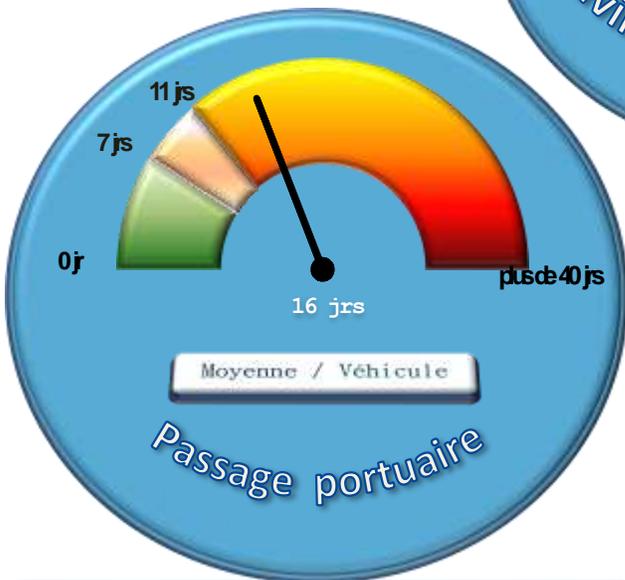


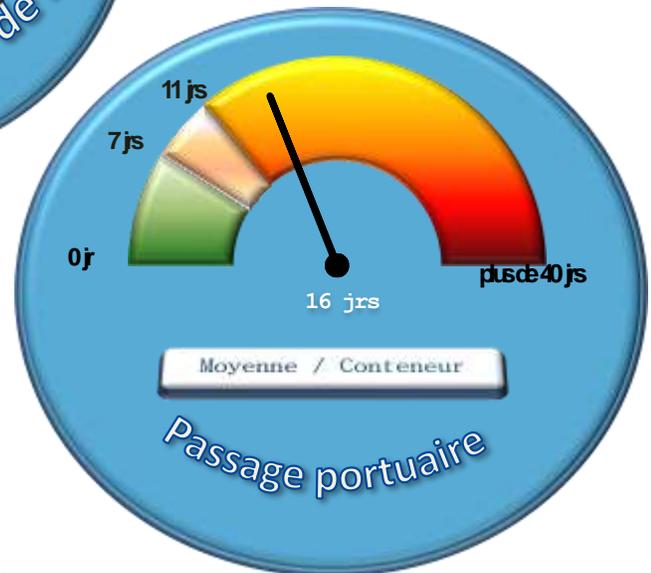


NOTE DE CONJONCTURE | | 4^e Trimestre 2021



[0 - 7jrs] = 18% ; [7 - 11jrs] = 21% ; 11jrs et plus = 61 % du trafic

PARC TMFD



[0 - 7jrs] = 21% ; [7 - 11jrs] = 26% ; 11jrs et plus = 53% du trafic

PARC RTC

■ Bon
 ■ Attention
 ■ Mauvais

AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

DOSSIER → P3

NAVIRES → P7

P7 – Navires à la bouée de base

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P8

P8 –Conteneurs

P11 –Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES→ P13

P13 – Conteneurs

P14 – Véhicules

FRET FERROVIAIRE → P15

P15–Tonnage

P17–Coût de transport

P19–Transit time

FRET AERIEN → P20

P20–Tonnage

P22–Délais de passage aéroportuaire



« Evolution du taux de fret des marchandises conteneurisées de 2019 à 2021 »

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. Les modes de transport maritime, ferroviaire et aérien sont pris en compte. 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 porte sur « **l'évolution du taux de fret des marchandises conteneurisées de 2019 à 2021** ». Il ressort que le coût de transport d'un EVP a connu une augmentation depuis 2019 aux ports de Shanghai, d'Anvers et de Durban. A contrario, on observe

depuis 2019 un recul du taux de fret moyen au port De Mundra.

En outre, l'examen de l'évolution des principaux indicateurs révèle qu'au cours du 4^e trimestre 2021, les marchandises conteneurisées ont séjourné en moyenne 16 jours au parc à conteneurs du port de Douala ; soit un délai identique à celui du trimestre précédent. Le séjour moyen des véhicules d'occasion importés connaît une diminution de 6 jours au Parc TMFD (16 jours).

Le fret ferroviaire recule de 9,3% et se chiffre à 347 252 tonnes. Le transit time des marchandises en conventionnel est resté autour de 6,5 jours. Celui des marchandises conteneurisées (4,5 jours) baisse d'une demie journée.

Le fret aérien est estimé à 5 028 tonnes ; soit une augmentation d'environ 16% par rapport au 3^e trimestre 2021. Le délai moyen de passage aéroportuaire est resté le même à l'export (1 jour). A l'import il fallait attendre en moyenne 4 jours pour voir sortir sa cargaison des magasins aéroportuaires ; soit un jour de moins qu'au trimestre précédent.

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

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

DOSSIER | Evolution du taux de fret des marchandises conteneurisées entre 2019 et 2021

Selon les études réalisées par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), une pénurie de conteneurs vides a été observée à partir du second semestre 2020. Les raisons évoquées sont multiples notamment la pénurie de main-d'œuvre portuaire du fait des restrictions sanitaires, les longues files d'attentes au sein des ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord pour le déchargement des marchandises. La rareté des conteneurs conjuguée avec les nouvelles mesures prises par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 2020 pour la décarbonation du transport maritime ont eu des répercussions sur le taux du fret maritime depuis le second semestre 2020. Ajouté à cela, l'échouage du canal de Suez en mars 2021 a conduit à la déviation des navires et par conséquent du rallongement du temps de séjour des conteneurs et une faible rotation des conteneurs. Cette situation a contribué la flambée du taux de fret d'un conteneur non seulement sur les routes passant par le canal de Suez mais aussi sur presque tous autres itinéraires.

La CNUCED prévoit une augmentation du niveau des prix des importations mondiales de 11% et du niveau de prix à la consommation de 1,5% d'ici 2023, au cas où l'envolée du taux de fret maritime persiste.

Au Cameroun face à la hausse du taux de fret maritime, les chargeurs camerounais ont vu leur coût de production augmenté de 15 à 50%. Face à cette situation, ils se sont rapprochés auprès du Ministère du Commerce afin de soumettre leur doléance. En réponse, le gouvernement a pris un certain nombre de mesures.

Le présent dossier vise à analyser l'évolution du taux de fret sur la période 2019 – 2021. Le trafic conteneurisé représentant plus de 60% du trafic global, seul le taux de fret par Equivalent Vingt Pieds (E.V.P) sera suivi. Ces

conteneurs proviennent essentiellement de l'Asie (47%), de l'Europe (36%) et de l'Afrique (10%). Les ports retenus dans le cadre de cette analyse représentent au moins 60% des E.V.P de leurs continents respectifs.

Evolution en Asie

Le taux de fret moyen d'un E.V.P sec n'a pas connu une évolution similaire au sein des principaux ports d'embarquement asiatiques. Une envolée du taux a été enregistrée au port de Shanghai où le taux de fret moyen d'un E.V.P sec est passé de 1 787 € en 2019 à 1 889 € en 2021 après une hausse annuelle successive de 4,7% et de 1%. Le port de Qingdao connaît une évolution similaire. La situation est inverse au port de Mundra, où le taux de fret moyen d'un E.V.P sec est passé de 1 788 € en 2019 à 1 746 € en 2020 ; soit une baisse de 2,3% et s'est établi à 1 739 € en 2021 ; soit une nouvelle baisse de 0,4%. Au port de Ningbo, principal port d'embarquement des E.V.P sec en Asie, il a été enregistré une baisse de 0,3% en 2020 et une hausse 1,4% en 2021 du taux de fret moyen d'un E.V.P sec. Cette tendance est similaire au port de Jebel Ali, de Nhava Sheva et de Nansha.

En ce qui concerne les conteneurs frigorifiques, l'évolution du taux de fret moyen n'a pas été uniforme au sein des principaux ports d'embarquement asiatiques. Une flambée a été enregistrée au port de Nhava Sheva, où le taux de fret moyen d'un E.V.P sec est passé de 2 427 € en 2019 à 2 692 € en 2020 ; soit une forte hausse de 10,9%, et s'est établit à 2 725 € en 2021 ; soit une nouvelle hausse de 1,2%. Par contre au port de Ho Chi Minh City, il a été enregistré une forte baisse à deux chiffres (37,9%) du taux de fret moyen d'un E.V.P frigorifique en 2020 et un rebond à deux chiffres (66,2%) en 2021 et le taux s'est établi en 2021 (2 516 €) à un niveau plus élevé qu'en 2019 (2 436 €) de l'ordre de 3,28%.

