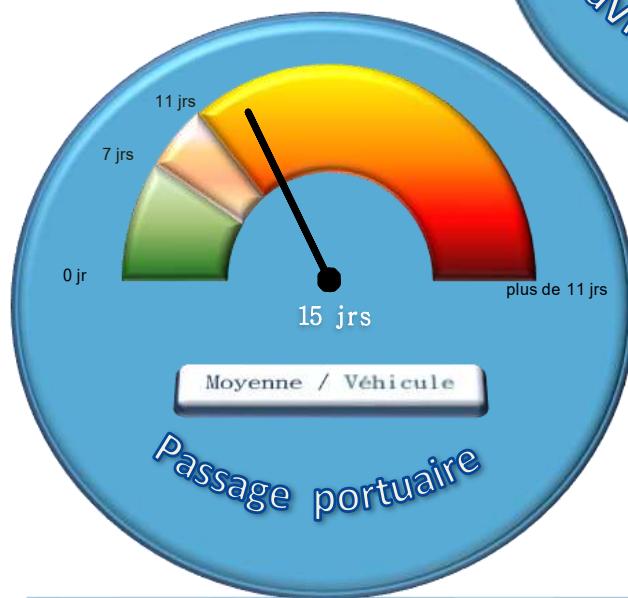




NOTE DE CONJONCTURE | | 4^e Trimestre 2019



[0 - 7jrs] = 25% ; [7 - 11jrs] = 22% ; [11jrs et plus] = 53 % du trafic

PARC TMFD



[0 - 7jrs] = 12% ; [7 - 11jrs] = 22% ; [11jrs et plus] = 66% du trafic

PARC SOCOMAR

SOMMAIRE

AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2

DOSSIER → P3

NAVIRES → P6

P6 – Nombre journalier de navires à la bouée de base

COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P7

P7 – Conteneurs

P10 – Véhicules

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES → P11

P12 – Véhicules

FRET FERROVIAIRE → P13

P13 – Tonnage

P15 – Coût de transport

P17 – Transit time

FRET AERIEN → P18

P18 – Tonnage

P20 – Délais de passage aéroportuaire

AVANT – PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL



« Le CNCC dans l'encouragement des chargeurs à la participation des maillons de la chaîne logistique »

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 est consacré à l'utilisation par le Cameroun des incoterms dans ses échanges internationaux. On observe qu'en 2019, 97% des transactions ont été effectuées en FOB pour ce qui est des exportations.

A l'importation, la moitié des opérations était couverte par l'incoterm CFR.

L'analyse de l'évolution des principaux indicateurs en matière de transport de marchandises révèle que chaque jour du 4^e trimestre 2019, en moyenne 10 navires étaient en attente à la bouée de base, soit 2 de moins qu'au trimestre précédent.

Le séjour moyen des véhicules d'occasion importés connaît une baisse de 4 jours au parc TMFD (15 jours) et de 2 jours au parc SOCOMAR (19 jours).

Le fret ferroviaire recule de 7% et s'évalue à 390 421 tonnes au cours de la période d'étude.

Le fret aérien est estimé à 5 094 tonnes ; soit une augmentation de 11,2%. Le délai moyen de passage aéroportuaire est resté le même qu'au cours du trimestre précédent ; soit 4 jours pour les cargaisons importées et 1 jour pour celles exportées.

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

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA

DOSSIER | Utilisation des Incoterms dans les échanges commerciaux en 2019

Présentation des incoterms

Les incoterms (International Commercial Terms) permettent d'uniformiser les termes commerciaux dans les contrats de ventes à l'international. Ils ont été mis au point par la Chambre de Commerce Internationale (ICC) en 1936 et font l'objet de révision tous les 10 ans. L'entrée en vigueur de la dernière actualisation se fera le 1^{er} janvier 2020.

Les incoterms définissent :

- Les obligations respectives du vendeur et de l'acheteur;
- Le lieu de livraison et de transfert des risques ;
- Le lieu de transfert des coûts ;
- Les documents requis (facture, document de transport, etc.).

