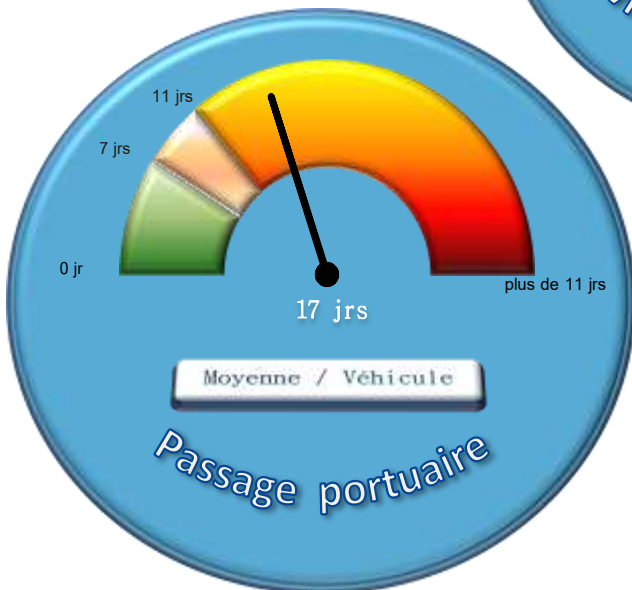




NOTE DE CONJONCTURE || 3^e Trimestre 2020



[0 - 7jrs] = 12% ; [7 - 11jrs] = 23% ; 11jrs et plus = 65% du trafic

[0 - 7jrs] = 18% ; [7 - 11jrs] = 20% ; 11jrs et plus = 62% du trafic

PARC TMFD

PARC RTC



Bon



Attention



Mauvais

AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

NAVIRES → P3

P3 – Nombre journalier de navires à la bouée de base

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P4

P4 –Conteneurs

P7 –Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES → P9

P9 – Conteneurs

P10 – Véhicules

FRET FERROVIAIRE → P11

P11–Tonnage

P13–Coût de transport

P15–Transit time

FRET AERIEN → P16

P16–Tonnage

P18–Délais de passage aéroportuaire



AVANT – PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL



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

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

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

L'analyse de l'évolution des principaux indicateurs en matière de transport de marchandises révèle que chaque jour du 3^e trimestre 2020, en moyenne 9 navires étaient en attente à la bouée de base, soit 3 de moins qu'au trimestre précédent.

Le séjour moyen des véhicules d'occasion importés au parc TMFD (17 jours) et au parc SOCOMAR (18 jours) a connu une diminution de 8 jours et de 7 jours respectivement.

Le fret ferroviaire a reculé d'environ 17% et se chiffrait à 356 323 tonnes durant la période d'étude.

Le fret aérien s'évaluait à 4 803 tonnes ; soit une augmentation d'environ 65%. Les cargaisons importées ont séjourné en moyenne 4 jours dans les magasins aéroportuaires au cours du 3^e trimestre 2020.

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

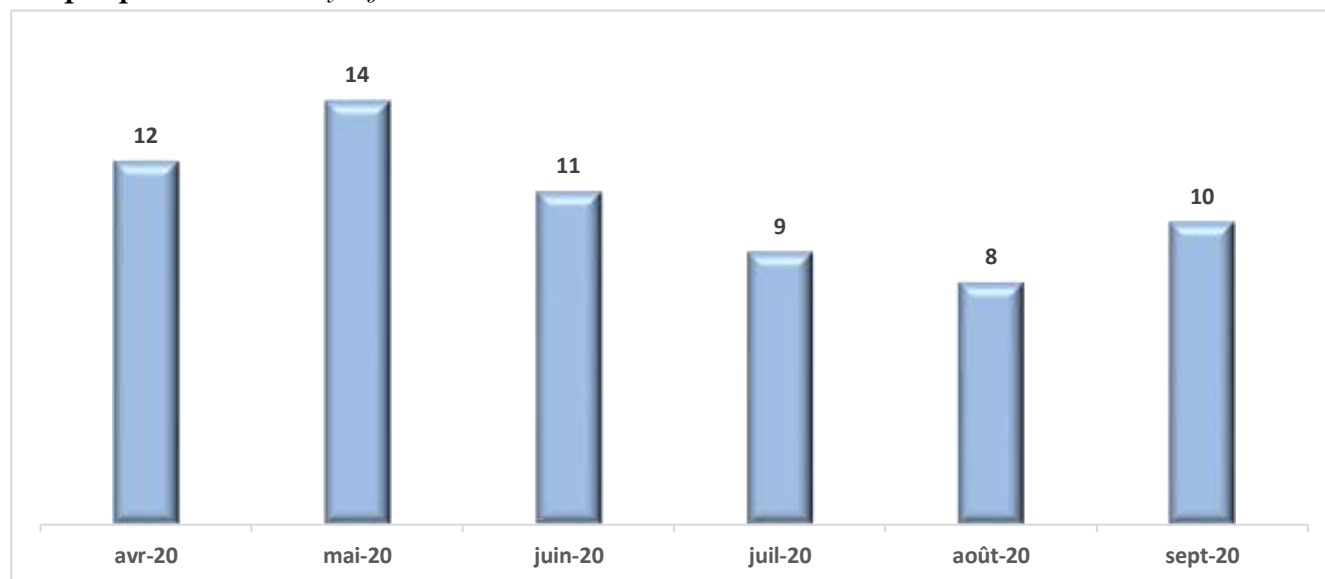
Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

NAVIRE | Nombre journalier de navires à la bouée de base

Baisse du nombre de navires à la bouée de base au cours du 3^e trimestre 2020 ; en moyenne 9 navires par jour

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



Source : PAD

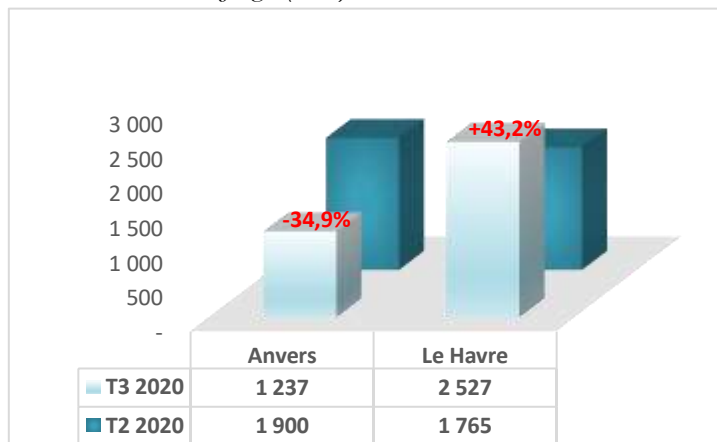
Au cours du 3^e trimestre 2020, on a enregistré une baisse du nombre moyen journalier de navire en attente à la bouée de base. Il est passé de 12 navires au cours du 2^e trimestre 2020 à 9 navires au cours du 3^e trimestre 2020.