Tableau 1 : Evolution du taux de fret maritime par EVP en Asie de 2019 à 2021(en €)

E.V.P Sec					E.V.P Frigorifique				
Pays	Ports	2019 Moyenne (a)	2020 Moyenne (b) Variation ((a)->(b))	2021 Moyenne (c) Variation ((b)->(c))	Pays	Ports	2019 Moyenne (a)	2020 Moyenne (b) Variation ((a)->(b))	2021 Moyenne (c) Variation ((b)->(c))
Emirats Arabes Unis	Jebel Ali	1 632	1 526	1 538	Vietnam	Ho Chi Minh City	2 436	1 514	2 516
			-6,5%	+0,8%				-37,9%	+66,2%
Inde	Mundra	1 788	1 746	1 739	Inde	Nhava Sheva	2 427	2 692	2 725
	Nhava Sheva	1 765	1 649	1 771				+10,9%	+1,2%
Chine	Nansha	1 308	1 298	1 310	Chine	Qingdao	1 551	1 731	1 572
	Ningbo	1 163	1 159	1 176				+11,7%	-9,2%
	Qingdao	1 602	1 624	1 667	Yantian	1 834	1 883	1 873	
	Shanghai	1 787	1 870	1 889			+2,7%	-0,5%	

Source : CNCC

Evolution en Europe

Tableau 2 : Evolution du taux moyen de fret par EVP en Europe de 2019 à 2021 (en €)

E.V.P Sec					E.V.P Frigorifique				
Pays	Ports	2019 Moyenne (a)	2020 Moyenne (b) Variation ((a)->(b))	2021 Moyenne (c) Variation ((b)->(c))	Pays	Ports	2019 Moyenne (a)	2020 Moyenne (b) Variation ((a)->(b))	2021 Moyenne (c) Variation ((b)->(c))
Belgique	Anvers	1 195	1 206	1 252	Belgique	Anvers	2 062	1 994	2 226
			+1,0%	+3,8%				-3,3%	+11,6%
Italie	Gênes	1 417	1 463	1 401	France	Le Havre	2 948	3 049	2 908
			+3,2%	-4,2%				+3,4%	-4,6%
Allemagne	Hambourg	1 395	1 437	1 524	Port Vendres	1 510	1 019	991	
			+3,0%	+6,0%			-32,5%	-2,8%	
France	Le Havre	1 298	1 294	1 421					
Turquie	Mersin	1 447	1 408	1 489					
			-2,7%	+5,8%					
Espagne	Valence	1 198	1 236	1 338					
			+3,2%	+8,3%					

Source : CNCC

Sur la période d'étude une augmentation du taux de fret moyen d'un E.V.P frigorifique a été enregistrée au port d'Anvers, principal port d'embarquement européens ; le taux de fret moyen a connu une hausse annuelle successive

de 1% et de 3,8% et a atteint 1 252 € en 2021. Une tendance similaire a été observée aux ports d'Hambourg et de Valence. Au port de Havre il a été enregistré une légère baisse de 0,4% en 2020 et une forte hausse de 9,8%

en 2021 et son niveau en 2021 (1 421 €) a dépassé celui de 2019 (1 298 €) de l'ordre de 9,5%. Une évolution similaire a été enregistrée au port de Mersin.

Pour ce qui est des E.V.P frigorifique, l'évolution du taux de fret moyen au sein des principaux ports d'embarquement européens n'est pas uniforme. Une baisse continue a été enregistrée au Port Vendres où le taux de fret moyen est

passé de 1 510 € en 2019 à 1 019 € en 2020 ; soit une forte baisse de 32,5%, et s'établit à 991 2021 ; soit une nouvelle baisse de 2,8%. Par contre au port d'Anvers, il a été enregistré une baisse de 3,3% en 2020 et une forte hausse de 11,6% en 2021. La tendance a été inverse au port de Havre avec une hausse de 3,4% en 2020 et une baisse de 4,6% en 2021.

Evolution en Afrique

Tableau 3 : Evolution du taux moyen de fret par EVP en Afrique de 2019 à 2021 (en €)

E.V.P Sec					E.V.P Frigorifique				
Pays	Ports	2019 Moyenne (a)	2020 Moyenne (b) Variation ((a)->(b))	2021 Moyenne (c) Variation ((b)->(c))	Pays	Ports	2019 Moyenne (a)	2020 Moyenne (b) Variation ((a)->(b))	2021 Moyenne (c) Variation ((b)->(c))
Côte d'Ivoire	Abidjan	850	961 <i>+13,1%</i>	909 <i>-5,4%</i>	Afrique du Sud	Cape Town	1 206	1 174 <i>-2,6%</i>	1 250 <i>+6,4%</i>
Egypte	Alexandrie	1 326	1 346 <i>+1,5%</i>	1 292 <i>-4,0%</i>	Sénégal	Dakar	1 038	1 087 <i>+4,7%</i>	1 022 <i>-6,0%</i>
Maroc	Casablanca	1 258	1 368 <i>+8,8%</i>	1 340 <i>-2,1%</i>	Mauritanie	Nouadhibou	1 601	1 602 <i>+0,01%</i>	1 631 <i>+1,9%</i>
Afrique du Sud	Durban	1 515	1 942 <i>+28,2%</i>	1 995 <i>+2,7%</i>					
Tunisie	Sfax	1 171	1 187 <i>+1,4%</i>	1 260 <i>+6,2%</i>					

Source : CNCC

L'évolution du taux de fret moyen d'un E.V.P sec au sein des principaux ports d'embarquement africains n'est pas uniforme. Au port de Casablanca, principal port d'embarquement pour les E.V.P, après une hausse du taux de fret moyen d'un E.V.P de 8,8% en 2020, une baisse de 2,1% a été enregistrée en 2021, mais son niveau en 2021 (1 340 €) est toujours au-dessus de celui de 2019 (1 258 €) de 6,5%. Une tendance similaire a été observée au port d'Abidjan et au port d'Alexandrie. Par contre, au port de Durban l'évolution du taux moyen d'un E.V.P sec a été continue sur la période d'étude. Son taux de fret moyen est passé de 1 515 € en 2019 à 1 942 € en 2020 ; soit une très forte hausse de 28,2%, et s'établit à 1 995 € ; soit une nouvelle hausse de 2,7%. Une évolution similaire a été observé au port Sfax.

En ce qui concerne l'évolution du taux de fret moyen d'un E.V.P frigorifique au sein des principaux ports d'embarquement africains la tendance n'est pas uniforme. Au port de Dakar, principal port d'embarquement des E.V.P frigorifiques, le taux de fret moyen d'un E.V.P a augmenté de 4,7% en 2020 et a baissé de 6% en 2021. Cette tendance est inverse au port de Cape Town où le taux de fret moyen a chuté de 2,6% en 2020 et a par la suite rebondi de 6,4%. Par contre au port de Nouadhibou une hausse continue du taux de fret moyen a été enregistré.



Conclusion

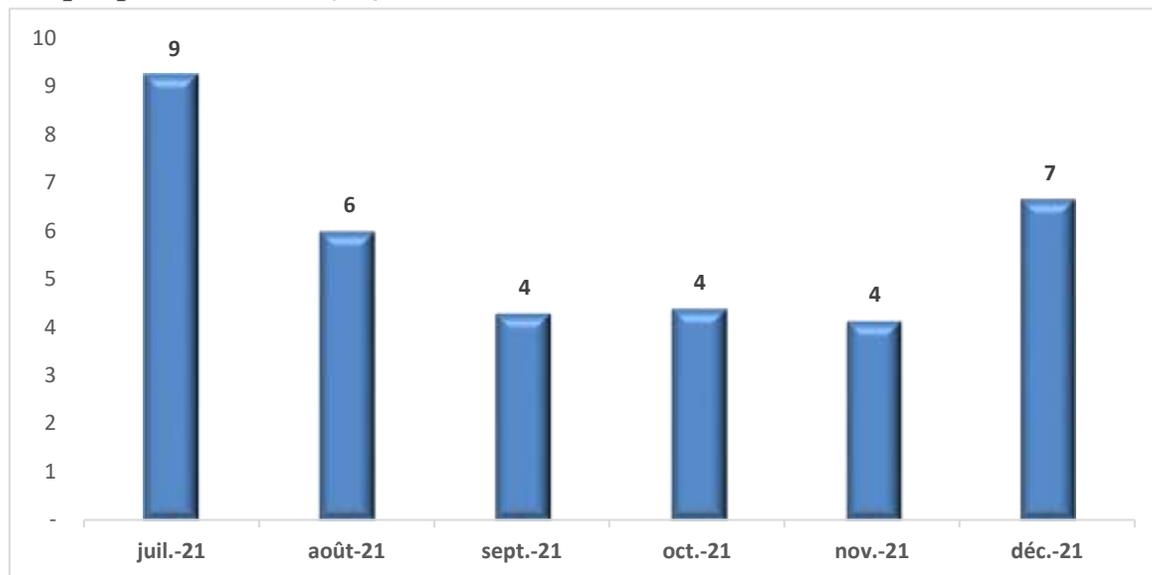
Sur la période 2019 -2021, une augmentation annuelle successive du taux de fret moyen d'un E.V.P sec a été enregistrée aux ports de Qingdao, Shanghai, Anvers, Hambourg, Valence, Durban et Sfax. S'agissant des conteneurs frigorifiques, une situation similaire a été observée aux ports de Nhava Sheva et de Nouadhibou.