Dans cet article, il sera question d'analyser l'utilisation des incoterms 2010 au courant de l'année 2019. Ils sont récapitulés dans le tableau ci-après :

Tableau 1 : Liste des Incoterms 2010

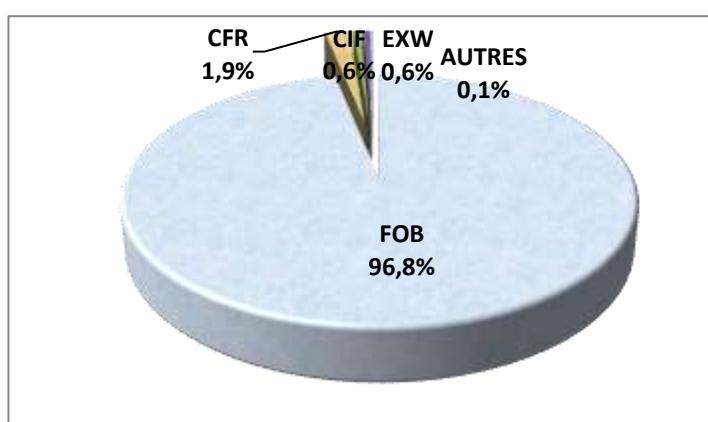
Incoterms	Anglais	Français
Tout mode de transport		
EXW	Ex Works	A l'usine
FCA	Free Carrier	Franco transporteur
CPT	Carriage Paid To	Port payé jusqu'à
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Port payé, assurance comprise jusqu'à
DAT	Delivered At Terminal	Rendu au terminal
DAP	Delivered At Place	Rendu au lieu de destination
DDP	Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés
Transport maritime et par voies fluviales		
FAS	Free Alongside Ship	Franco le long du navire
FOB	Free On Board	Franco à bord
CFR	Cost and Freight	Coût et Fret
CIF	Cost Insurance and Freight	Coût assurance et fret

Ces 11 Incoterms peuvent être classés selon le lieu de livraison en deux groupes : **Incoterms de vente départ** où la marchandise voyage, sur le transport principal, aux risques et périls de l'acheteur (EXW, FCA, CPT, CIP, FAS, FOB, CFR, CIF) et **Incoterms de vente à l'arrivée** où la marchandise voyage, sur le transport principal, aux risques et périls du vendeur (DAT, DAP, DDP).

Utilisation à l'exportation

A l'exportation, la quasi-totalité des opérations du commerce extérieur du Cameroun s'est effectuée sous l'incoterm FOB (96,8%) au cours de l'année 2019. Ainsi, dans la majeure partie des ventes, le vendeur transfert les coûts et risques à l'acheteur une fois la marchandise à bord du navire. Environ 2% de ces opérations ont été faites avec l'incoterm CFR ; deux vendeurs sur 100 supportaient le coût de transport maritime. Les incoterms CIF et EXW représentaient chacun 0,6%.

Graphique 1 : Utilisation des Incoterms à l'export en 2019



Source : CNCC

Au regard de cette structuration de l'utilisation des incoterms dans les contrats de vente, il ressort que l'organisation du pré-acheminement est le plus souvent effectué par le vendeur, ce qui est tout à fait bénéfique pour l'économie camerounaise. En outre, une très faible proportion (moins de 1%) des ventes à l'internationale s'effectuaient en Ex Works ; ce qui traduit un niveau très acceptable de participation des chargeurs au différents maillons de la chaîne logistique.