Une analyse mensuelle montre que l'affluence à la bouée de base était plus importante au cours du mois de septembre 2020. Chaque jour de ce mois, on enregistrerait en moyenne 10 navires en attente à la bouée de base. Le mois d'août 2020 constitue la période à faible affluence du trimestre d'étude. Pendant ce mois, on comptait en moyenne 8 navires par jour à la bouée de base du port de Douala.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Baisse de 10,7% du coût moyen de transport d'un 20' sec au port d'Anvers

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



Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur frigorifique 20 pieds a connu de très forte variation au cours du 3^e trimestre 2020 dans les deux principaux ports d'embarquement. Au port d'Anvers, il a baissé d'environ 35% et se situait à 1 237 € au cours de la période d'étude.

Au port du Havre la tendance était plutôt haussière. Le coût moyen de transport a cru de 43,2% et s'estimait à 2 527 €. Les tarifs pratiqués ici s'éloignent de la moyenne de plus ou moins 400 € et un chargeur sur deux a payé un montant inférieur à 2 500 € à titre de frais de transport de leur conteneur.

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

PAYS	PORTS	T2 2020	T3 2020	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	876	954	8,9%
Afrique du Sud	Durban	1 609	1 623	0,9%
Allemagne	Hambourg	1 740	1 796	3,2%
Belgique	Anvers	1 656	1 479	-10,7%
Espagne	Valence	1 465	1 405	-4,1%
France	Le Havre	1 685	1 664	-1,2%

Source : CNCC

PAYS	PORTS	T2 2020	T3 2020	Variation
Chine	Qingdao	1 886	1 713	-9,2%
	Shanghai	2 023	1 838	-9,1%
Inde	Nhava Sheva	1 820	1 802	-1,0%
EAU	Jebel Ali	1 823	1 870	2,6%
Etats-Unis	Houston	2 187	2 201	0,6%

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec dans les principaux ports d'embarquement africains a connu une augmentation au cours du 3^e trimestre 2020. La moitié des chargeurs ayant utilisé ces ports a dépensé au plus 800 € (Abidjan) et 1 785 € (Durban).

Les ports d'Anvers (-10,7%), de Valence (-4,1%) et du Havre (-1,2%) connaissent une diminution de leur coût moyen de transport. Il s'est établi respectivement à 1 479 €, 1 405 € et 1 664 €. La moitié des chargeurs ayant emprunté le port belge a déboursé moins de 1 350 € contre 1 200 € pour le port espagnol et 1 480 € pour ceux ayant utilisé le port français. Le port de Hambourg est le seul des principaux ports européens à afficher une hausse du coût moyen de transport. Il croît de 3,2% et se chiffre à 1 796 € au cours de la période d'étude.

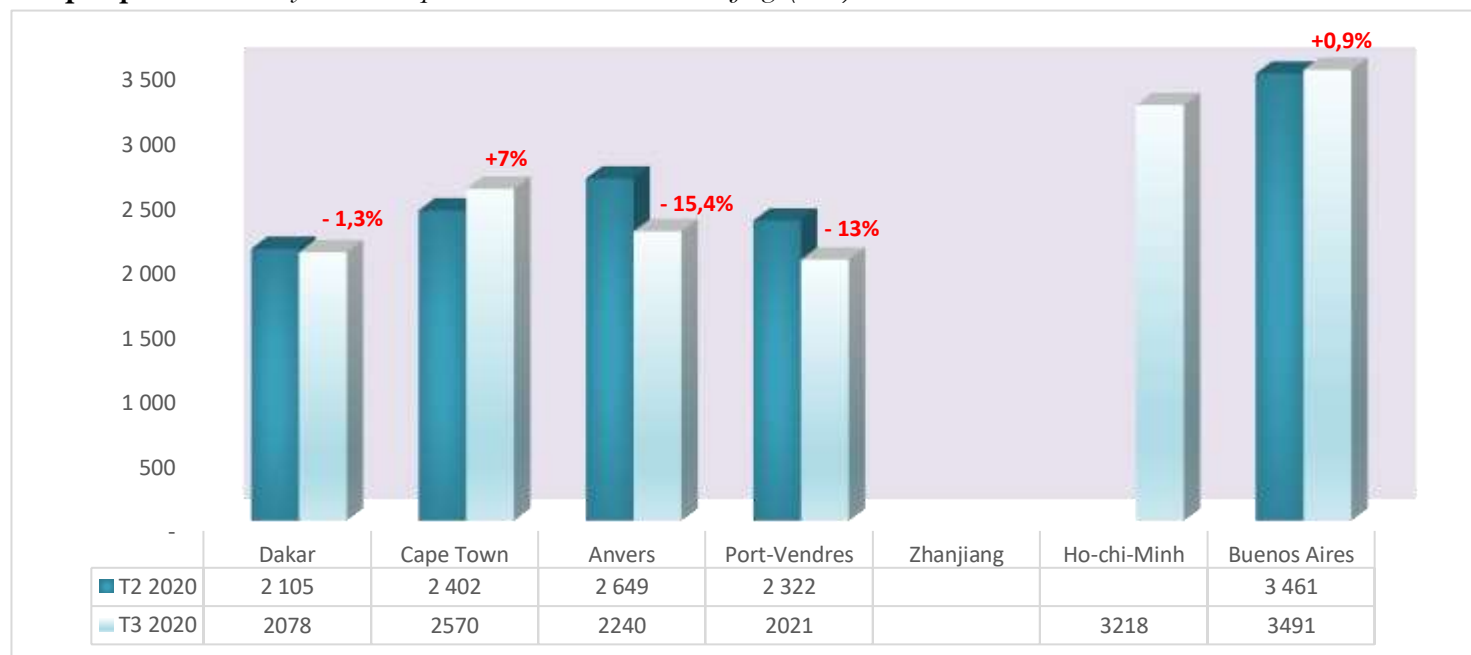
Le port de Jebel Ali (+2,6%) est le seul des principaux ports d'embarquement asiatiques des conteneurs 20 pieds secs à connaître une augmentation du coût moyen de transport. Les ports de Qingdao (1 713 €) et de Shanghai (1 838 €) ont une baisse d'un peu plus de 9%. Au port de Nhava Sheva (1 802 €) le recul est de 1%. La moitié des chargeurs ayant expédié leur conteneur par l'un de ces ports asiatiques ont déboursé au moins 1 831 € pour ce qui du port de Shanghai et 1 683 € pour les autres ports.

Au cours du 3^e trimestre 2020, le coût moyen de transport au port de Houston (2 201 €) a connu une variation inférieure à 1%

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

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

Graphique 3: Coût moyen de transport maritime 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 des évolutions inverses de leur coût moyen de transport. Au port de Dakar, il chute de 1,3% et s'établit à 2 078 € au 3^e trimestre 2020. Un chargeur sur deux a payé au moins 1 981 € à titre de frais de transport de son conteneur. Au port de Cape Town (2 570 €), on observe une augmentation de 7%. Le tiers des chargeurs a déboursé la somme au moins 2 900 € pour le transport de leur conteneur. La volatilité des tarifs est la même dans les deux ports (plus ou moins 500 € de la moyenne).

