une baisse de leur coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec. Le port de Rotterdam avec une réduction de 4.8% connaît la plus forte variation. Le coût de transport moyen y est passé de 2 707 € à 2 577 €.

Les ports d'Anvers et de Valence possèdent tous les deux une réduction d'un peu plus de 2% du coût moyen de transport. Les tarifs sont plus dispersés au port de Valence (plus ou moins 200 € de la moyenne contre 100 € pour Anvers).

Le Havre et Hambourg ont une diminution du coût moyen de transport légèrement supérieure à 1%. La volatilité des montants versés par les chargeurs au titre du transport de leur conteneur est la même pour ces deux points d'embarquement (150 €). Les ports de Gênes et de Felixstowe, ont pratiquement conservé leur coût moyen de

transport au cours des deux semestres de l'année 2015. L'écart maximal à la moyenne pour le port italien est de 150 € tandis qu'il est de 100 € pour Felixstowe.

On constate par ailleurs que dans tous les principaux ports d'embarquement européens près de 7 conteneurs sur 10 ont payé chacun la somme de 2 600 € pour assurer leur transport jusqu'au port de Douala.

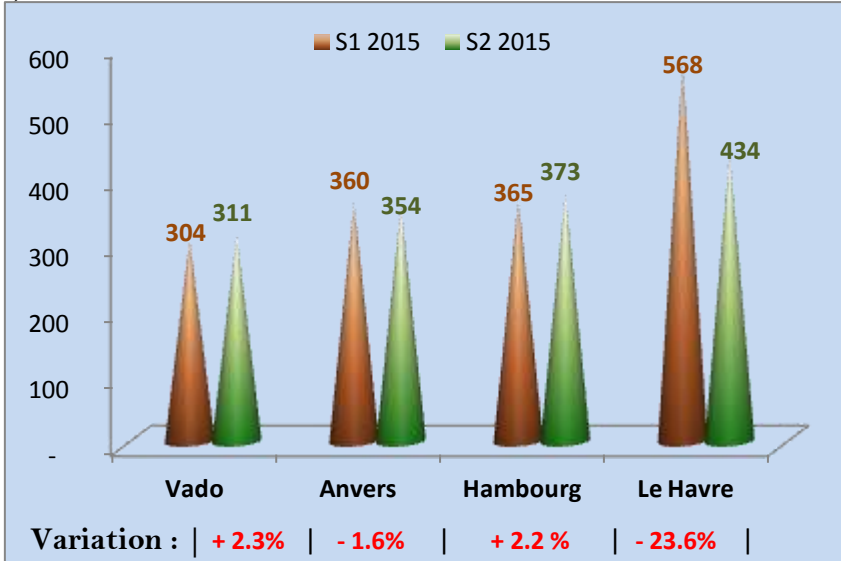
En Asie, la variation du coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec est inférieure à 2%. Les plus significatives sont enregistrées aux ports de Qingdao (+2%), Ningbo (1.3%), Shanghai (-1.3%) et Mersin (-1%). Dans les autres ports d'embarquement asiatiques, la valeur moyenne déboursée par les chargeurs pour le compte du transport de leur conteneur est restée quasiment la même au cours des deux semestres de l'année 2015.

Dans tous ces ports, 25% des chargeurs déclarent avoir payé exactement 2 800 € pour le transport et 50% déclarent avoir payé moins de ce montant.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

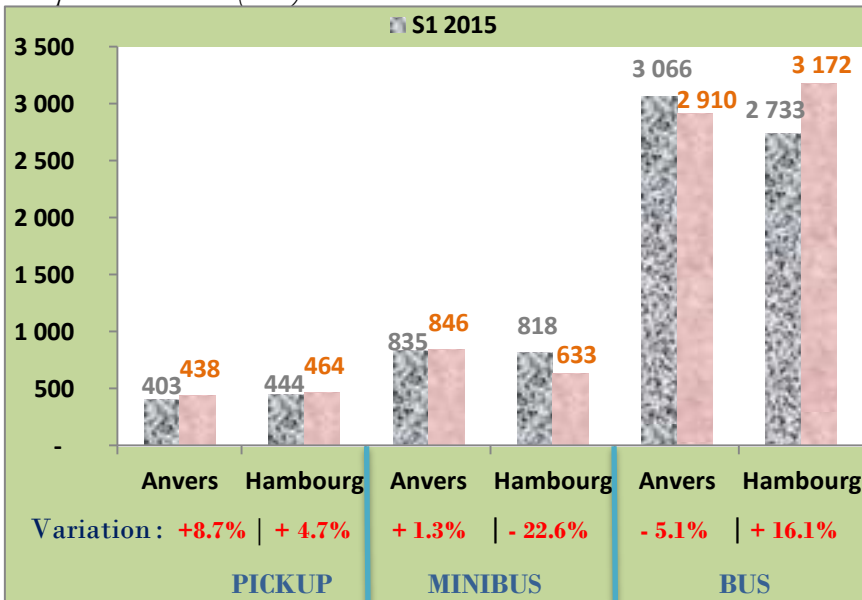
Baisse du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme à Anvers (1.6%) et au Havre (23.6%)