En effet, la littérature recommande que « lors d'une vente avec paiement par crédit documentaire, il vaut mieux renoncer aux Incoterms de vente à l'arrivée qui rendent délicat le respect des délais de remise des documents et affectent donc la sécurité de paiement. L'Ex Works est à proscrire à l'export. Il est à résérer essentiellement aux échanges intracommunautaires. Le FCA « locaux du vendeur » est une obligation minimum dans les échanges internationaux car il permet l'accomplissement des formalités douanières export par le vendeur. »

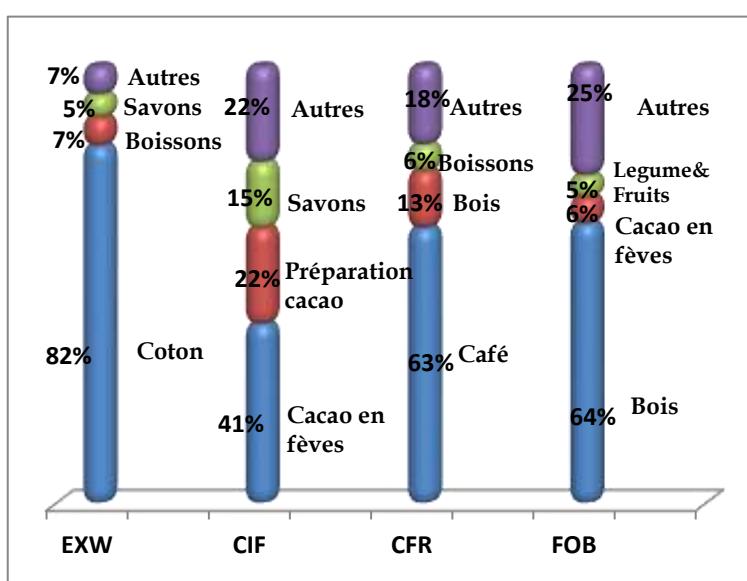
Le graphique suivant présente pour chacun des principaux incoterms utilisés le top 3 des produits dont la vente a fait l'objet de leur utilisation.

Des marchandises vendues Ex Works, le Coton occupait la première place avec une contribution de 82% dans les ventes dont le transfert des coûts et charges s'est effectué à l'usine.

Les contrats de vente ayant utilisé l'incoterm CFR étaient aux deux tiers pour la vente du Café. 13% concernaient le Bois et 6% les Boissons.

S'agissant de l'incoterm le plus utilisé à savoir le FOB, 64% couvraient la vente du Bois, 6% la vente du Cacao en fèves et 5% la vente des Légumes et Fruits.

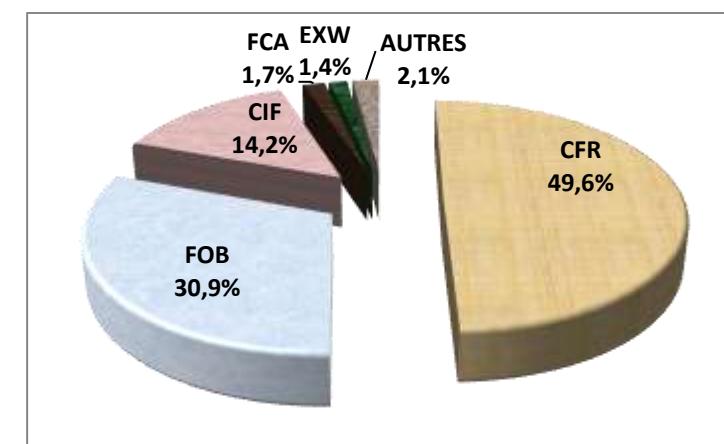
Graphique 2 : Types de produits par principaux incoterms utilisés à l'export en 2019



Source : CNCC

Utilisation à l'importation

Graphique 3 : Utilisation des Incoterms à l'import en 2019



Source : CNCC

Pour ce qui est des opérations d'importation, l'incoterm le plus utilisé dans les contrats de vente en 2019 était le CFR (49,6%), suivi du FOB (30,9%) et du CIF (14,2%). La proportion de transactions ayant utilisé les Incoterms FCA et EXW était respectivement de 1,7% et de 1,4%. Les autres incoterms représentaient chacun une part inférieure à 1%.