Cependant, sur la même période une baisse continue du taux de fret moyen d'un E.V.P sec respectivement d'un E.V.P frigorifique a été enregistrée au port de Mundra respectivement au Port Vendres.

NAVIRE | Nombre journalier de navires à la bouée de base

En moyenne, 5 navires en attente à la bouée de base chaque jour du 4^e trimestre 2021

Graphique 1 : Nombre moyen journalier de navires à la bouée de base



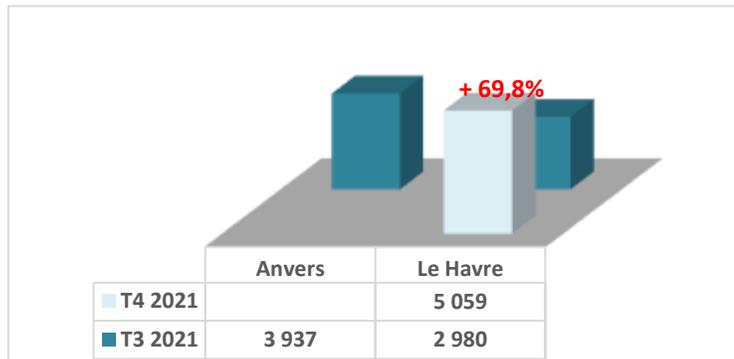
Source : PAD

Pour le compte du 4^e trimestre de l'année 2021, 5 navires étaient enregistrés en moyenne chaque jour en attente à la bouée de base. Cette statistique traduit une diminution d'un navire comparativement au trimestre précédent. L'analyse mensuelle permet d'observer que la situation était similaire au cours des mois d'octobre 2021 et novembre 2021 où en moyenne 4 navires étaient en attente chaque jour. Au cours du mois de décembre 2021, le nombre journalier de navires en attente à la bouée se situait en moyenne à 7.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Hausse du coût moyen de transport d'un 20' sec aux ports de Shanghai (+7,8%) et du Havre (+10,6%)

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



Source : CNCC

Au cours du 4^e trimestre 2021, le coût moyen de transport d'un conteneur frigorifique 20 pieds a connu une forte augmentation au port du Havre. Il est passé de 2 980 € au 3^e trimestre 2021 à 5 059 € au 4^e trimestre 2021 ; soit une progression d'environ 70%.

Pendant la période d'étude, aucune expédition de conteneur 20 pieds frigorifique à destination du port de Douala n'a été enregistrée au port d'Anvers.

Tableau 4 : Coût moyen de transport maritime d'un conteneur 20' sec (en €)

PAYS	PORTS	T3 2021	T4 2021	Variation
Côte d'ivoire	Abidjan	1 186	1 212	2,2%
Afrique du Sud	Durban	1 960	2 311	17,9%
Allemagne	Hambourg	1 985	2 233	12,5%
Belgique	Anvers	2 001	2 012	0,5%
Espagne	Valence	1 812	1 893	4,5%
France	Le Havre	1 899	2 100	10,6%

Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec a connu une augmentation dans les principaux ports d'embarquement africains. Il croît d'environ 18% au port de Durban et la moitié des chargeurs y a versé au moins 2 300 €. A Abidjan, il progresse de 2,2% et s'élève à 1 212 €.

Dans tous les principaux ports d'embarquement européens, le coût moyen de transport affiche une tendance haussière au cours de la période d'étude. Au port de Hambourg, il est de 2 233 € après une augmentation de 12,5%. Au port du Havre (2 100 €), le taux de croissance est de 10,6%. Dans ces deux ports, le quart des chargeurs a déboursé au moins 2 850 €. Au port de Valence, le coût moyen de transport augmente de 4,5% et est estimé à 1 893 €. L'amplitude de la hausse est moins forte au port d'Anvers (2 012 €). Dans ces deux ports 25% des chargeurs ont déboursé au plus 2 400 € à titre de frais de transport de leur conteneur.

PAYS	PORTS	T3 2021	T4 2021	Variation
Chine	Qingdao	2 130		
	Shanghai	3 313	3 902	17,8%
Inde	Nhava Sheva	1 413	4 513	219,4%
EAU	Jebel Ali	2 435	2 135	-12,3%
Etats-Unis	Houston	2 621	3 048	16,3%

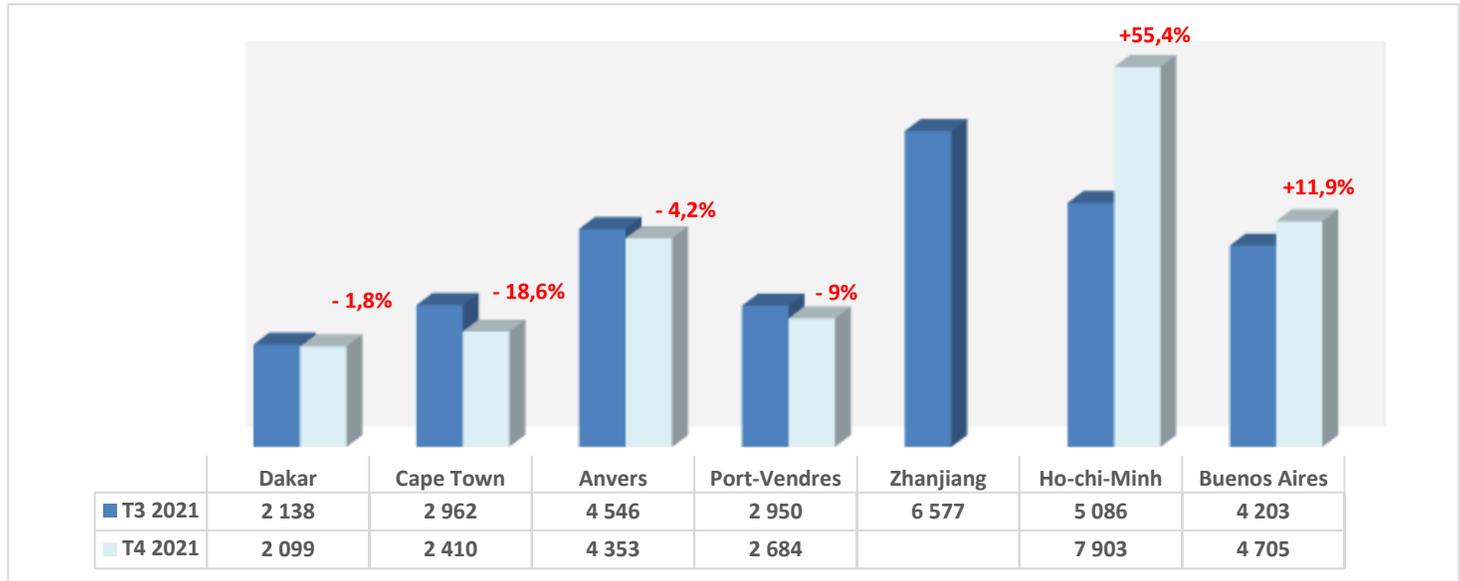
Au cours du 4^e trimestre 2021, des principaux ports d'embarquement asiatiques, le port de Nhava Sheva, (+219,4%) affichait l'augmentation la plus significative. Le coût moyen de transport y est passé de 1 413 € à 4 513 €. Un chargeur sur deux a déclaré avoir déboursé au moins 5 260 €. Au port de Shanghai (+17,8%), l'amplitude est moins importante. La moitié des chargeurs ont pu expédier leur conteneur avec au plus 3 597 €. Au port de Jebel Ali, le coût moyen de transport recule de 12,3% et est de 2 135 € au cours du 4^e trimestre 2021. La dispersion des tarifs est d'au plus 925 € et le quart des chargeurs a déboursé au moins 2 705 €.

Le coût moyen de transport au port de Houston (3 048 €) a augmenté de 16,3% au cours du 4^e trimestre 2021. Les tarifs pratiques ici s'écartent de plus ou moins 1 466 € de la moyenne.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse du coût moyen de transport d'un 40' frigorifique dans les principaux ports d'embarquement africains et européens

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



Source : CNCC

Sur le continent africain, les deux principaux ports d'embarquement de conteneurs frigorifiques 40 pieds à destination du port de Douala affichent une diminution de leur coût moyen de transport. Au port de Cape Town où la baisse est plus prononcée, le coût moyen est de 2 410 € ; soit un recul de 18,6%. Un chargeur sur deux a payé au moins 2 130 € à titre de frais de transport de son conteneur. Au port de Dakar, le coût moyen de transport chute d'environ 2% et s'estime à 2 099 € au 4^e trimestre 2021. Le quart des chargeurs a déboursé moins de 1 970 € pour le transport de leur conteneur. La dispersion des tarifs pratiqués sur la période d'étude est de 500 € à Dakar contre 650 € à Cape Town.