Au cours de la période d'étude, le coût moyen de transport dans les deux principaux ports d'embarquement européens a connu une baisse à deux chiffres. Au port d'Anvers il passe de 2 649 € à 2 240 € ; soit une diminution de 15,4%. Les tarifs pratiqués s'écartent de plus ou moins 600 € de la moyenne. Un chargeur sur quatre a dépensé moins 1 600 € à titre de frais de transport. Au Port-Vendres après une chute de 13%, le coût moyen de transport se

chiffre à 2 021 € pour le compte du 3^e trimestre 2020. Les tarifs pratiqués dans ce port sont moins volatiles (plus ou moins 520 € de la moyenne). Trois chargeurs sur quatre ont déclaré avoir déboursé moins de 2 375 € pour le transport de leur conteneur.

Comme au cours du trimestre précédent, le port de Zhanjiang n'a connu aucune expédition de conteneurs 40 pieds frigorifiques au cours du 3^e trimestre 2020. Au port de Ho Chi Minh, ces expéditions ont repris et les chargeurs ont payé en moyenne 3 218 € à titre de frais de transport de leur conteneur.

Au port de Buenos Aires (3 491 €), le coût moyen de transport a cru d'environ 1%. Les tarifs qui y sont pratiqués s'éloignent de plus ou moins 5 65 € de la moyenne et 50% des chargeurs ont payé un montant inférieur à 3 718 € pour le transport de leur conteneur jusqu'au port de Douala.



COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Hausse de 7,3% du coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec au port du Havre

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

PAYS	PORTS	T2 2020	T3 2020	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 008	2 406	19,8%
Chine	Ningbo	2 279	2 244	-1,5%
	Qingdao	2 779	2 633	-5,3%
Inde	Nhava Sheva	2 700	2 568	-4,9%
EAU	Jebel Ali	2 812	2 867	2,0%
Canada	Montréal	2 680	2 713	1,2%
Etats-Unis	Baltimore	2 733	2 622	-4,1%

PAYS	PORTS	T2 2020	T3 2020	Variation
Allemagne	Hambourg	2 502	2 404	-3,9%
France	Le Havre	2 232	2 396	7,3%
Espagne	Valence	2 148	2 182	1,6%
Royaume Uni	Felixstowe	3 421	2 522	-26,3%
Belgique	Anvers	2 334	2 284	-2,1%
Pays-Bas	Rotterdam	2 403	2 431	1,2%
Italie	Gênes	2 581	2 504	-3,0%

Source : CNCC

Au cours du 3^e trimestre 2020, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pied sec a progressé d'environ 20% dans le principal port d'embarquement africain. Les tarifs pratiqués sur la période d'étude s'éloignent d'au plus 750 € de la moyenne. La moitié des chargeurs ont déclaré avoir expédié leur conteneur à un coût inférieur ou égal à 2 200 €.

Dans les principaux ports d'embarquement asiatiques, le coût moyen de transport a baissé excepté au port de Jebel Ali où il a crû de 2% et se chiffrait à 2 867 € au cours du 3^e trimestre 2020. Un chargeur sur deux a déclaré y avoir déboursé au moins 2 921 € pour le transport de son conteneur. Les ports de Qingdao (2 633 €) et de Nhava Sheva (2 568 €) affiche une baisse de 5%. Le quart des chargeurs ayant utilisé l'un de ces ports a versé au moins 2 950 € à titre de frais de transport. Au port de Ningbo le coût moyen s'évalue à 2 244 € après un recul de 1,5%. Dans tous ses ports asiatiques les tarifs pratiqués s'éloignaient de plus ou moins 600 € de la moyenne.

Au port de Montréal le coût moyen de transport passe de 2 680 € à 2 713 € ; soit une augmentation de 1,2% par rapport au 2^e trimestre 2020. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 400 € de la moyenne et la moitié des chargeurs a dépensé au moins 2 608 € pour assurer le transport de son conteneur. Au port de Baltimore le coût moyen de transport chute de 4,1%. Les tarifs

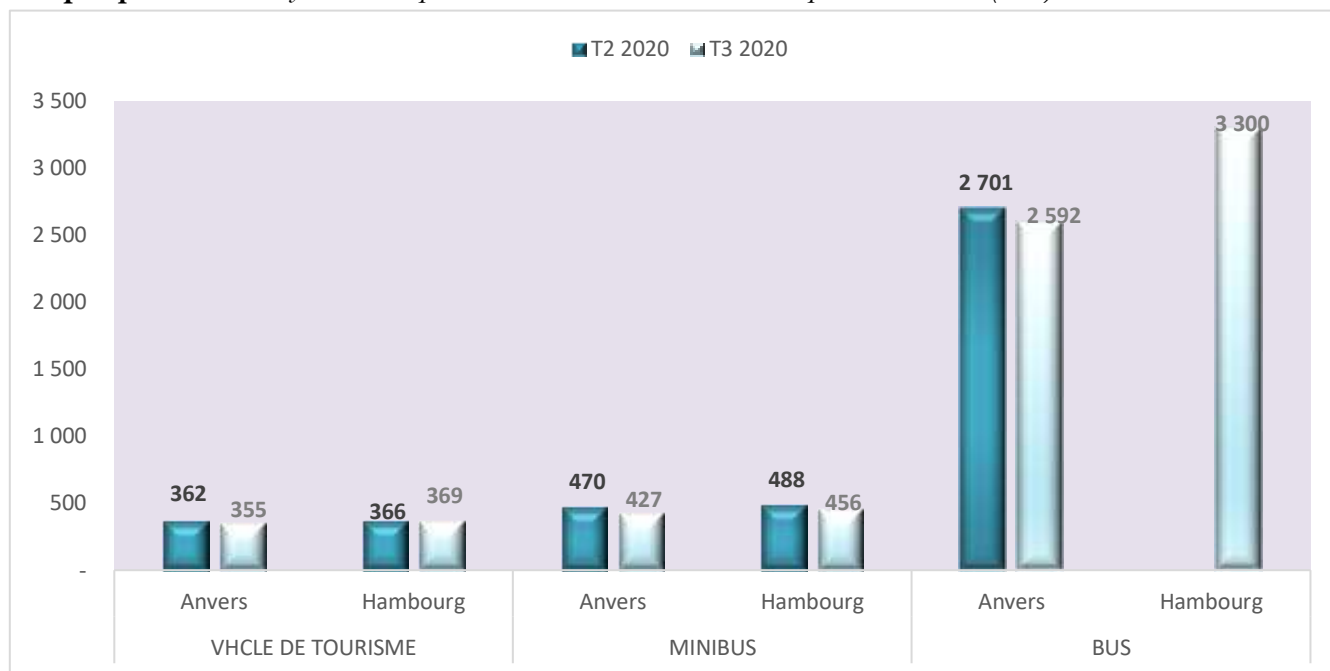
s'éloignent d'au plus 200 € de la moyenne et avec moins de 2 692 € la moitié des chargeurs ont pu expédier leur conteneur.