Cette structuration respecte également les recommandations de la littérature qui voudrait que dans les échanges internationaux, le FCA soit l'obligation minimale. En effet, 98,6% des transactions que le Cameroun a réalisé avec l'extérieur au cours de 2019 en termes d'importation ont été faites sous un incoterm dont les obligations sont au-delà de l'Ex Works.

Pour ce qui est des achats réalisés sous l'incoterm CFR, 38% concernaient l'importation des Véhicules, 15% la Friperie, 9% le Matériel de construction et 8% les Produits alimentaires.

S'agissant du FOB, 83% couvraient l'importation de véhicules de 6% la Friperie. Pour ce qui est du CIF, 39% concernaient l'importation des Produits alimentaires, 34% la Friperie. Les importations de Matériel de construction et des Produits pharmaceutiques représentaient chacun, 5% des opérations effectuées sous l'incoterm CIF.

Tableau 2 : Types de produits par principaux incoterms utilisés à l'import en 2019

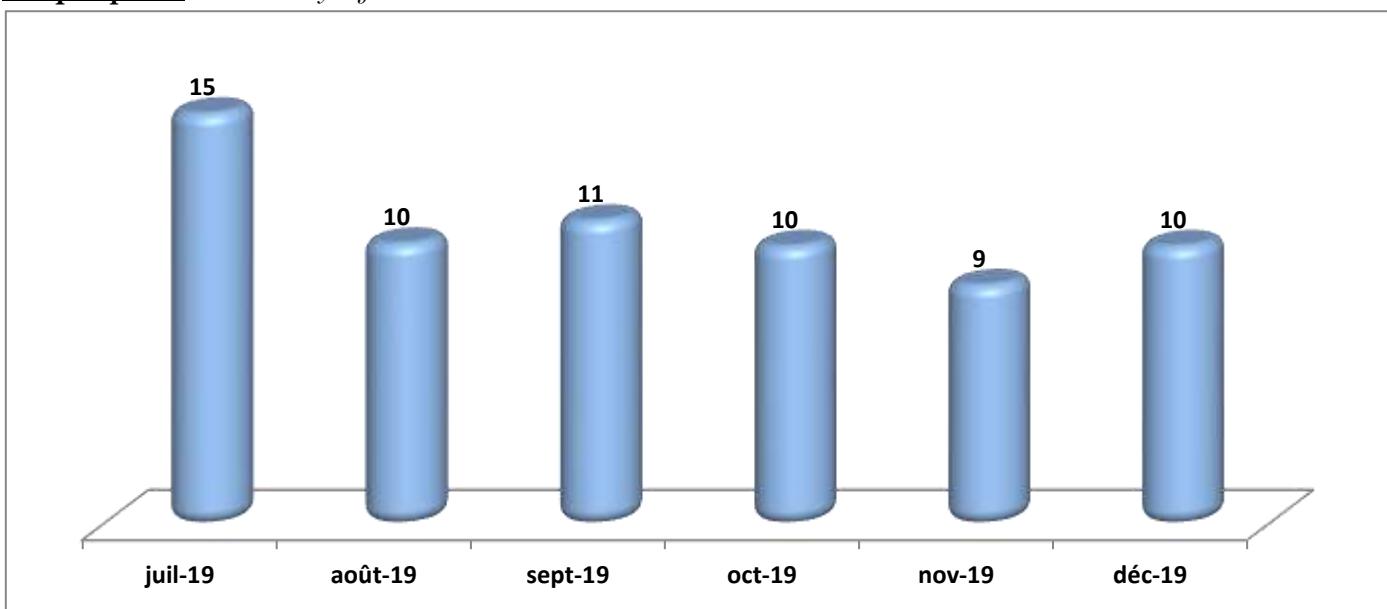
Véhicules 38%	Véhicules 83%	Produits alimentaires 39%
Friperie 15%	Friperie 6%	Friperie 34%
Matériel de construction 9%	Matériel de construction 3%	Matériel de construction 5%
Produits alimentaires 8%	Articles ménagers 3%	Produits pharmaceutiques 5%
Autres produits 30%	Autres produits 5%	Autres produits 17%
CFR	FOB	CIF