Une tendance baissière du coût moyen de transport est également enregistrée dans les principaux ports d'embarquement européens. Au port d'Anvers il passe de 4 546 € à 4 353 € ; soit une diminution de 4,2%. Les tarifs pratiqués s'écartent de plus ou moins 1 500 € de la moyenne ; soit une dispersion égale à celle observée lors de la période précédente. Un chargeur sur quatre a dépensé moins de 2 900 € à titre de frais de transport. Au Port-Vendres, le coût moyen de transport se chiffre à 2 684 € pour le compte du 4^e

trimestre 2021 après une chute de 9%. Les tarifs pratiqués dans ce port sont moins dispersés (plus ou moins 1 000 € de la moyenne). Un chargeur sur deux a déclaré avoir déboursé moins de 2 000 € pour le transport de leur conteneur.

Le port de Zhanjiang n'a connu aucune expédition de conteneurs 40 pieds frigorifiques à destination du port de Douala au cours du 4^e trimestre 2021.

Au port de Ho Chi Minh, le coût moyen de transport augmente de moitié et s'établit à 7 903 € au 4^e trimestre 2021. Plus de 50% des conteneurs ayant emprunté ce port, ont été acheminé avec un coût de transport égal à 8 200 €. Au port de Buenos Aires (4 705 €), le coût moyen de transport augmenté d'environ 12%. Les tarifs qui y ont été pratiqués s'éloignaient de plus ou moins 900 € de la moyenne et 50% des chargeurs ont payé un montant inférieur à 4 260 € pour le transport de leur conteneur jusqu'au port de Douala.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Hausse du coût moyen de transport d'un 40 pieds sec dans la quasi-totalité des principaux ports d'embarquement asiatiques

Tableau 5 : Coût moyen de transport maritime d'un conteneur 40' sec (en €)

PAYS	PORTS	T3 2021	T4 2021	Variation	PAYS	PORTS	T3 2021	T4 2021	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 693	2 874	6,7%	Allemagne	Hambourg	3 234	3 326	2,8%
Chine	Ningbo	2 621	2 612	-0,3%	France	Le Havre	3 230	3 177	-1,6%
	Qingdao	4 043	4 126	2,1%	Espagne	Valence	2 211	2 633	19,1%
Inde	Nhava Sheva	3 934	4 223	7,3%	Royaume Uni	Felixstowe	2 320	2 245	-3,2%
EAU	Jebel Ali	2 929	3 172	8,3%	Belgique	Anvers	2 595	2 593	-0,1%
Canada	Montréal	2 515	2 597	3,3%	Pays-Bas	Rotterdam	2 401	2 398	-0,1%
Etats-Unis	Baltimore	2 629	2 838	7,9%	Italie	Gênes	2 776	3 103	11,8%

Source : CNCC

Au cours du 4^e trimestre 2021, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pied sec a augmenté de 6,7% dans le principal port d'embarquement africain. Les tarifs pratiqués sur la période d'étude s'éloignaient d'au plus 500 € de la moyenne. La moitié des chargeurs a déclaré avoir expédié leur conteneur à un coût inférieur ou égal à 2 875 €.

Des principaux ports d'embarquement asiatiques, seul celui de Ningbo ne connaît pas une augmentation de son coût moyen de transport. Celui-ci est resté quasiment le même (2 612 €). La hausse la plus importante est enregistrée au port de Jebel Ali (+8,3%) où le coût moyen s'élevait à 3 172 € au 4^e trimestre 2021. Ici, les tarifs pratiqués s'éloignaient parfois jusqu'à 1 400 € de la moyenne et la moitié des chargeurs a payé au moins 2 985 € à titre de frais de transport de son conteneur. A Nhava Sheva, le coût moyen s'élevait à 4 223 € ; traduisant une hausse de 7,3%. Les prix pratiqués y étaient plus dispersés (plus ou moins 2 100 € de la moyenne). Le port de Qingdao (+2,1%) bien qu'étant celui présentant une faible variation, a connu de forte variabilité dans les tarifs pratiqués (plus ou moins 2 500 € de la moyenne) et 50% des conteneurs ont voyagé après que le chargeur ait déboursé au moins 3 000 €.

Au port de Montréal le coût moyen de transport a crû de 3,3% et s'estimait à 2 597 € au 4^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 600 € de la moyenne et la moitié

des chargeurs a dépensé au moins 2 560 € pour assurer le transport de son conteneur. Au port de Baltimore, le coût moyen de transport augmente d'environ 8%. Les tarifs s'éloignent d'au plus 600 € de la moyenne et comme au port canadien, avec moins de 2 730 € la moitié des chargeurs ont pu expédier leur conteneur comme au 4^e trimestre 2021.

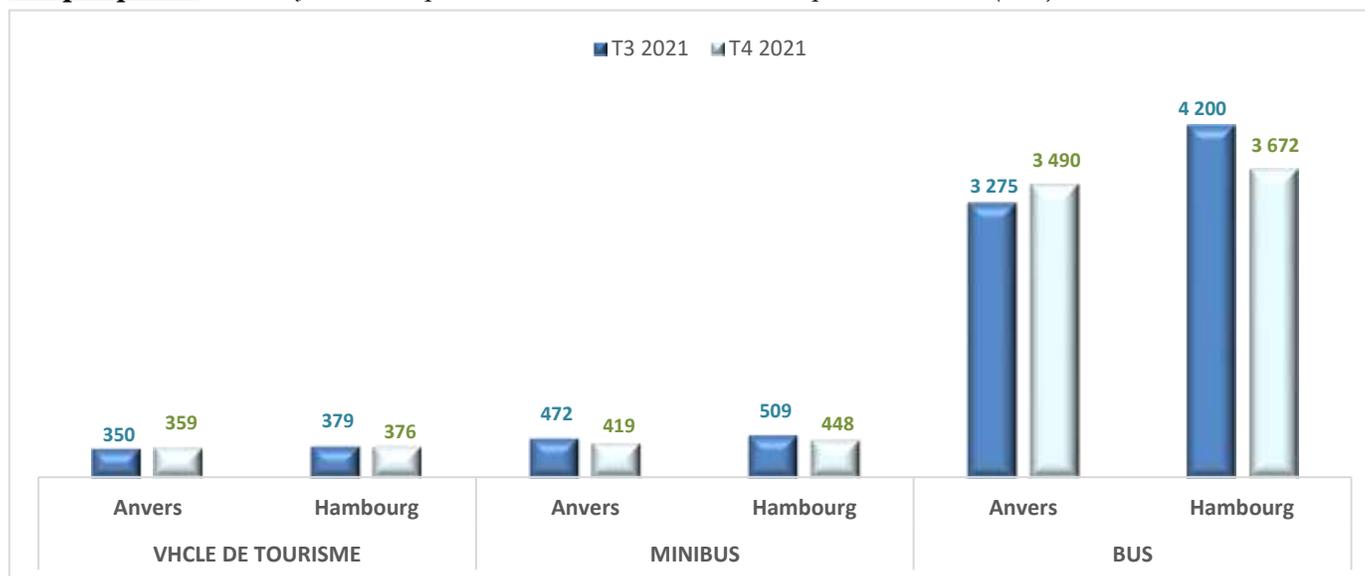
Le coût moyen de transport aux ports d'Anvers (2 593 €) et de Rotterdam (2 398 €) est resté quasiment le même au cours des deux trimestres étudiés. Cependant, la dispersion des tarifs pratiqués au port belge est moins importante (plus ou moins 1 100 € de la moyenne contre 600 € à Rotterdam).

Au port de Felixstowe, il baisse de 3,2% et se situe à 2 245 €. Un tiers des conteneurs expédié à partir de ce port ont coûté exactement 2 000 € à titre de frais de transport. L'augmentation la plus significative est observée au port de Valence. Le coût moyen de transport y est de 2 633 € ; soit une progression de 19,1%. Un chargeur sur deux a déboursé plus de 2 850 € pour le transport de son conteneur. A Gênes (3 103 €), on assiste à une augmentation d'environ 12%. Un chargeur sur trois ayant emprunté ce port a déboursé moins de 2 665 € en termes de transport de son conteneur.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse de 2,6% du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme au port d'Anvers

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



Source : CNCC

Durant la période d'étude, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 350 € à 359 € au port d'Anvers ; soit une augmentation de 2,6%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 140 € de la moyenne. Au port de Hambourg, le coût moyen de transport connaît une baisse de 0,8% et s'établit à 376 €. Les tarifs pratiqués ici sont moins dispersés ; ils s'écartent de la moyenne de plus ou moins 90 €. Dans ces deux ports, au moins 75% des chargeurs ont déclaré avoir déboursé un montant inférieur à 350 € à titre de frais de transport de leur véhicule.