Des principaux ports d'embarquement européens, la hausse la plus significative du coût moyen de transport au 3^e trimestre 2020 est pour le compte du port du Havre (+7,3%). Un chargeur sur deux a payé au moins 2 300 € pour assurer le transport de son conteneur. Les ports de Valence (+1,6%) et de Rotterdam (+1,2%) connaissent également une augmentation de leur coût moyen de transport au 3^e trimestre 2020. La moitié des chargeurs ayant utilisé le port espagnol a versé au moins 2 150 € à titre de frais de transport contre 2 297 € pour le port hollandais. La baisse la plus significative est enregistrée au port de Felixstowe ; elle est de 26,3%. Un quart des chargeurs a payé moins de 2 392 € comme frais de transport d'un conteneur. Aux ports de Hambourg (-3,9%), de Gênes (-3%) et d'Anvers (-2,1%) la tendance est également baissière.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Hausse de 1% du coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme au port de Hambourg

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



Source : CNCC

Dans les deux principaux ports d'embarquement des véhicules de tourisme à destination du port de Douala, le coût moyen de transport a connu des tendances inverses au cours du 3^e trimestre 2020.

Au port d'Anvers, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 362 € à 355 € ; soit une diminution d'environ 2%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 130 € de la moyenne comme au cours du 2^e trimestre 2020. Au port de Hambourg après une hausse d'environ 1%, le coût moyen de transport se situe à 369 €. Les tarifs pratiqués ici sont moins volatiles ; ils s'écartent de la moyenne de plus ou moins 62 € tout comme au cours du trimestre précédent. Dans ces deux ports, 75% des chargeurs ont déclaré avoir déboursé moins de 350 € à titre de frais de transport de leur véhicule.

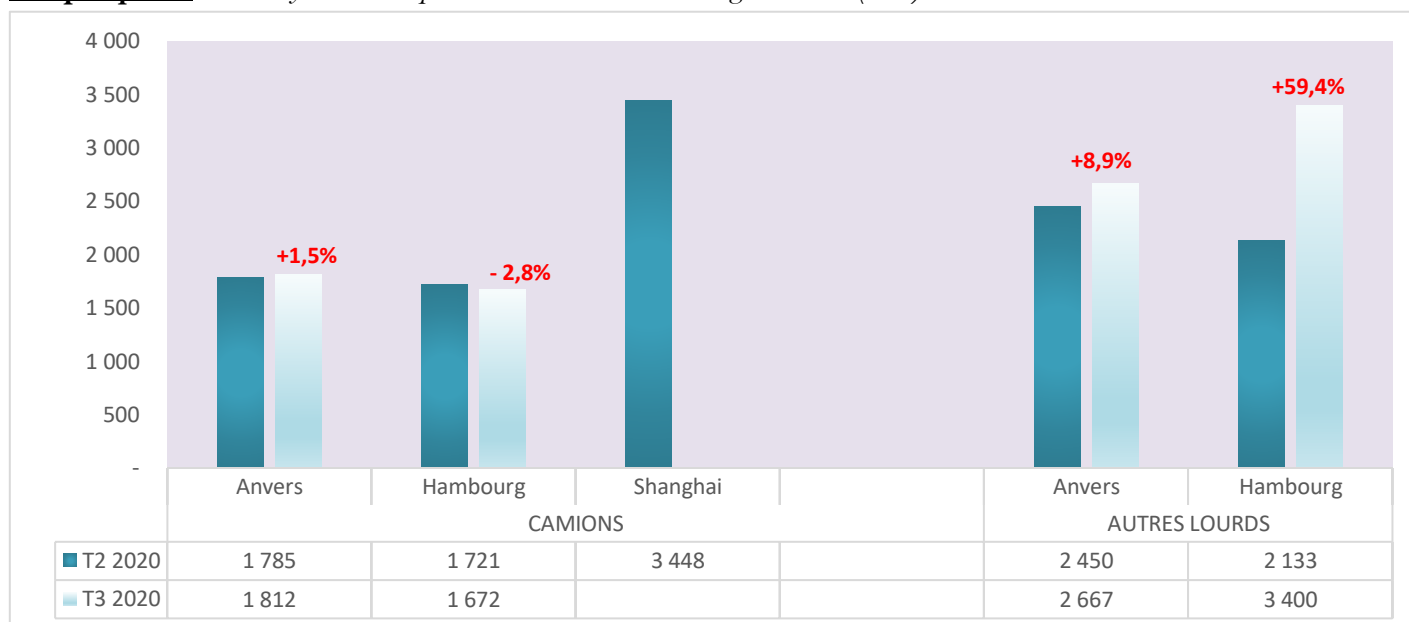
Pour ce qui est des Minibus, le coût moyen de transport dans les principaux ports d'embarquement a baissé au cours de la période d'étude. Au port d'Anvers, pour assurer l'acheminement de son Minibus jusqu'au port de Douala, les chargeurs ont versé en moyenne la somme de 427 € ; soit un recul de 9,1% pour le compte du 3^e trimestre 2020. Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 120 € de la moyenne et un chargeur sur quatre a déclaré avoir payé un montant supérieur à 450 € pour le transport de son véhicule. Au port de Hambourg le coût moyen de transport d'un Minibus s'élève à 456 € après une chute de 6,6%. Ici, les tarifs pratiqués affichent un écart maximal à la moyenne de 62 € et 25% des chargeurs ont certifié avoir déboursé plus de 490 €.



COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse d'environ 3% 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 évolution inverse. Au port d'Anvers il passe de 1 785 € au cours du 2^e trimestre 2020 à 1 812 € au 3^e trimestre 2020 ; soit une augmentation de 1,5%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de la moyenne de plus ou moins 850 € et un chargeur sur deux déclare avoir versé au moins 1 743 € à titre de frais de transport pour son engin. Au port de Hambourg le coût moyen de transport pour le compte du 3^e trimestre 2020 s'élève à 1 672 € ; traduisant ainsi une diminution de 2,8%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'écartent de plus ou moins 780 € de la moyenne. La moitié des chargeurs ont déboursé au plus 1 500 €. Au port de Shanghai aucune expédition de camion à destination du port de Douala n'a été enregistrée au cours du 3^e trimestre 2020.

Pour ce qui est des Autres engins lourds, le coût moyen de transport a augmenté dans les deux principaux ports d'embarquement. Au port d'Anvers, il s'élève à 2 667 € au 3^e trimestre 2020 après une hausse d'environ 9%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 900 € de la moyenne. Un chargeur sur quatre a dépensé plus de 3 266 € à titre de frais de transport.