Source : CNCC

NAVIRE | Nombre moyen journalier de navires à la bouée de base

Baisse du nombre moyen de navires à la bouée de base par jour au cours du 4^e trimestre 2019 ; en moyenne 10 navires

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



Source : CNCC

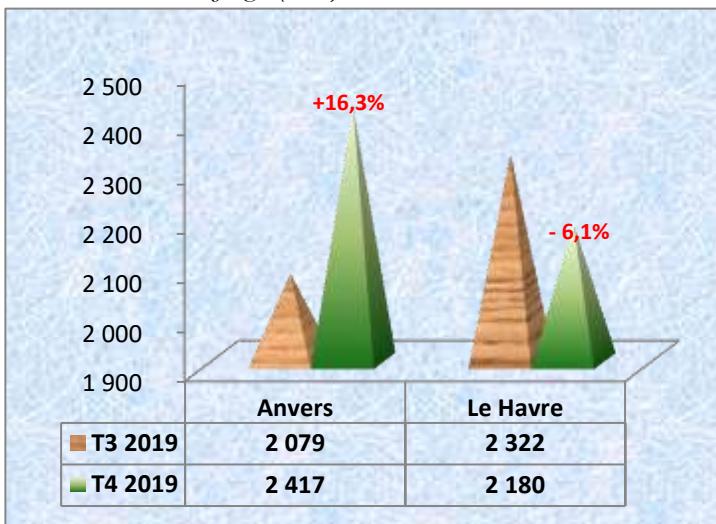
Le nombre moyen journalier de navires en attente à la bouée de base du port de Douala a connu une baisse au cours du 4^e trimestre 2019. En effet, pour le compte du trimestre étudié, on enregistrait en moyenne 10 navires par jour en attente ; soit 2 de moins qu'au cours du 3^e trimestre 2019.

Une analyse mensuelle montre que l'affluence à la bouée de base était plus importante durant les mois de d'octobre et de décembre 2019. Chaque jour de ces mois, on comptait en moyenne 10 navires en attente à la bouée de base. Le mois de novembre 2019 constitue la période à faible affluence du trimestre d'étude avec en moyenne 9 navires par jour à la bouée de base du port de Douala.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

Baisse du coût moyen de transport d'un 20' sec aux ports du Havre (-8,5%) et d'Anvers (-5,5%)

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



Source : CNCC

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

PAYS	PORTS	T3 2019	T4 2019	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1 188	1 151	-3,1%
Afrique du Sud	Durban	1 716	1 669	-2,7%
Allemagne	Hambourg	1 560	1 580	+1,3%
Belgique	Anvers	1 648	1 557	-5,5%
Espagne	Valence	1 430	1 574	+10,1%
France	Le Havre	1 657	1 516	-8,5%

Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds sec dans les principaux ports d'embarquement africains a connu une baisse au cours du 4^e trimestre 2019. La moitié des chargeurs ayant utilisé ces ports a dépensé au plus 800 € (Abidjan) et 1 440 € (Durban).

Sur le continent européen, la hausse la plus significative est enregistrée au port de Valence (+10,1%). 50% des utilisateurs de ce port ont déclaré avoir déboursé au moins un montant de 1 380 € pour le transport de leur conteneur. Une tendance similaire est observée au port de Hambourg (+1,3%). Avec moins de 1 550 € la moitié des chargeurs ayant emprunté ce port a pu expédier leur conteneur. Les ports du Havre (-8,5%)

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20 pieds frigorifique au cours du 4^e trimestre 2019 a connu une tendance inverse dans les deux principaux ports d'embarquement. Au port d'Anvers on assistait à une hausse de 16,3% avec une valeur de 2 417 € pour le compte du dernier trimestre de l'année 2019. Au port du Havre la tendance était baissière et le coût moyen de transport s'est établi à 2 180 € ; soit une baisse de 6,1%.