Pour ce qui est des Minibus, le coût moyen de transport au port dans les principaux ports d'embarquement affiche une diminution à deux chiffres. Au port de Hambourg, le coût moyen chute de 12% et s'estime à 448 €. L'écart à la moyenne est de plus ou moins 60 € et un chargeur sur quatre a déboursé plus de 490 €. Au port d'Anvers, pour assurer l'acheminement de son Minibus jusqu'au port de Douala, les chargeurs ont versé en moyenne la somme de 419 € ; soit un recul de 11,2% pour le compte du 4^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus

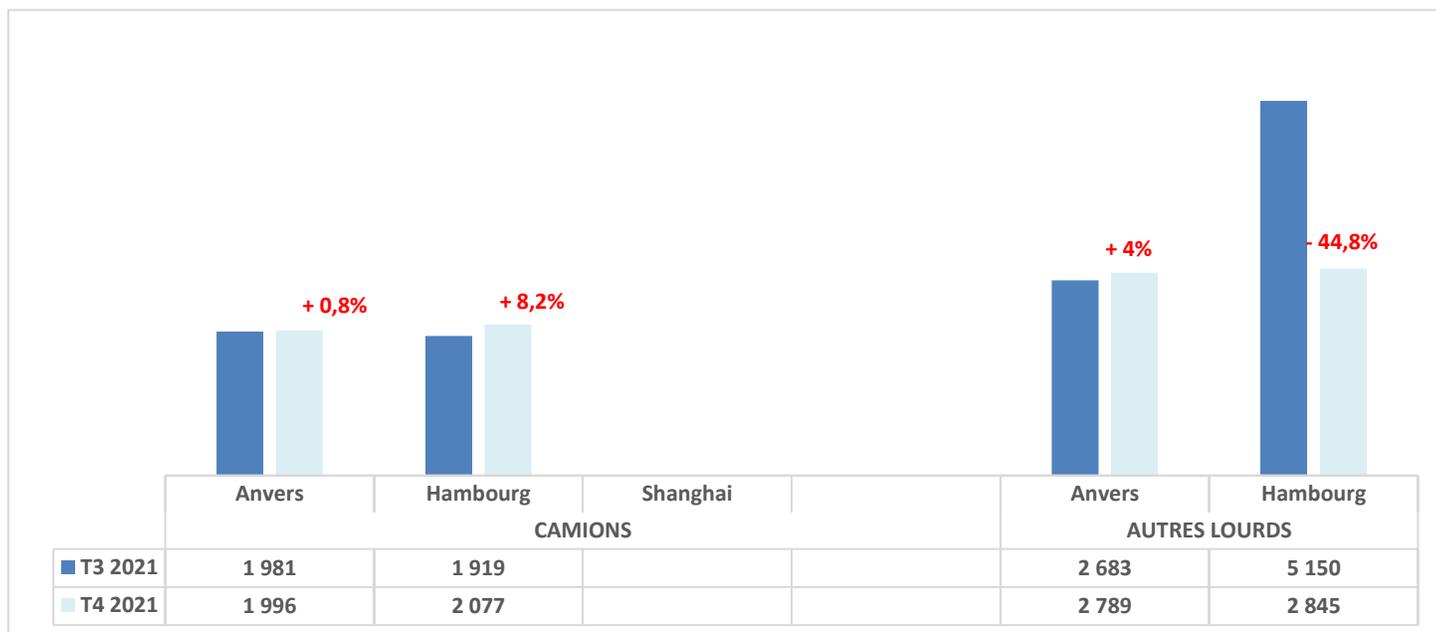
110 € de la moyenne et 25% des chargeurs ont déclaré avoir payé un montant supérieur à 450 € pour le transport de leur véhicule.

Au cours de la période d'étude, le coût moyen de transport d'un Bus est passé de 3 275 € à 3 490 € au port d'Anvers ; soit une hausse de 6,6%. Un chargeur sur deux a déboursé moins de 3 700 €. Une tendance inverse est observée au port de Hambourg. Le coût moyen de transport y passe de 4 200 € au 3^e trimestre 2021 à 3 672 € au 4^e trimestre 2021 ; soit une baisse de 12,6%. La moitié des chargeurs a déboursé au moins 3 800 € pour le transport de leur véhicule.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Hausse de 8,2% du coût moyen de transport d'un camion au port de Hambourg

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



Source : CNCC

Dans les principaux ports d'embarquement européens, le coût moyen de transport d'un camion a connu une tendance haussière. Au port d'Anvers, il passe de 1 981 € au cours du 3^e trimestre 2021 à 1 996 € au 4^e trimestre 2021 ; soit une augmentation d'environ 1%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de la moyenne de plus ou moins 970 € et un chargeur sur quatre déclare avoir versé au plus 1 352 € à titre de frais de transport pour son engin. Au port de Hambourg, le coût moyen de transport pour le compte du 4^e trimestre 2021 s'élève à 2 077 € ; traduisant ainsi une hausse de 8,2%. Les tarifs pratiqués dans ce port ont une dispersion similaire à celui d'Anvers (plus ou moins 830 € de la moyenne). La moitié des chargeurs a déboursé au plus 1 975 €. Comme au trimestre précédent, aucune expédition de camions à destination du port de Douala n'a été enregistrée au port de Shanghai.

Pour ce qui est des Autres engins lourds, au port d'Anvers le coût moyen de transport s'élève à 2 789 € au 4^e trimestre 2021 après une croissance de 4%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 850 € de la moyenne. Un chargeur sur quatre a dépensé plus de 3 440 € à titre de frais de transport. Au port de Hambourg, le coût moyen de transport recule d'environ 45% et s'établit à 2 845 € au 4^e trimestre 2021. Les tarifs pratiqués sont plus dispersés (plus ou moins 1 400 € de la moyenne). La moitié des chargeurs a déclaré avoir payé un coût de transport inférieur ou égal à 2 400 €.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au 4^e trimestre 2021, le mois d'octobre affiche la meilleure célérité dans la sortie des conteneurs à l'import

Tableau 6 : Délai de passage portuaire des conteneurs à destination du Cameroun (en jours)

	juil-21	août-21	sept-21	T3 2021	oct-21	nov-21	déc-21	T4 2021
Moyenne	16,8	15,8	16	16,2	14,9	15,1	16,8	15,6
Variation	5,0%	-6%	1,3%	-8,5%	-6,9%	1,3%	11,3%	-3,7%
1^{er} Quartile	7	7	7	7	7	7	7	7
2^e Quartile	12	10	10	11	11	11	11	11
3^e Quartile	20	18	17	18	17	18	20	19
Moins de 11 jrs	45%	51%	52%	49%	48%	47%	46%	47%

Source : Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)

Au cours du 4^e trimestre 2021 le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala s'évaluait à 16 jours ; soit une statistique similaire à celle observée lors du 3^e trimestre 2021. L'analyse des quartiles permet de constater un léger avantage pour le 3^e trimestre 2021 en termes de performance. En effet, au cours de la période d'étude, 47% des expéditions ont séjourné au moins 11 jours au terminal contre 49% pour le compte du 3^e trimestre 2021. On enregistre également une forte similarité au niveau des quartiles (la moitié des conteneurs ont séjourné au moins 11 jours au parc au cours des deux trimestres).

L'analyse mensuelle des délais de passage des conteneurs à l'import indique qu'en moyenne les chargeurs ont pris 15 jours pour sortir leurs conteneurs durant les mois d'octobre et de novembre. Les quartiles de ces deux mois sont assez proches. En outre, 48% des conteneurs ont libéré le terminal en moins de 11 jours au cours du mois d'octobre contre 47% pour le compte du mois de novembre.

En moyenne il fallait attendre 17 jours pour voir un conteneur sortir du terminal au cours du mois de décembre ; soit 2 jours de plus qu'au cours des mois précédents. 46% des conteneurs ont séjourné moins de 11

jours. Pour chacun des trois mois du trimestre, il apparaît que le quart des conteneurs est sorti une semaine au plus après leur arrivée au parc.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Baisse de 6 jours du délai moyen de passage des véhicules au parc automobile TMFD (16 jours)

Tableau 7 : Délai de passage portuaire des véhicules d'occasion à l'import au port de Douala (en jours)

Parc Auto	TMFD	
	T3 2021	T4 2021
Période		
Moyenne	21,5	15,5
Variation	27,2%	-27,9%
1 ^{er} Quartile	10	9
2 ^e Quartile	14	12
3 ^e Quartile	27	18
Moins de 11 jrs	31%	39%

Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)

Le délai moyen de passage des véhicules d'occasion importés et débarqués au port de Douala a inversé sa tendance au parc TMFD au cours du 4^e trimestre 2021. Il diminue de 6 jours et s'évalue à environ 16 jours.