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



Source : CNCC

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



Source : CNCC

Au 2nd semestre 2015, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme a connu une baisse de 1.6% ; il est passé de 360 € à 354 €. L'écart maximal à la moyenne est de 75 € et un véhicule sur quatre a été transporté pour plus de 350 €.

A Hambourg, la tendance est plutôt haussière (+ 2.2%) et 75% des véhicules ont payé moins de 360 € comme frais d'acheminement au port de Douala. La variation la plus importante est observée au port du Havre où on enregistre une baisse d'environ 24%. La valeur moyenne au 2nd semestre étant de 434 €. Les tarifs y sont très dispersés, plus ou moins 140 € de la moyenne ; contrairement au port de Vado où il est de 20€. Dans ce dernier port, la moyenne au 2nd semestre est de 311 € mais il faut noter que 8 véhicules sur 10 y ont déboursé exactement 300 € pour le transport jusqu'au port de Douala.

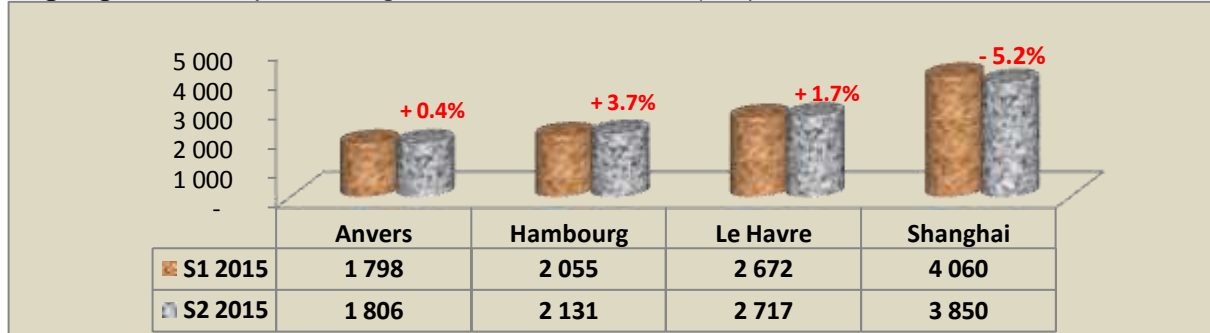
Le coût moyen de transport d'un Pickup connaît une hausse dans les deux principaux ports d'embarquement (3.7% pour Anvers et 4.7% pour Hambourg). La dispersion des tarifs pratiqués dans ces ports est plus faible au 2nd semestre (50 € contre 75 € au 1^{er} semestre).

Le coût moyen de transport d'un Minibus a baissé à Hambourg (-22.6%) tandis qu'il croît à Anvers (+1.3%). La situation est inverse pour ce qui est d'un Bus (baisse de 5.1% enregistrée à Anvers contre hausse de 16.1% à Hambourg). La volatilité des tarifs pratiqués est plus importante pour ce qui est des Bus (plus ou moins 600 € de la moyenne contre 300 € pour les Minibus).