Au port de Hambourg, le coût moyen de transport croît de 59,4% et s'établit à 3 400 € pour le compte du 3^e trimestre 2020. Les tarifs pratiqués sont plus volatiles (plus ou moins 1 200 € de la moyenne). Trois chargeurs sur quatre ont déclaré avoir payé un coût de transport inférieur ou égal à 3 700 €.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au 3^e trimestre 2020, le mois de septembre affiche la meilleure célérité dans la sortie des conteneurs à l'import

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

	avr-20	mai-20	juin-20	T2 2020	juil-20	août-20	sept-20	T3 2020
Moyenne	19,3	21,5	20,9	20,6	18,5	18,1	17,3	17,9
Variation	22,2%	11,4%	-2,8%	22,6%	-11,5%	-2,2%	-4,4%	-13,1%
1^{er} Quartile	10	11	9	10	8	8	7	8
2^e Quartile	16	18	16	16	14	14	12	14
3^e Quartile	25	28	28	27	24	23	22	23
Moins de 11 jrs	28%	24%	33%	29%	37%	35%	42%	38%

Source : Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)

Au cours du 3^e trimestre 2020, le délai moyen de passage des marchandises conteneurisées à l'import était de 18 jours ; soit environ 3 jours de moins qu'au trimestre précédent. Cette différence se fait également ressentir lors de l'examen des quartiles. En effet, sur la période d'étude, un chargeur sur deux a déclaré avoir pu réaliser l'ensemble des formalités d'enlèvement de sa cargaison en au plus 14 jours ; soit 2 jours de plus qu'au 2^e trimestre 2020. En outre, 38% des conteneurs sortis au cours du 3^e trimestre 2020 avaient séjourné moins de 11 jours au port de Douala ; ce qui traduit une progression de 9 points par rapport au 2^e trimestre 2020.

L'analyse mensuelle révèle que le mois de septembre présentait de meilleurs records, tandis que celui d'août affichait les plus longs délais du trimestre étudié. En moyenne, pour le mois de septembre 2020, les chargeurs faisaient sortir leur conteneur après 17 jours ; soit 1 jour de moins qu'au cours du mois d'août 2020. De plus, 42% des cargaisons sorties au cours du mois de septembre 2020 n'ont pas été exposées aux pénalités liées au stationnement prolongé contre 35% pour le mois d'août 2020.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Baisse du délai moyen de passage aux parcs SOCOMAR (-7 jours) et TMFD (-8 jours)

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

Parc Auto	TMFD		SOCOMAR	
	T2 2020	T3 2020	T2 2020	T3 2020
Période				
Moyenne	24,8	17,1	26,6	19,8
Variation	37,8%	-31,0%	32,3%	-25,6%
1^{er} Quartile	13	9	14	9
2^e Quartile	21	13	23	15
3^e Quartile	33	20	33	25
Moins de 11 jrs	14%	35%	16%	28%

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

Au cours du 3^e trimestre 2020, le délai de passage des véhicules d'occasion importés et débarqués au port de Douala était en moyenne de 17 jours pour ce qui est du parc TMFD ; soit une diminution de 8 jours comparativement au 2^e trimestre 2020.

L'examen des quartiles confirme la théorie selon laquelle le trimestre étudié présenterait de meilleurs délais. En effet, la moitié des véhicules sortis au cours du 3^e trimestre 2020 a séjourné au plus 13 jours au parc TMFD. Tandis que, pour le même intervalle de temps au cours du trimestre précédent, seuls 25% des véhicules ont pu être sortis de ce parc.

En outre, la proportion de véhicules sortis au plus 11 jours après leur débarquement était de 35% au cours du 3^e trimestre 2020 ; soit 21 points de plus qu'au trimestre précédent.

L'analyse mensuelle indique que le mois de septembre affichait une moyenne de 18 jours contre 16 jours pour le mois d'août. Toutefois, la proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours était de 43% en septembre et de 33% en août.

Au parc SOCOMAR, le délai moyen de passage affiche une tendance similaire à celle du parc TMFD. Il est passé de 27 jours au 2^e trimestre 2020 à 20 jours au 3^e trimestre 2020.

Il ressort de l'analyse des quartiles que le trimestre étudié affiche une meilleure célérité dans l'enlèvement des véhicules. En effet, la moitié des véhicules sortis au cours du 3^e trimestre 2020 avaient mis au plus 15 jours au parc, contre 23 jours pour la même proportion au cours du 2^e trimestre 2020.

De plus, 28% des véhicules sont sortis en moins de 11 jours au cours du 3^e trimestre 2020 ; soit 12 points de plus qu'au cours du trimestre précédent.

L'analyse mensuelle révèle que le mois d'août (21 jours en moyenne) était celui où la célérité dans l'enlèvement des véhicules était la moins bonne du trimestre (21% en moins de 11 jours). Tandis que le mois de septembre (19 jours en moyenne) celui ayant les meilleurs scores (35% en moins de 11 jours).

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 18,1% du fret ferroviaire montant

Durant la période d'étude, le fret ferroviaire global se situait à 356 323 tonnes ; soit une baisse d'environ 17% comparativement au 2^e trimestre 2020.

Tableau 5: Fret ferroviaire montant par type de marchandises (en tonnes)

Douala -----> Ngaoundéré	T2 2020		T3 2020		Variation
Detail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	167 624	50,6	164 310	60,6	-2%
Conteneurs Montée	34 418	10,4	41 666	15,4	21,1%
Farines et céréales	34 990	10,6	18 515	6,8	-47,1%
Sucre local	12 939	3,9	17 168	6,3	32,7%
Engrais et insecticides	31 095	9,4	10 187	3,8	-67,2%
Matériaux de construction	20 282	6,1	7 136	2,6	-64,8%
Oil & Gaz	9 048	2,7	4 162	1,5	-54%
Alumine (Mat. 1ères)	660	0,2	660	0,2	0%
Mat. 1ères cimenterie	5 873	1,8	482	0,2	-91,8%
Aide alimentaire	2 887	0,9	240	0,1	-91,7%
MAD PQ1	130	0	40	0,0	-69,2%
Autres marchandises	11 135	3,4	6 595	2,4	-40,8%
TOTAL	331 081	100	271 161	100	-18,1%

Source : Camrail

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

Au cours du 3^e trimestre 2020 le fret ferroviaire montant (Douala vers Ngaoundéré) représente 76% du fret ferroviaire global ; soit 1 point de moins qu'au cours du trimestre précédent. Il se chiffre à 271 161 tonnes traduisant un recul de 18,1%. Il est essentiellement composé d'Hydrocarbures (60,6%), des marchandises conteneurisées (15,4%), des Farines et céréales (6,8%) et le Sucre local (6,3%). Les autres types de marchandises transportées ont chacun une proportion inférieure à 5%. Sur la période d'étude, seule l'Alumine connaît une stabilité (660 tonnes transportées dans le sens Douala vers Ngaoundéré). Les marchandises ayant observé une augmentation de leur poids sur la période d'étude sont celles conteneurisées

(41 666 tonnes) et le Sucre local (17 168 tonnes). Ils croissent respectivement de 21,1% et de 32,7%. La baisse la plus significative est enregistrée pour l'Aide alimentaire (240 tonnes) et la Matière première pour la cimenterie (482 tonnes); chacun de ces marchandises a chuté d'environ 92%. Les Engrais et insecticides (10 187 tonnes) ainsi que les Matériaux de construction (7 136 tonnes) reculent de deux tiers. La quantité de Farine et céréales transportées passe de 34 490 tonnes ; soit une baisse de 47,1%. Les hydrocarbures perdent un peu moins de 300 tonnes comparativement au 2^e trimestre 2020.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 11,7% du fret ferroviaire descendant

Tableau 6: Fret ferroviaire descendant par type de marchandises (en tonnes)

Ngaoundéré -----> Douala	T2 2020		T3 2020		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	61 781	64,1	54 640	64,2	-11,6%
Coton fibre	10 600	11	7 670	9,0	-27,6%
Bois ouvrés (Débités)	5 914	6,1	7 363	8,6	24,5%
Graines et tourteaux	5 423	5,6	4 938	5,8	-8,9%
Conteneurs descentes	3 931	4,1	4 894	5,7	24,5%
Bois Sauvages	7 919	8,2	4 347	5,1	-45,1%
Animaux vivants	889	0,9	1 310	1,5	47,4%
TOTAL	96 457	100	85 162	100	-11,7%

Source : Camrail

Le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) représentait 24% du fret ferroviaire global au cours du 3^e trimestre 2020 ; soit 1 point de plus comparé au trimestre précédent. La progression observée depuis le 1^{er} trimestre 2020 a cessé de se faire ressentir au cours de la période d'étude. En effet, le fret descendant passe de 96 457 tonnes au 2^{er} trimestre 2020 à 85 162 tonnes au 3^e trimestre 2020 ; soit une diminution de 11,7%.