L'examen des quartiles permet de constater que l'écart observé au niveau du délai moyen est dû au fait que la proportion de courts délais est beaucoup plus importante au cours du 4^e trimestre 2021. En effet, 25% des véhicules sont sortis au plus 9 jours au cours de la période d'étude ; soit un jour de moins qu'au cours du trimestre précédent. En outre, la proportion de véhicules ayant séjourné plus de 18 jours est de 25% au 4^e trimestre 2021 contre 35% au 3^e trimestre 2021.

La proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours est de 39% au cours de la période d'étude ; soit 8 points de plus qu'au trimestre précédent.

L'analyse mensuelle révèle que le mois de décembre 2021 affichait la meilleure célérité ; le délai moyen y était de 15 jours et 42% de véhicules avaient libéré le parc au plus 11 jours après leur arrivée.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 4,7% du fret ferroviaire montant

Au cours du 4^e trimestre 2021, le fret ferroviaire global poursuit sa tendance baissière. Il recule de 9,3% et s'établit à 347 252 tonnes.

Tableau 8 : Fret ferroviaire montant par type de marchandises (en tonnes)

Douala -----> Ngaoundéré	T3 2021		T4 2021		Variation
Détail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	189 782	60,7	179 893	60,4	-5,2%
Farines et céréales	29 324	9,4	36 727	12,3	25,2%
Conteneurs Montée	28 449	9,1	30 150	10,1	6,0%
Sucre local	23 498	7,5	17 869	6,0	-24,0%
Matériaux de construction	17 416	5,6	13 323	4,5	-23,5%
Oil & Gaz	7 868	2,5	6 364	2,1	-19,1%
Alumine (Mat. 1ères)	3 230	1,0	4 945	1,7	53,1%
Aide alimentaire	1 101	0,4	3 857	1,3	250,3%
Engrais et insecticides	4 035	1,3	1 928	0,6	-52,2%
Mat. 1ères cimenterie	2 752	0,9	448	0,2	-83,7%
MAD PQ1	1 670	0,5	210	0,1	-87,4%
Autres marchandises	3 361	1,1	1 961	0,7	-41,7%
TOTAL	312 486	100	297 675	100	-4,7%

Source : Camrail

MAD PQ1 : Matériaux utilisés dans le cadre du Programme du renouvellement de la voie ferroviaire (ballast, rail, traverse, etc.)

Sur la période d'étude, le fret montant (Douala vers Ngaoundéré) représentait 86% du fret ferroviaire global ; soit 4 points de plus qu'au trimestre précédent. Après une chute de 4,7%, il s'estimait à 297 675 tonnes. Il était essentiellement composé d'Hydrocarbures (60,4%), des Farines et céréales (12,3%), des marchandises conteneurisées (10,1%), du Sucre local (6%) et des Matériaux de construction (4,5%). Les autres types de marchandises transportées affichaient chacun une proportion inférieure à 3%.

La grande partie des marchandises connaît une variation à deux chiffres. La hausse la plus importante est observée pour l'Aide alimentaire (3 857 tonnes) qui a plus que triplé. L'Alumine augmente de moitié et se

situe à 4 945 tonnes au 4^e trimestre 2021. Les Farines et céréales augmentent de 25,2%. Les marchandises conteneurisées affichent un tonnage de 30 150 ; soit une hausse de 6%.

Le Sucre local (17 869 tonnes) et les Matériaux de construction (13 323 tonnes) diminuent de 24%. Les Engrais et insecticides baissent de moitié et se chiffrent à 1 928 tonnes au cours de la période d'étude. Les Huiles et gaz passent de 7 868 tonnes au 3^e trimestre 2021 à 6 364 tonnes au 4^e trimestre 2021 ; traduisant une diminution de 19,1%. Les Hydrocarbures connaissent le recul le moins important ; ils chutent de 5,2% et s'estiment à 179 893 tonnes au 4^e trimestre 2021.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 29,6% du fret ferroviaire descendant

Tableau 9 : Fret ferroviaire descendant par type de marchandises (en tonnes)

Ngaoundéré -----> Douala	T3 2021		T4 2021		Variation
Détail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	42 197	59,9	19 571	39,5	-53,6%
Graines et tourteaux	6 913	9,8	9 461	19,1	36,9%
Bois ouvrés (Débités)	7 673	10,9	8 072	16,3	5,2%
Coton fibre	7 510	10,7	5 460	11,0	-27,3%
Bois Sauvages	3 726	5,3	4 186	8,4	12,4%
Conteneurs descentes	1 050	1,5	1 540	3,1	46,7%
Animaux vivants	1 330	1,9	1 287	2,6	-3,2%
TOTAL	70 399	100	49 577	100	-29,6%

Source : Camrail

Le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) représentait au cours du 4^e trimestre 2021, 14% du fret ferroviaire global ; soit 4 points de moins qu'au trimestre précédent. La tendance baissière entamée depuis le 3^e trimestre 2020 se poursuit au cours de la période d'étude. Le fret descendant diminue de 29,6% et s'évalue à 49 577 tonnes au cours du 4^e trimestre 2021.

Dans la constitution du fret ferroviaire descendant, les Bois en grume gardent la première place avec une contribution de 39,5%. Les Graines et tourteaux (19,1%) qui occupaient la 4^e place au 3^e trimestre 2021, remontent à la seconde position au détriment des Bois ouvrés (16,3%) qui se retrouvent en 3^e position au cours de la période d'étude. La 4^e place est occupée par le Coton fibre qui affiche une contribution de 11%, suivi des Bois sauvages (8,4%), des marchandises conteneurisées (3,1%) et des Animaux vivants (2,6%).

En termes de tonnage, la baisse la plus significative est observée pour les Bois en grume qui diminuent de moitié et s'établissent à 19 571 tonnes au 4^e trimestre 2021. Une tendance similaire est observée pour le Coton fibre (5 460

tonnes) qui recule de 27,3% et pour les Animaux vivants (1 287 tonnes) qui chutent de 3,2%.

La hausse la plus significative est pour le compte des marchandises conteneurisées ; elles croissent de 46,7% et s'estiment à 1 540 tonnes au cours de la période d'étude. Les Graines et tourteaux passent de 6 913 tonnes au 3^e trimestre 2021 à 9 461 tonnes au 4^e trimestre 2021 ; soit une augmentation d'environ 37%. Les Bois sauvages (+12,4%) et les Bois ouvrés (+5,2%) connaissent également une progression de leur poids et se chiffrent respectivement à 4 186 tonnes et 8 072 tonnes.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse de 14,3% du coût de transport des Huiles et gaz

Tableau 10 : Coût de transport par type de marchandises dans le sens Douala –Ngaoundéré (en FCFA/ tonne-kilomètre)

Détail Marchandises	T3 2021	T4 2021	Variation
Hydrocarbures	62,23	62,44	0,3%
Alumine (Mat. 1ères)	57,15	57,15	0,0%
MAD PQ1	42,81	42,82	0,0%
Conteneurs Montée	39,25	42,52	8,3%
Aide alimentaire	42,09	42,09	0,0%
Oil & Gaz	32,81	37,50	14,3%
Engrais et insecticides	36,21	36,61	1,1%
Sucre local	35,57	34,86	-2,0%
Matériaux de construction	34,16	32,70	-4,3%
Mat. 1ères cimenterie	32,25	30,48	-5,5%
Farines et céréales	29,03	28,41	-2,1%

Source : Camrail

Au cours du 4^e trimestre 2021 dans le sens Douala – Ngaoundéré le coût de transport a connu une variation différente selon le type de marchandises.

Le coût de transport des Huiles et gaz connaissent l'augmentation la plus significative ; il passe de 32,81 FCFA/tonne-kilomètre au 3^e trimestre 2021 à 37,50 FCFA/tonne-kilomètre au 4^e trimestre 2021 ; soit une hausse de 14,3%. Une tendance similaire est observée pour les marchandises conteneurisées. Leur coût de transport croît de 8,3% et s'établit à 42,52 FCFA/tonne-kilomètre au cours de la période d'étude. Les Engrais et insecticides (+1,1%) connaissent une augmentation de leur coût de transport beaucoup plus modérée.

Quatre (04) catégories de marchandises affichent un coût de transport quasi identique à celui pratiqué lors du 3^e trimestre 2021. Il s'agit des Hydrocarbures (62,44 FCFA/tonne-kilomètre), de l'Alumine (57,15 FCFA/tonne-kilomètre), des MAD PQ1 (42,82 FCFA/

tonne-kilomètre) et de l'Aide alimentaire (FCFA/tonne-kilomètre).