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse de 5.2% du coût moyen de transport d'un camion à Shanghai et quasi stabilité à Anvers

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



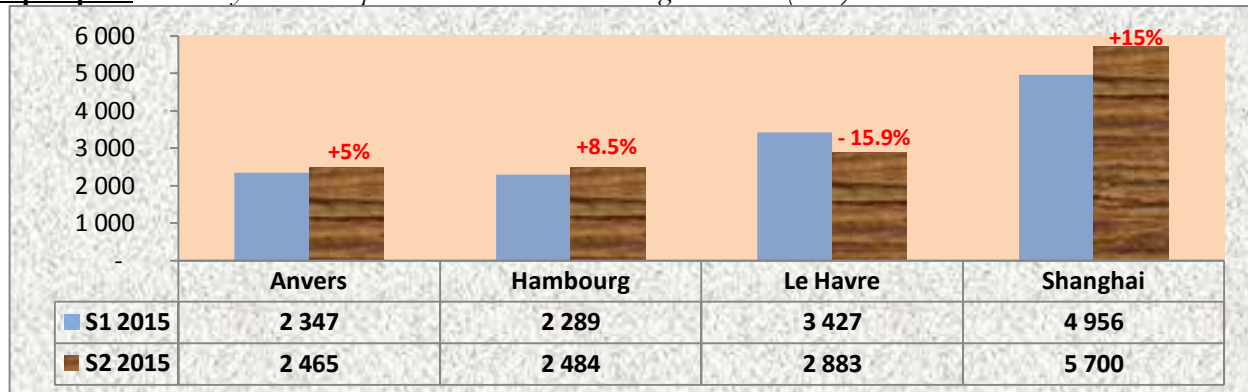
Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un camion présente une tendance haussière dans tous les principaux points d'embarquement européens. A Hambourg l'augmentation est d'environ 4% et le coût moyen de transport est de 2 131 € au 2nd semestre 2015.

A Anvers, les tarifs pratiqués sur les deux périodes sont quasiment les mêmes. L'écart à la moyenne est d'au plus 900 € (en valeur absolue). Un camion sur quatre a eu un coût de transport supérieur à 2 250 €.

Au port de Shanghai, principal port d'embarquement asiatique, le coût moyen de transport d'un camion est passé de 4 060 € à 3 850 € ; soit une régression de 5.2%. L'écart à la moyenne est d'au plus 1 000 € au 1^{er} semestre contre 700 € pour le second. Au cours des six premiers mois de l'année, 50% des chargeurs avaient déboursé au plus 4 600 € pour le transport de leur conteneur alors qu'avec ce même ce même montant, près de 80% des chargeurs ont pu garantir l'acheminement de leur cargaison du port de Shanghai pour Douala.

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



Source : CNCC

Des principaux ports d'embarquement des autres engins lourds, seul celui du Havre présente une baisse (environ 16%) du coût moyen de transport. Il passe de 3 427 € à 2 883 €. Les tarifs pratiqués dans ce port sont moins dispersés qu'ailleurs (plus ou moins 1 000 € de la moyenne). Au 2nd semestre 75% des chargeurs ont fait transporter leur conteneur à moins de 3 700 €.

A Anvers (+5%) et Hambourg (+8.5%) la tendance est

haussière. Les moyennes observées au cours du dernier semestre sont respectivement de 2 465 € et 2 484 €.

La variation la plus significative est constatée au port de Shanghai (+15%). Le coût moyen de transport d'un engin est passé de 4 956 € à 5 700 €. La dispersion des coûts supportés par les chargeurs est de 2 500 € au 1^{er} semestre contre 3 000 € au semestre suivant.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au cours de l'année 2015, c'est le 2^e trimestre qui affichait une meilleure célérité dans la sortie des conteneurs

Tableau : Délai de passage portuaire des conteneurs en destination du Cameroun au courant de l'année 2015 (en jours)

	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015
Moyenne	18,1	17,5	19,2	17,7
Variation		- 3,3%	9,7%	- 7,8%
1^{er} Quartile	7,7	8	9,7	8,5
2^e Quartile	14	12,9	15,3	14,2
3^e Quartile	24,3	21,9	24	22,7
TEU utilisés	17 082	14 558	16 410	11 324
TEU sortis	30 473	29 494	32 545	29 288

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

Le délai de passage portuaire des conteneurs à destination du Cameroun a connu une évolution en dents de scie au cours des quatre trimestres de l'année 2015.

En moyenne, le 2^e trimestre affiche une meilleure célérité dans l'enlèvement des conteneurs au port de Douala (conteneurs destinés à la consommation sur le territoire camerounais). En effet, durant cette période le délai de passage moyen était de 17 jours et demi. De plus cette période enregistre les quartiles les plus bas au courant de l'année 2015. Un conteneur sur deux a passé moins de deux semaines.