Près des deux tiers du fret ferroviaire descendant est constituée de Bois en grume. Le Coton fibre occupent la deuxième place avec une contribution de 9%. Il est suivi des Bois débités (8,6%), des Graines et tourteaux (5,8%) et des marchandises conteneurisées (5,7%). Les Bois sauvages (5,1%) et les Animaux vivants (1,5%) ferment la marche.

De tous les types de marchandises transportées dans le sens Ngaoundéré – Douala, seuls les Bois ouvrés, les

marchandises conteneurisées et les Animaux vivants connaissent une progression de leur tonnage. Pour la première catégorie, il passe de 5 914 tonnes à 7 363 tonnes ; soit une hausse de 24,5%. Avec un taux de croissance identique (24,5%), les marchandises conteneurisées se situent à 4 894 tonnes pour le compte du 3^e trimestre 2020. Les Animaux vivants s'estiment à 1 310 tonnes traduisant un saut de 47,4%.

La baisse la plus remarquable est observée pour les Bois sauvages. Ils reculent de 45,1% et se chiffrent à 4 347 tonnes au 3^e trimestre 2020. Les Bois en grumes (-11,6%) et le Coton fibre (-27,6%) affichent eux aussi une tendance baissière et s'évaluent respectivement à 54 640 tonnes et 7 670 tonnes. La variation la moins importante au cours de la période d'étude est pour le compte des Graines et tourteaux ; ils reculent d'environ 9%.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse de 10,4% du coût de transport des conteneurs dans le sens Douala - Ngaoundéré

Tableau 7: Coût de transport par type de marchandises dans le sens Douala –Ngaoundéré (en FCFA/ tonne-kilomètre)

Détails Marchandises	T2 2020	T3 2020	Variation
Hydrocarbures	61,98	62,45	0,8%
Alumine (Mat. 1ères)	57,15	57,15	0,0%
Conteneurs Montée	40,96	45,24	10,4%
MAD PQ1	42,99	42,80	-0,4%
Aide alimentaire	41,64	42,43	1,9%
Oil & Gaz	33,1	39,78	20,2%
Engrais et insecticides	37,46	37,56	0,3%
Sucre local	45,85	32,76	-28,6%
Mat. 1ères cimenterie	33,44	34,00	1,7%
Matériaux de construction	33,59	29,14	-13,3%
Farines et céréales	27,34	28,64	4,7%

Source : Camrail

Au cours du 3^e trimestre 2020 dans le sens Douala – Ngaoundéré le coût de transport a connu une variation différente selon le type de marchandises.

Quatre (04) catégorie de marchandises affichent des variations à deux chiffres. Le coût de transport du Sucre local est passé de 45,85 FCFA/tonnes-kilomètre à 32,76 FCFA/tonne-kilomètre ; soit une baisse de 28,6%. Le coût de transport des Matériaux de construction affiche une tendance similaire ; après une diminution de 13,3% il s'évalue à 29,14 FCFA /tonne-kilomètre. L'augmentation la plus importante est observée pour le transport des Huiles et gaz. Leur coût s'élève au 3^e trimestre 2020 à 39,78 FCFA/tonne-kilomètre après une hausse de 20,2%. Il en est de même pour les marchandises conteneurisées dont le coût de transport croit de 10,4% et s'estime à 45,24 FCFA/tonne-kilomètre.

Pour les Hydrocarbures (62,45 FCFA/tonne-kilomètre), l'Alumine (57,15 FCFA/tonne-kilomètre) et les Engrais et insecticides (37,56 FCFA/tonne-kilomètre) la variation du coût de transport est inférieure à 1% entre le 2^e trimestre 2020 et le 3^e trimestre 2020.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Baisse de 10,5% du coût de transport des Animaux vivants dans le sens Ngaoundéré - Douala

Tableau 8: Coût de transport par type de marchandises dans le sens Ngaoundéré - Douala (en FCFA/ tonne-kilomètre)

Detail Marchandises	T2 2020	T3 2020	Variation
Bois ouvrés (Débités)	49,34	46,81	-5,1%
Bois Sauvages	40,79	46,42	13,8%
Bois en grumes	38,53	41,96	8,9%
Animaux vivants	37,64	33,70	-10,5%
Coton fibre	31,57	31,31	-0,8%
Conteneurs descentes	15,34	21,52	40,3%
Graines et tourteaux	14,71	13,37	-9,1%

Source : Camrail

Au cours de la période d'étude, le coût de transport ferroviaire dans le sens Ngaoundéré vers Douala a connu pour la plupart des types de marchandises de fortes variations.

L'augmentation la plus significative concerne le transport des conteneurs, le coût s'élève à 21,52 FCFA/tonne-kilomètre ; soit une augmentation de 40,3% comparativement au 2^e trimestre 2020. Le coût de transport des Bois sauvages (41,96 FCFA/tonne-kilomètre) et des Bois en grumes (41,96 FCFA/tonne-kilomètre) possèdent la même tendance avec des taux de croissance de 13,8% et de 8,9% respectivement.

Le coût de transport des Animaux vivants (33,70 FCFA/tonne-kilomètre) est celui ayant connu la baisse la plus importante. Celui des Graines de tourteaux s'élève à 13,37 FCFA/tonne-kilomètre ; soit un recul de 9,1%.

Le coût de transport du Coton fibre (31,31 FCFA/tonne-kilomètre) est le seul à présenter sur la période d'étude une variation inférieure à 1%.

FRET FERROVIAIRE | Transit time

Hausse d'environ 6 jours du transit time des marchandises en conventionnel

Tableau 9: Coût de transport par type de marchandises dans le sens Ngaoundéré - Douala (en FCFA/ tonne-kilomètre)

	Conteneurs			Conventionnel		
	T2 2020	T3 2020	Var (en h)	T2 2020	T3 2020	Var (en h)
Délai de chargement	1,3	1,0	-8	1	0,9	-1
Délai de Déclaration	0,3	0,2	-2	0,5	0,2	-6
Délai d'Attente Départ	0,1	0,8	16	0,2	1,3	26
Délai de transport	3,8	5,4	39	5	10,7	136
Délai de Placement pour Déchargement	0,2	0,1	-2	1,2	1,1	-1
Délai de Déchargement	0,2	0,2	-1	0,9	0,8	-3
Moy. Durée Total Transit Time	5,9	7,6	41	8,9	15	146

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 3^e trimestre 2020, le transit time pour les conteneurs en transit allant dans le sens Douala – Ngaoundéré s'élevait à environ 8 jours ; soit 41 heures de plus qu'au cours du 2^e trimestre 2020. De toutes les séquences constituant le transit time seules celles liées au Délai d'attente départ et au délai de transport connaissent une augmentation. La première croît de 16 heures et s'estime en moyenne à 0,8 jours (19heures). Tandis que la seconde augmente de 39 heures et s'évalue à 5,4 jours au 3^e trimestre 2020.