La baisse la plus importante est enregistrée pour les Matières premières de la cimenterie ; leur coût de transport chute de 5,5% et s'estime à 30,48 FCFA/tonne-kilomètre au cours de la période d'étude. Il en est de même des Matériaux de construction (32,70 FCFA/tonne-kilomètre) dont le coût de transport recule de 4,3%. Le sucre local (34,86 FCFA/tonne-kilomètre) ainsi que les Farines et céréales (28,41 FCFA/tonne-kilomètre) connaissent une diminution de 2% de leur coût de transport.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Baisse de 13,3% du coût de transport Bois sauvages

Tableau 11 : Coût de transport par type de marchandises dans le sens Ngaoundéré - Douala (en FCFA/ tonne-kilomètre)

Détail Marchandises	T3 2021	T4 2021	Variation
Bois ouvrés (Débités)	47,05	51,42	9,3%
Bois Sauvages	51,04	44,26	-13,3%
Bois en grumes	43,27	43,46	0,4%
Animaux vivants	35,12	35,11	0,0%
Coton fibre	31,13	31,70	1,8%
Conteneurs descentes	17,97	18,60	3,5%
Graines et tourteaux	14,01	15,68	11,9%

Source : Camrail

Contrairement au trimestre précédent où l'on enregistrait des variations inférieures à 10% ; au cours du 4^e trimestre 2021, le coût de transport de certaines catégories de marchandises connaît des variations à 2 chiffres.

Les Bois sauvages constituent la seule catégorie de marchandise dont le coût de transport connaît une baisse au cours du 4^e trimestre 2021. Celui-ci recule de 13,3% et s'évalue à 44,26 FCFA/tonne-kilomètre).

La hausse la plus significative est enregistrée pour les Graines et tourteaux ; leur coût de transport croît d'environ 12% et s'estime à 15,68 FCFA/tonne-kilomètre. Le coût de transport des Bois ouvrés s'élève à 51,42 FCFA/tonne-kilomètre après une progression de 9,3%. Les marchandises conteneurisées (+3,5%) et le Coton fibre (+1,8%) ont des augmentations plus modérées et leur coût de transport au 4^e trimestre 2021 est de 18,60 FCFA/tonne-kilomètre et de 31,70 FCFA/tonne-kilomètre respectivement.

Les Bois en grumes (43,46 FCFA/tonne-kilomètre) et les Animaux vivants (35,11 FCFA/tonne-kilomètre) possèdent un coût de transport très proche de celui pratiqué lors du 3^e trimestre 2021.

FRET FERROVIAIRE | Transit time

Le transit time des marchandises en conventionnel reste autour de 6,5 jours

Tableau 12 : *Transit time (en jour)*

	Conteneurs			Conventionnel		
	T3 2021	T4 2021	Var (en h)	T3 2021	T4 2021	Var (en h)
Délai de chargement	1,0	1,1	4	1,1	1,5	10
Délai de Déclaration	0,4	0,1	-8	0,1	0,0	-1
Délai d'Attente Départ	0,1	0,1	0	0,2	0,1	-1
Délai de transport	3,2	2,9	-8	4,2	3,2	-23
Délai de Placement pour Déchargement	0,1	0,1	0	0,6	1,0	11
Délai de Déchargement	0,3	0,3	2	0,5	0,5	0
Moy. Durée Total Transit Time	5	4,6	-10	6,6	6,4	-5

Source : Camrail

Dictionnaire des données

Délai de chargement : Durée entre la mise à disposition du wagon au chargeur et la fin de chargement.

Délai de Déclaration : Durée entre la fin de chargement du wagon et la levée de la déclaration en transit

Délai d'Attente Départ : Durée entre la déclaration de la cargaison et le top départ du wagon dans un train.

Délai de transport : Durée entre la date de départ du wagon de la gare d'origine et la date d'arrivée à la gare de destination.

Délai de Placement pour Déchargement : Durée entre l'arrivée du wagon et sa mise-à-disposition effective au chargeur pour déchargement.

Délai de Déchargement : Durée entre la mise-à-disposition du wagon au chargeur et son déchargement effectif.

Au cours du 4^e trimestre 2021, le transit time pour les marchandises conteneurisées allant dans le sens Douala – Ngaoundéré s'évaluait en moyenne à 4,6 jours ; soit 10 heures de moins qu'au trimestre précédent. En moyenne, les séquences relatives à la déclaration et au transport ont connu chacune une diminution de leur délai de 8 heures. Les séquences concernant le chargement et le déchargement voient leur délai augmenté en moyenne de 4 heures et de 2 heures respectivement. L'attente départ et le Placement pour déchargement ont gardé leur délai moyen identique à celui du trimestre précédent.

Le transit time des marchandises en transit ayant un mode de conditionnement conventionnel est passé de 6,6 jours à 6,4 jours ; soit une baisse de 5 heures. Les séquences relatives au chargement et au déplacement pour déchargement affichent une augmentation de leur délai moyen de 10 heures et de 11 heures respectivement. La baisse la plus remarquable est enregistrée pour la séquence de transport qui recule d'environ une journée. Les séquences de déclaration et d'attente départ baisse en moyenne d'une heure chacune. Le délai de déchargement reste égal à 12 heures comme au trimestre précédent.

FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 28,1% du fret aérien à destination du Cameroun

Au cours de la période d'étude, le fret aérien global enregistre une augmentation d'environ 16%. Il est passé de 4 346 tonnes au 3^e trimestre 2021 à 5 028 tonnes au 4^e trimestre 2021.

Tableau 13 : Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

TYPE DE MARCHANDISES	T3 2021		T4 2021		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 327	63,6	1 705	63,9	28,5%
GROUAGES	154	7,4	205	7,7	33,1%
PRODUITS DANGEREUX	195	9,4	150	5,6	-23,1%
VIVRES	92	4,4	58	2,2	-37,0%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	62	3,0	55	2,1	-11,3%
COLIS DIPLOMATIQUES	57	2,7	31	1,2	-45,6%
AUTRES	198	9,5	466	17,5	135,4%
TOTAL	2 085	100	2 670	100	28,1%

Source : ADC

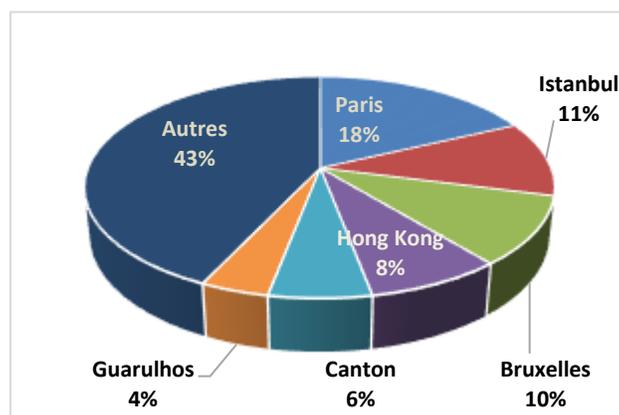
Sur la période d'étude, les marchandises importées par voie aérienne représentaient 53% du fret aérien global ; soit 5 points de plus qu'au cours du 3^e trimestre 2021. Le fret aérien import connaît une augmentation de 28,1%. Il est passé de 2 085 tonnes au 3^e trimestre 2021 à 2 670 tonnes au 4^e trimestre 2021.

Les principales marchandises composant le fret aérien import ont quasiment conservé leur classement selon leur poids. Les Colis Divers (63,9%) gardent la première place. Les Produits Dangereux (5,6%) qui occupaient la 2^e place se retrouvent à la 3^e position au profit des marchandises en groupage (7,7%). Les Vivres (2,2%) gardent leur 4^e place suivis des Produits Pharmaceutiques (2,1%) et des Colis Diplomatiques (1,2%).

De ces principaux types de marchandises importées par voie aérienne, seuls les Colis Divers et les Marchandises en Groupage connaissent une augmentation de leur tonnage. Pour les premiers, ils passent de 1 327 tonnes à 1 705 tonnes ; soit une hausse de 28,5%. Les Marchandises en Groupage après une hausse de 33,1% se chiffrent à 205 tonnes pour le compte du 4^e trimestre 2021.

La baisse la plus significative est enregistrée pour les Colis Diplomatiques ; ils reculent de 45,6% et s'estiment à 31 tonnes. Les Vivres (58 tonnes) chutent de 37% et les Produits Dangereux (150 tonnes) de 23,1%. Les Produits Pharmaceutiques baissent de 11,3% et possèdent un tonnage de 55 au 4^e trimestre 2021.

Les cargaisons importées par voie aérienne au cours du 3^e trimestre 2021 provenaient essentiellement des villes ci-après : Paris (18%), Istanbul (11%), Bruxelles (10%), Hong Kong (8%), Canton (6%) et Guarulhos (4%).



FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 4,3% du fret aérien en partance du Cameroun

Tableau 14 : *Fret aérien export par type de marchandises (en tonnes)*

TYPE DE MARCHANDISES	T3 2021		T4 2021		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
VIVRES	1 951	86,3	2 089	88,6	7,1%
COLIS DIVERS	215	9,5	164	7,0	-23,7%
FLEURS	24	1,1	32	1,4	33,3%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	9	0,4	12	0,5	33,3%
PRODUITS DANGEREUX	7	0,3	1	0,0	-85,7%
AUTRES	55	2,4	60	2,5	9,1%
TOTAL	2 261	100	2 358	100	4,3%

Source : ADC

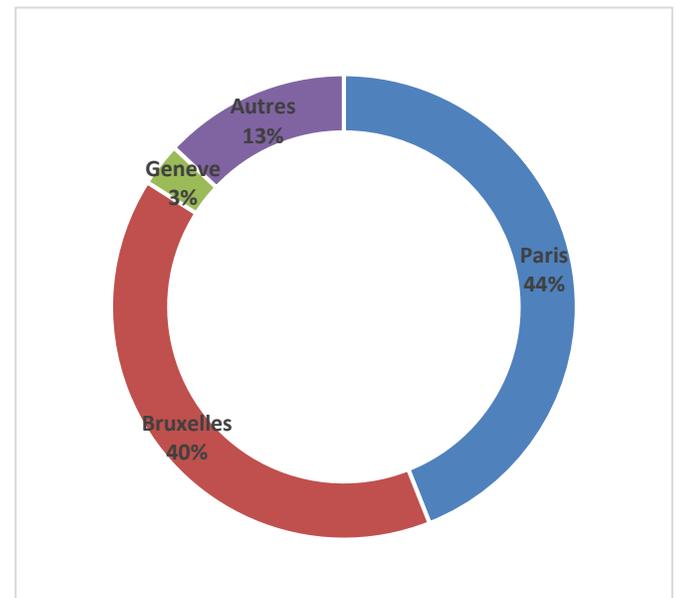
Au cours du 4^e trimestre 2021, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 47% du fret global aérien ; soit 5 points de moins qu'au cours du trimestre précédent. Sur la période d'étude le fret aérien export a augmenté de 4,3% et s'évaluait à 2 358 tonnes.

Le classement selon le poids des principaux types de marchandises constituant les exportations aériennes n'a connu aucun changement au cours du 3^e trimestre 2021. Les Vivres gardent la première place avec une part égal à 88,6%. Les Colis Divers avec une contribution de 7% se maintiennent à la deuxième place. Les Fleurs (1,4%) restent à la 3^e position suivis des Produits Pharmaceutiques (0.5%) et des Produits Dangereux (0,04%).

Au cours du 4^e trimestre 2021 seuls les Colis Divers et les Produits Dangereux connaissent une diminution de leur tonnage. La baisse la plus significative est enregistrée pour les Produits Dangereux qui passent de 7 tonnes au 3^e trimestre 2021 à 1 tonne au 4^e trimestre 2021. Les Colis Divers baissent d'environ 24% et valent 164 tonnes au cours de la période d'étude.

Les Fleurs (32 tonnes) et les Produits Pharmaceutiques (12 tonnes) ont augmenté chacun du tiers. Les Vivres croissent de 7,1% et s'évaluent à 2 089 tonnes au cours du 4^e trimestre 2021.

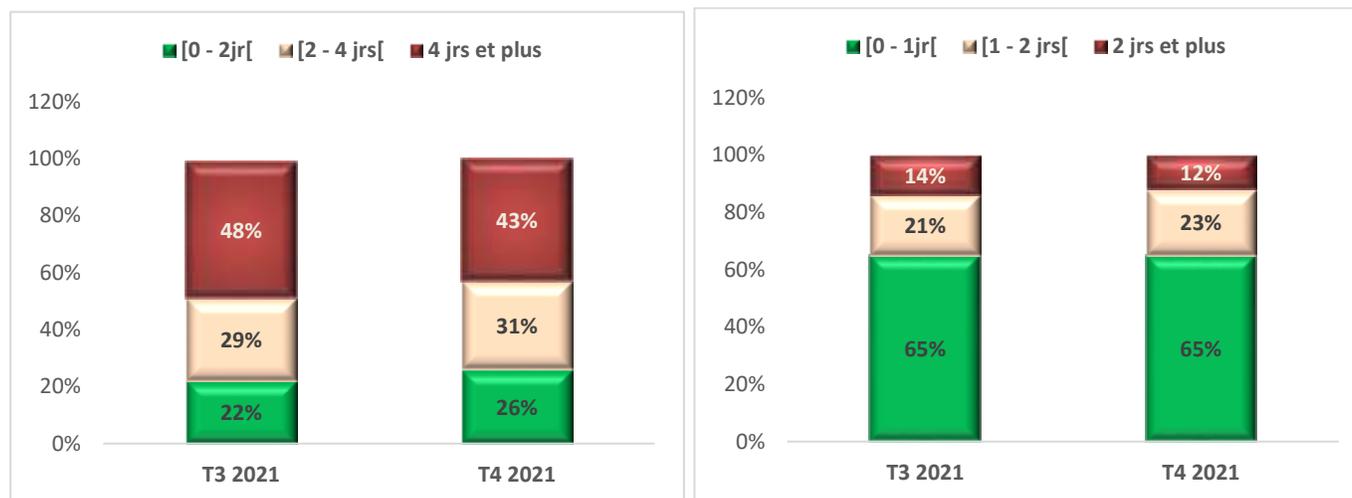
Les cargaisons exportées par voies aériennes au cours du 4^e trimestre 2021 étaient principalement destinées aux villes ci-après : Paris (44%), Bruxelles (40%) et Genève (3%).



FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

A l'import (4 jours) le délai moyen de passage diminue d'un jour // A l'export, il reste égal à 1 jour

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



IMPORT

EXPORT

Source : ADC

Au cours de la période d'étude, le délai moyen de passage des cargaisons importées a baissé d'un jour et s'évaluait à 4 jours. L'analyse de ces délais démontre que le 4^e trimestre 2021 présentait une meilleure célérité. En effet, 43% des cargaisons importées ont séjourné au plus 2 jours dans les magasins aéroportuaires ; soit 5 points de moins qu'au 3^e trimestre 2021. En outre, 26% des cargaisons sorties avaient séjourné moins de 2 jours contre 22% au 3^e trimestre 2021.

L'analyse mensuelle révèle qu'au cours du mois de décembre, il fallait en moyenne 3 jours pour faire sortir sa cargaison des magasins aéroportuaires contre 5 jours pour les mois d'octobre et de novembre. En outre, l'analyse des longs et courts délais permet d'observer que le mois de décembre présentait les meilleurs records du trimestre. En effet, au cours de ce mois, 29% des cargaisons sorties avaient séjourné au plus 2 jours ; et 39% avaient séjourné au moins 4 jours dans les magasins aéroportuaires. Le mois de novembre apparaît comme celui ayant les pires records. En effet, 45% des cargaisons sorties durant cette période avaient séjourné au moins 4 jours et seulement 24% avaient séjourné au plus 2 jours.

S'agissant des marchandises exportées, leur délai moyen de passage aéroportuaire est resté égal à une journée. Par ailleurs, sur la période d'étude, 65% des cargaisons exportées ont été embarquées le jour de leur arrivée à l'aéroport ; soit une proportion égale à celle observé au cours du 3^e trimestre 2021. Pour les cargaisons ayant séjourné au moins 2 jours dans les magasins aéroportuaires avant leur embarquement, on note une proportion de 12% pour le compte de la période d'étude ; soit 2 points de moins qu'au 3^e trimestre 2021.

L'examen mensuel du délai de passage aéroportuaire à l'export révèle que durant chaque mois du trimestre, les cargaisons étaient en moyenne expédiées un jour après leur arrivée au terminal aéroportuaire. Cependant, l'analyse des courts et longs délais montre que le mois d'octobre affichait les meilleurs records tandis que les mauvaises performances étaient enregistrées au cours du mois de novembre. Au cours du mois d'octobre, 70% des cargaisons ont été expédiées le jour même de leur arrivée au terminal ; contre 61% pour le mois de novembre. En outre, 10% des colis ont attendus au moins 2 jours avant d'être expédié au cours du mois de d'octobre ; soit 2 points de moins qu'en novembre.

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

- 👍 **Cameroon Railways (Camrail)**
- 👍 **Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)**
- 👍 **Terminal Mixte Fruitier Douala (TMFD)**
- 👍 **Régie du Terminal à Conteneurs (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 :

Hermann NGASSA NKENGNE

Franck Joseph BION

Line-Chimène GUEYITOH FONKOU

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 2021



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

ANTENNE REGIONALE DU SUD - OUEST – LIMBE

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