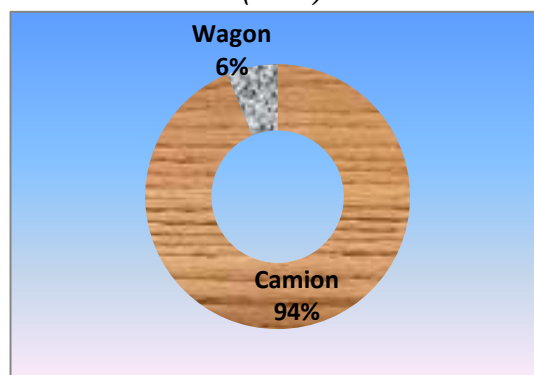
Le 3^e trimestre 2015 correspond à la période où les chargeurs ont mis plus de temps à faire sortir leur cargaison conteneurisée du port. Le délai de passage moyen est d'un peu plus de 19 jours. La moitié des conteneurs est sortie après plus de deux semaines passées dans la zone portuaire.

Au cours du 4^e trimestre 2015, on enregistre une amélioration (baisse d'une journée) par rapport au trimestre précédent.

Le délai moyen de passage y est d'environ 18 jours. Entre octobre et décembre 2015, un conteneur sur quatre a quitté le port de Douala après y avoir séjourné plus de 3 semaines.

Le mode de transport routier est le plus utilisé lors de la sortie des conteneurs du port de Douala. En effet, au courant de l'année 2015, 94% des conteneurs sont sortie du terminal à conteneur du port de Douala par camion. La voie ferroviaire n'a absorbé que 6%.

Mode de Sortie des Conteneurs du port de Douala (2015)



Source : DIT

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

En 2015, la célérité dans la sortie des véhicules s'est améliorée au fil des trimestres

Tableau : Délai de passage portuaire des véhicules au courant de l'année 2015 (en jours)

	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015
Moyenne	18,3	18,1	17,6	15,8
Variation		- 1,1%	- 2,8%	- 10,2%
1^{er} Quartile	7	8	9	6
2^e Quartile	14	14	12	10
3^e Quartile	24	22	22	20
TEU utilisés	3 857	2 758	2 313	2 426
TEU sortis	4 035	3 052	2 421	2 504

Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)

Le séjour moyen des véhicules au parc à véhicules TMFD du port de Douala a connu une nette amélioration au fil des trimestres pendant l'année 2015.

Au cours du 1^{er} semestre 2015 les véhicules séjournaient en moyenne un peu plus de 18 jours. Cette durée est passée en effet de 18,3 jours au 1^{er} trimestre à 18,1 jours au 2^e trimestre ; traduisant ainsi une baisse de 1,1%. On note également que pour ses deux premiers trimestres de l'année, 50% des véhicules ont séjourné au moins 2 semaines au parc.

La principale différence entre le 1^{er} et le 2^e trimestre 2015 réside dans le fait qu'entre janvier et mars, 25% des véhicules ont séjourné au moins 24 jours au parc, tandis qu'au 2^e trimestre juste 18% des véhicules ont mis autant de temps au parc.

Au 3^e trimestre 2015, les véhicules mettaient en moyenne un peu plus de 17 jours et demi au parc. Une baisse d'environ 3% était ainsi enregistrée. Au cours de ce

trimestre un véhicule sur quatre a séjourné au moins 22 jours dans le port.

Le 4^e trimestre 2015 affiche la meilleure performance de l'année en termes de vitesse de passage des véhicules au niveau du parc TMFD du port de Douala. Le séjour moyen de ces engins est d'environ 16 jours ; soit un recul de 10,2% par rapport au trimestre précédent. Pour les trois derniers mois de l'année 2015, les quartiles du délai de passage portuaire des véhicules possèdent les valeurs les plus faibles. En effet, 50% des chargeurs ont pu faire sortir leur véhicule du port en au plus de 10 jours.

Les meilleures performances enregistrées au second semestre peuvent s'expliquer par le fait que le nombre de véhicules sortis du parc TMFD entre ces deux périodes a connu une forte réduction. En effet, au 1^{er} semestre 2015, un peu plus de 7 000 véhicules ont été sortis du port contre environ 5 000 au second semestre ; soit une diminution de 31%.



FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Hausse de 8.8% du fret ferroviaire allant dans le sens Douala - Ngaoundéré

Le fret ferroviaire est passé de 1 663 998 tonnes en 2014 à 1 585 503 tonnes en 2015 ; enregistrant ainsi une baisse d'environ 5%. Celle-ci est essentiellement liée à la baisse (6%) du fret ferroviaire dans le sens allant de Douala à Ngaoundéré, car celui allant de Ngaoundéré à Douala a gardé le même volume au cours de ces deux années.

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

DOUALA ----- >NGAOUNDERE	S1 2015		S2 2015		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Détail Marchandises					
Hydrocarbures	266 516	45.8	285 548	45.1	7.1%
Pipe-line Exxon	79 667	13.7	131 459	20.8	65%
Conteneurs	92 247	15.9	91 933	14.5	-0.3%
Farines et céréales	56 388	9.7	74 542	11.8	32.2%
Matériaux de construct°	25 031	4.3	21 639	3.4	-13.6%
Sucre local	21 693	3.7	14 208	2.2	-34.5%
Alumine (mat. 1ères)	10 575	1.8	10 150	1.6	-4%
Engrais et insecticides	28 792	5.0	3 242	0.5	-88.7%
Groupages	529	0.1	120	0.0	-77.3%
Autres marchandises	68 488	11.8	125 336	19.8	83%
TOTAL	581 438	100	632 841	100	8.8%

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire transporté dans le sens allant de Douala à Ngaoundéré est passé de 581 438 tonnes au 1^{er} semestre 2015 à 632 841 tonnes au semestre suivant ; soit une augmentation de 8.8%. Il est essentiellement porté par les Hydrocarbures (environ 66% en prenant en compte ceux provenant du pipe-line), les marchandises conteneurisées (14.5%) et les Farines et céréales (environ 12%). Les autres types de produits ont chacun une part inférieure à 5% du trafic global.

Les Hydrocarbures en provenance du pipe-line affichent la variation la plus importante (65%), ils passent de 79 667 à 131 459 tonnes. Les Farines et céréales possèdent la même tendance mais avec une amplitude plus faible (32.3%). Ceux-ci possèdent un tonnage égal à 74 542 au cours du 2nd trimestre 2015.

Tous les produits ayant une faible part (moins de 5%), affichent une baisse de leur tonnage. La plus remarquable est celle des Engrais et insecticides (- 88.7%), dont le volume passe de 28 792 à 3 242 tonnes au cours du second semestre. De même les cargaisons faisant l'objet d'un Groupage passent de 529 à 120 tonnes, soit un recul de 77.3%.

Les marchandises conteneurisées ont quasiment le même tonnage entre le 1^{er} et le 2nd semestre 2015 (autour de 92 000 tonnes).

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 10% du fret ferroviaire allant dans le sens Ngaoundéré - Douala

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

NGAOUNDERE ----->DOUALA Détail Marchandises	S1 2015		S2 2015		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	53 540	27.4	69 767	39.7	30.3%
Bois ouvrés (Débités)	47 299	24.2	42 224	24	-10.7%
Coton fibre	50 040	25.6	29 790	16.9	-40.5%
Graines et tourteaux	18 674	9.6	16 767	9.5	-10.2%
Animaux vivants	6 133	3.1	8 819	5	43.8%
Conteneurs	19 712	10.1	8 459	4.8	-57.1%
TOTAL	195 398	100	175 826	100	-10%

Source : CAMRAIL

Le fret ferroviaire transporté dans le sens allant de Ngaoundéré vers Douala est passé de 195 398 à 175 826 tonnes entre le 1^{er} et le 2nd semestre de l'année 2015. Il affiche par conséquent une baisse de 10%. Le Bois en grumes (environ 40%), le Bois ouvré (24%) ainsi que le Coton fibre (environ 17%) sont les principaux vecteurs portant ce fret. Les Graines et tourteaux (9.5%), les Animaux (5%) et les marchandises conteneurisées (4.8%) ferment la marche avec chacun une contribution inférieure à 10%.

En dehors du Bois en grumes et des Animaux vivants, tous les autres types de marchandises enregistrent une baisse de leur tonnage.