Le transit time des marchandises en transit ayant un mode de conditionnement conventionnel se chiffrait à 15 jours au cours du 3^e trimestre 2020 ; soit pratiquement 6 jours de plus par rapport au trimestre précédent. Cette forte variation s'explique par le fait que la séquence couvrant le délai de transport a doublé ; elle est passé de 5 jours à environ 11 jours. De même le Délai d'attente départ est passé de 5 heures à plus d'une journée.

Le délai de chargement (1 jour) baisse de 8 heures ; c'est la séquence présentant la diminution la plus significative. Les autres voient leur délai reculer d'une à deux heures.

FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 72,4% du fret aérien à destination du Cameroun

Au cours du 3^e trimestre 2020, le fret aérien global a retrouvé l'amplitude qu'il possédait avant la pandémie du corona virus. Il est passé de 2 914 tonnes à 4 803 tonnes ; soit une hausse de 64,8%.

Tableau 10: Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

TYPE DE MARCHANDISES	T2 2020		T3 2020		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	892	66,5	1 437	62,1	61,1%
PRODUITS DANGEREUX	166	12,4	300	13	80,7%
GROUPAGES	165	12,3	152	6,6	-7,9%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	95	7,1	93	4	-2,1%
VIVRES	13	1	73	3,2	461,5%
COLIS DIPLOMATIQUES	6	0,4	21	0,9	250,0%
AUTRES	5	0,4	237	10,2	4640,0%
TOTAL	1 342	100	2 313	100	72,4%

Source : ADC

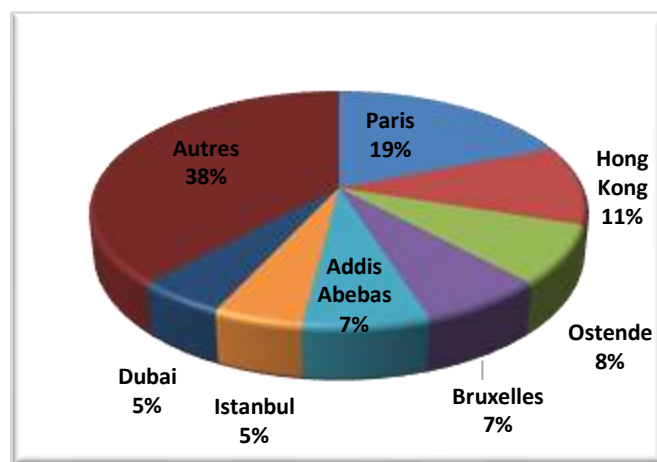
Au cours de la période d'étude, les marchandises importées par voie aérienne représentaient 48% du fret aérien global ; soit 2 points de plus qu'au cours du 2^e trimestre 2020. Le volume de ces marchandises était estimé à 2 313 tonnes ; traduisant ainsi une augmentation de 72,4%.

Les principales marchandises constituant le fret aérien import sont restées les même dans leur classement selon leur poids. Les Colis Divers (62,1%) se maintiennent à la première place, suivis des Produits Dangereux (13%). Les marchandises en groupage (6.6%) demeurent à la 3^e place du classement suivis des Produits Pharmaceutiques (4%). Les Vivres (3,2%) comme au 2^e trimestre 2020 occupent la 5^e position. Les Colis Diplomatiques (0,9%) ferment le classement du Top 6.

De ces principaux types de marchandises importées par voie aérienne, seules les marchandises en groupage (-7,9%) et les Produits Pharmaceutiques (-2,1%) connaissent une diminution de leur tonnage. Ils s'évaluent respectivement à 152 tonnes et 93 tonnes pour le compte du 3^e trimestre 2020. La variation la plus significative est enregistrée pour les Vivres (73 tonnes) qui ont plus que quintuplé. Les Colis Diplomatiques (21 tonnes) ont quant à eux quadruplé.

Les Produits Dangereux sont passés de 166 tonnes au 2^e trimestre 2020 à 300 tonnes au 3^e trimestre 2020 ; soit une progression de 80,7%. Les Colis Divers croissent de 61,1% et s'évaluent à 1 437 tonnes au 3^e trimestre 2020.

Les cargaisons importées par voie aérienne au cours du 3^e trimestre 2020 provenaient essentiellement des villes ci-après : Paris (19%), Hong Kong (11%), Ostende (8%), Paris (20%), Bruxelles (7%), et Addis Abeba (7%).



FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 58,4% du fret aérien en partance du Cameroun

Tableau 11: Fret aérien export par type de marchandises (en tonnes)

TYPE DE MARCHANDISES	T2 2020		T3 2020		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
VIVRES	1 430	56,0	2 260	90,8	58,0%
COLIS DIVERS	96	3,8	139	5,6	44,8%
FLEURS	18	0,7	21	0,8	16,7%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	5	0,2	4	0,2	-20,0%
PRODUITS DANGEREUX	0	0,0	1	0,0	
AUTRES	23	0,9	65	2,6	182,6%
TOTAL	1 572	100	2 490	100	58,4%

Source : ADC

Les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 52% du fret global aérien au cours du 3^e trimestre 2020 ; soit 2 points de moins comparativement au trimestre précédent. Sur la période d'étude le fret aérien export a augmenté de 58,4% et s'évaluait à 2 490 tonnes.

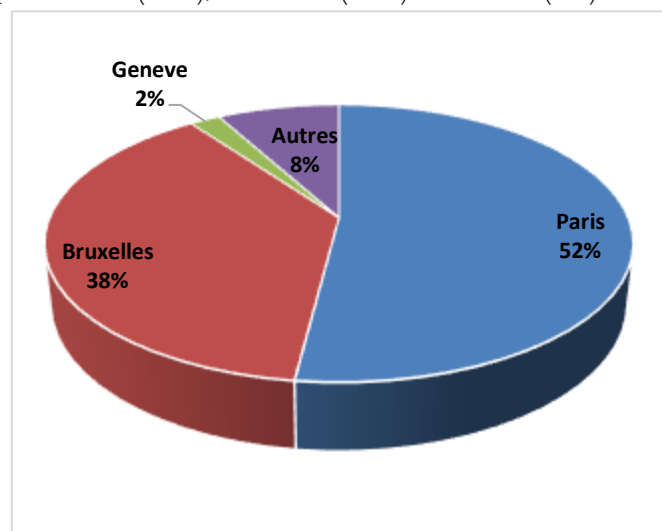
Les principaux types de marchandises composant les exportations aériennes ont gardé le même classement qu'au cours du trimestre précédent. Les Vivres gardent la première place avec une part d'environ 91%. Les Colis Divers avec une contribution de 5,6% se maintiennent à la deuxième place. Les Fleurs (0,8%) et les Produits Pharmaceutiques (0,2%) ferment la marche.