En effet, pour le Bois en grumes, le tonnage passe de 53 540 à 69 767 entre le 1^{er} et le 2nd semestre 2015 ; soit une hausse de 30.3%. Quant aux Animaux vivants, ils subissent une croissance de 43.8% et atteignent 8 819 tonnes pour le compte du 2nd semestre 2015.

La baisse la plus importante est observée pour les marchandises conteneurisées ; celles-ci passent 19 712 à 8 459 tonnes ; traduisant ainsi une baisse de 57.1%.

Cette tendance est également enregistrée pour le Coton fibre qui malgré une baisse de 40.5% conserve la troisième place. Leur tonnage est de 29 790 au cours du 2nd semestre 2015.

Les baisses les moins impressionnantes sont enregistrées pour le Bois ouvré (-10.7%) et les Graines et tourteaux (-10.2%). Leur tonnage pour le compte des six derniers mois de l'année est respectivement de 42 224 et 16 767 tonnes.



FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Baisse significative du coût de transport ferroviaire à l'import des Engrais et insecticides (11.7%), des Matériaux de construction (5.1%) et des Farines et céréales (4.8%)

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

TYPE DE CARGAISONS	S1 2015	S2 2015	Variation
Hydrocarbures	61.9	62.1	0.4%
Conteneurs	59.9	59.4	-0.8%
Alumine (mat. 1ères)	57.1	57.1	0.0%
Pipe-line Exxon	44.9	43.6	-2.9%
Groupages	40.4	41.1	1.6%
Farines et céréales	41.0	39.1	-4.8%
Sucre local	36.6	36.8	0.5%
Matériaux de construct°	38.6	36.7	-5.1%
Engrais et insecticides	36.7	32.4	-11.7%
Autres marchandises	44.1	41.7	-5.4%

Source : CAMRAIL

Dans le sens allant de Douala vers Ngaoundéré, le coût de transport ferroviaire est resté quasiment le même, soit il a baissé par rapport au 1^{er} semestre 2015.

Les Engrais et insecticides affichent la baisse la plus importante (-11.7%), leur coût de transport est passé de 36.7 à 32.4 FCFA la tonne-kilomètre. C'est d'ailleurs la marchandise qui bénéficie du coût de transport ferroviaire le plus bas.

Les Farines et céréales ainsi que les Matériaux de construction connaissent une baisse d'autour de 5% de leur coût de transport. Leur valeur pour le 2nd semestre 2015 est respectivement de 39.1 et 36.7 FCFA par tonne-kilomètre.

Les Hydrocarbures (hors pipe-line) conservent la tête du

classement et n'observe pas de réelle variation entre les deux semestres de l'année. Le transport d'une tonne d'hydrocarbure coûte autour de 62 FCFA par kilomètre à parcourir. Par contre, les hydrocarbures en provenance du pipe-line voient leur coût de transport passer de 44.9 à 43.6 FCFA la tonne-kilomètre, ceci traduit une baisse d'environ 3%.

Tous les autres types de marchandises ont quasiment gardé le même coût de transport sur les deux semestres de l'année 2015. Il s'agit notamment des marchandises conteneurisées (59.5 FCFA la tonne-kilomètre), l'Alumine (57.1 FCAF la tonne-kilomètre), et le Sucre local (36.7 FCFA la tonne-kilomètre).

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse simultanée du coût de transport des conteneurs (17.2%) et du Bois ouvré (4.1%)

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

TYPE DE CARGAISONS	S1 2015	S2 2015	Variation
Bois ouvrés (Débités)	46.5	48.3	4.1%
Bois en grumes	40.3	40.5	0.3%
Animaux vivants	35.8	34.8	-2.7%
Coton fibre	33.1	33.1	0.0%
Conteneurs	28.3	33.1	17.2%
Graines et tourteaux	17.4	17.8	2.7%

Source : CAMRAIL

En général, le coût de transport du fret ferroviaire dans le sens allant de Ngaoundéré vers Douala a subi une augmentation entre le 1^{er} et le 2nd semestre 2015.

Les Animaux vivants sont les seuls à présenter une réduction de leur coût de transport. Celui-ci passe de 35.8 à 34.8 FCFA la tonne-kilomètre; soit une chute de 2.7% (correspondant en valeur à une baisse de 1 FCFA la tonne-kilomètre).

Les marchandises conteneurisées affichent l'augmentation la plus significative (17.2%), leurs propriétaires déboursent pour le compte du 2nd semestre la somme de 33.1 FCFA la tonne-kilomètre afin d'assurer leur transport.

Le coût de transport d'une tonne de Bois ouvré passe de 46.5 à 48.3 FCFA par kilomètre ; soit une hausse de 4.1%, ce qui correspond en valeur à un accroissement d'environ 2 FCFA par tonne-kilomètre.

Le Bois en grumes affiche une faible augmentation (0.3%) de son coût de transport ferroviaire. Il passe de 40.3 à 40.5 FCFA la tonne-kilomètre.

Le Coton fibre a gardé le même coût de transport au cours des deux semestres de l'année 2015 ; pour une tonne de ce type de marchandises, le propriétaire débourse 33.1 FCFA par kilomètre parcouru.

FRET AERIEN | Tonnage

Baisse de 32.8% du fret aérien à destination du Cameroun

Le fret aérien au courant de l'année 2015 a enregistré un tonnage de 24 495. Le fret à l'export (50.6%) et celui à l'import (49.4%) ont quasiment le même volume. Entre le 1^{er} et le 2nd semestre, une baisse d'environ 20% essentiellement liée à une réduction du fret à destination du Cameroun a été enregistrée.

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

Détail Marchandises	S1 2015		S2 2015		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	4 464	61,7	3 100	63,8	-30,6%
GROUPE	1 744	24,1	784	16,1	-55,0%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	236	3,3	412	8,5	74,7%
PRODUITS DANGEREUX	370	5,1	174	3,6	-53,0%
PERISSABLES	115	1,6	147	3,0	28,6%
COLIS DIPLOMATIQUES	91	1,3	120	2,5	31,8%
AUTRES	215	3,0	123	2,5	-42,6%
TOTAL	7 237	100	4 861	100	-32,8%

Source : ADC

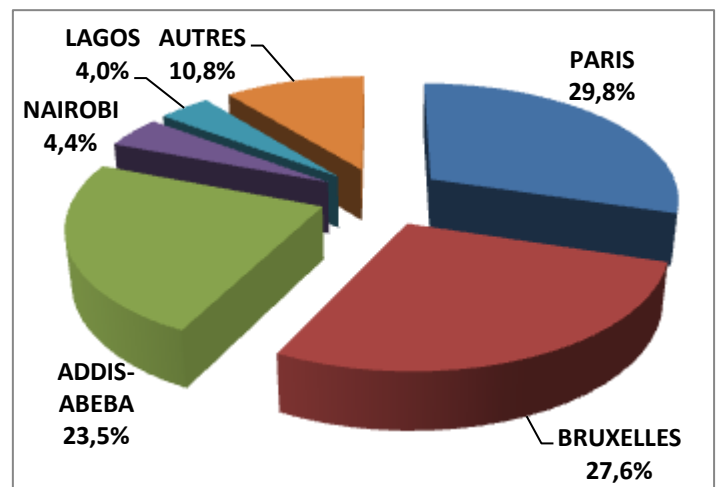
Le fret aérien à l'import est passé de 7 234 tonnes au 1^{er} semestre à 4 861 tonnes le semestre suivant, soit une diminution d'environ 33%. Ce fret est essentiellement composé des Colis divers (63.8%), des marchandises groupées (16.1%) et des Produits pharmaceutiques (8.5%). Les Produits dangereux, les Périissables et les Colis diplomatiques suivent le peloton de tête avec chacun une proportion inférieure à 4%.

Les Colis divers qui représentent environ les deux tiers du fret à destination du Cameroun, sont passés de 4 464 à 3 100 tonnes entre les deux semestres de l'année 2015. Ils observent ainsi un recul de 30.6%. Les marchandises faisant l'objet de groupage, ont également connu une baisse (-55%); ils passent de 1 744 à 784 tonnes. La tendance observée chez ces deux catégories de cargaison est la principale cause de la chute affichée par le fret import (-32.8%).

On note cependant que, les Produits pharmaceutiques sont passés de 236 à 412 tonnes indiquant ainsi l'augmentation la

plus significative (74.7%). Les Périissables (28.6%) et les Colis diplomatiques (31.8%) ont eux aussi une tendance à la hausse.