Au cours du 3^e trimestre 2020, des principaux types de marchandises expédiées par voie aérienne seuls les Produits Pharmaceutiques ont connu un recul de leur tonnage. Ils diminuent d'une tonne et s'évaluent à 4 tonnes au 3^e trimestre 2020.

Les Produits Dangereux qui n'avaient pas fait l'objet d'exportation par voie aérienne au cours du 2^e trimestre 2020 ; réapparaissent au cours du trimestre d'étude et s'estiment à 1 tonne.

L'augmentation la plus significative est observée pour les Vivres. Leur tonnage augmente de 58% et se chiffre à 2 260 tonnes au 3^e trimestre 2020. Les Colis Divers passent de 96 tonnes à 139 tonnes ; soit une progression de 44,8%. 21 tonnes de Fleurs ont été exportées par voie aérienne au cours du 3^e trimestre 2020 ; 3 tonnes de plus qu'au cours du trimestre précédent.

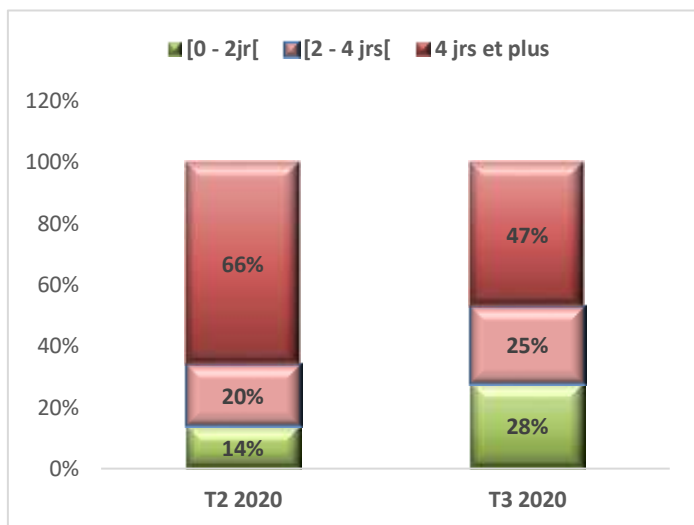
Les cargaisons exportées par voies aériennes au cours du 3^e trimestre 2020 étaient principalement destinées aux villes ci-après : Paris (52%), Bruxelles (38%) et Genève (2%).



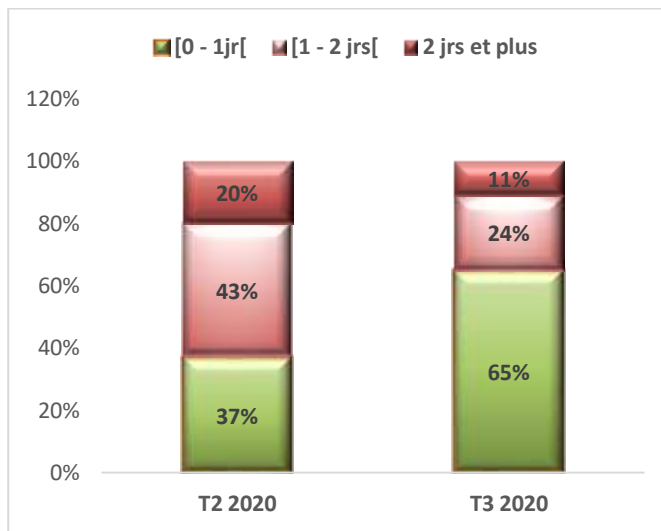
FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

Baisse de 3 jours du délai moyen de passage aéroportuaire à l'import

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



IMPORT



EXPORT

Source : ADC

Au 3^e trimestre 2020 le délai moyen de passage des cargaisons importées par voie aérienne dans les magasins aéroportuaires était de 4 jours ; soit 3 jours de moins qu'au cours du trimestre précédent. L'analyse des courts et longs délais conforte l'hypothèse selon laquelle le 3^e trimestre 2020 présenterait de meilleurs délais de passage aéroportuaires. En effet, 28% des cargaisons importées ont séjourné au plus 2 jours dans les magasins aéroportuaires ; soit deux fois plus de cargaisons qu'au cours du trimestre précédent. En outre, 47% des cargaisons ont séjourné au moins 4 jours ; soit 21 points de moins qu'au cours du 2^e trimestre 2020.

L'analyse mensuelle révèle que pour chaque mois du 3^e trimestre 2020, il fallait en moyenne 4 jours pour faire sortir sa cargaison. Cependant l'analyse des longs et courts délais permet d'observer que le mois d'août présentait les meilleurs records du trimestre. En effet, au cours de ce mois, 31% des cargaisons sorties avaient séjourné au plus 2 jours ; et 45% avaient séjourné au moins 4 jours dans les magasins aéroportuaires. Le mois de septembre apparaît comme celui ayant les pires records avec des différences de l'ordre de 3 points par rapport aux proportions indiquées précédemment.

S'agissant des marchandises exportées, au cours du 3^e trimestre 2020 leur délai moyen de passage aéroportuaire s'évaluait à une journée ; soit 1 jour de moins qu'au cours du 2^e trimestre 2020. Par ailleurs, au 3^e trimestre 2020, 65% des cargaisons exportées ont été embarquées le jour même de leur arrivée à l'aéroport ; soit 28 points de plus qu'au trimestre précédent. Pour les cargaisons ayant séjourné au moins 2 jours dans les magasins aéroportuaires avant leur embarquement, on note une proportion de 11% pour le 3^e trimestre 2020 ; soit 9 points de moins qu'au 2^e trimestre 2020. Ainsi, le 3^e trimestre 2020 affichait un score meilleur en termes de délai de passage aéroportuaire comparativement à la période précédente.

L'examen mensuel du délai de passage aéroportuaire à l'export révèle que le mois d'avril affiche les pires records. En effet, le délai moyen de passage pour ce mois est de 2 jours contre 1 jour pour le mois de juin. En outre, 32% des cargaisons exportées en avril ont été embarquées le jour de leur arrivée à l'aéroport contre 41% pour le mois de juin. Pour ce qui est des cargaisons ayant séjourné au moins 2 jours avant d'être embarquées, le mois d'avril affiche une proportion de 20% contre 15% pour le mois de juin.

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)
- 👍 Régie du Terminal à Conteneurs (RTC)
- 👍 Terminal Mixte Fruitier Douala (TMFD)
- 👍 Aéroports Du Cameroun (ADC)
- 👍 Société Camerounaise d'Opérations Maritimes (SOCOMAR)

DIRECTEUR DE PUBLICATION :

Auguste MBAPPE PENDA

REDACTEUR EN CHEF :

Alex NKONDJE EKENGLO

EQUIPE DE REDACTION :

Hermann NGASSA NKENGNE

Franck Joseph BION

Patrick ESSONKONG

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

|| 3^e Trimestre 2020



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