Les principales villes de provenance du fret aérien à l'import sont : Paris (29.8%), Bruxelles (27.6%), et Addis-Abeba (23.5%).



FRET AERIEN | Tonnage

Baisse de 5% du fret aérien partant des aéroports internationaux du Cameroun

L'aéroport international de Douala connaît un flux de marchandises beaucoup plus important que celui de Yaoundé-Nsimalen. En effet, à l'import, 83% du fret arrivent par Douala contre 74% qui partent de cet aéroport à l'export. Yaoundé-Nsimalen ne représente que 21% du fret aérien global.

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

Détail Marchandises	S1 2015		S2 2015		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
VIVRES	2 604	40,9	2 697	44,6	3,6%
COLIS DIVERS	605	9,5	1 232	20,4	103,5%
PERISSABLES	2 783	43,8	1 014	16,8	-63,6%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	32	0,5	554	9,2	1608,1%
GROUPE	10	0,2	139	2,3	1357,6%
PRODUITS DANGEREUX	15	0,2	104	1,7	615,0%
FLEURS	121	1,9	85	1,4	-30,0%
AUTRES	189	3,0	216	3,6	14,2%
TOTAL	6 359	100	6 041	100	-5.0%

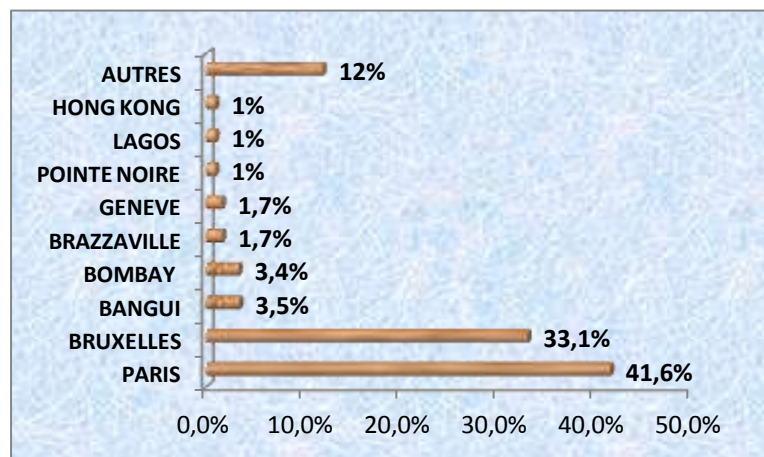
Source : ADC

Le fret aérien partant des aéroports internationaux du Cameroun entre le 1^{er} et le 2nd semestre 2015 est passé de 6 359 à 6 041 tonnes ; traduisant ainsi une baisse de 5%. Sa composition a changé au cours des deux périodes étudiées. Au cours du 1^{er} semestre, les Périssables (43.8%) occupaient la première place, suivi des Vivres (40.9%) et des Colis Divers (9.5%). Ces trois familles de marchandises représentaient plus de 95% du fret. Le 2nd semestre affiche une nouvelle réalité. Les Vivres (44.6%) avec une proportion proche de celle observée au 1^{er} semestre occupent la première place. Ils sont suivis respectivement des Colis divers (20.4%), des Périssables (16.8%) et des Produits pharmaceutiques (9.2%).

Contrairement au fret aérien à l'import, on constate à l'export de très fortes variations pour la plupart des types de cargaisons. Les Produits pharmaceutiques possèdent la hausse la plus significative ; ils passent de 32 à 554 tonnes. Les cargaisons groupées s'accroissent dans le même ordre, ils passent de 10 à 139 tonnes.

Les Colis divers voient leur tonnage être doublé. Les Périssables baissent de 63.6% et affichent un tonnage égal à 1 014 au cours du 2nd semestre 2015. La variation la moins importante est enregistrée pour les Vivres (environ 4%).

Les principales villes à l'export sont : Paris (41.6%) et Bruxelles (33.1%).



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

- 👍 Port Autonome de Douala (*PAD*)
- 👍 Cameroon Railways (*Camrail*)
- 👍 Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International (*Comité FAL*)
- 👍 Douala International Terminal (*DIT*)
- 👍 Terminal Mixte Fruitier Douala (*TMFD*)
- 👍 Aéroports Du Cameroun (*ADC*)

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



2015



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