La moitié des chargeurs ayant emprunté ces deux ports a déboursé au plus 2 750 € à titre de frais de transport d'un conteneur.

PAYS	PORTS	T3 2019	T4 2019	Variation
Chine	Qingdao	1 929	1 837	-4,8%
	Shanghai	2 090	2 104	+0,7%
Inde	Nhava Sheva	1 825	1 762	-3,5%
EAU	Jebel Ali	1 920	1 901	-1,0%
Etats-Unis	Houston	2 017	1 959	-2,9%

et d'Anvers (-5,5%) affichent une tendance baissière de leur coût moyen de transport. La moitié des chargeurs a respectivement dépensé au plus 1 200 € (Havre) et 1 350 € (Anvers) à titre de frais de transport.

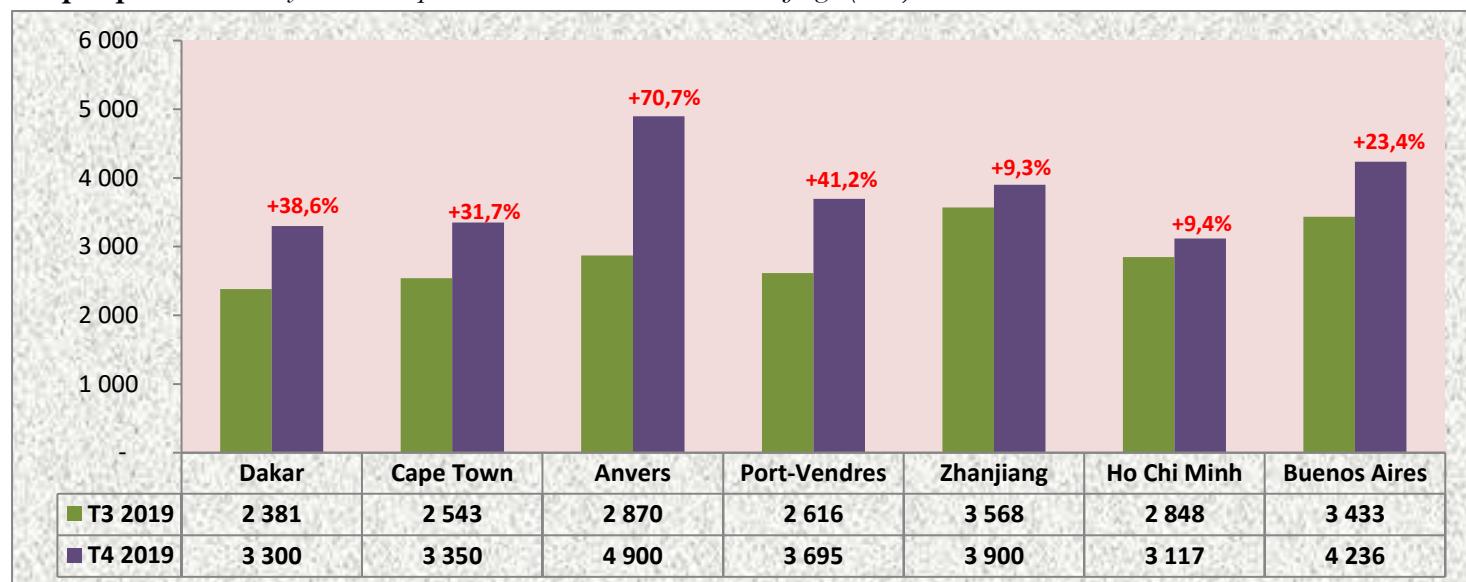
En dehors du port de Shanghai (+0,7%) qui affiche une hausse de son coût moyen de transport, tous les autres principaux ports d'embarquement asiatiques connaissent une chute de leur coût moyen de transport. Dans ces ports, 50% des chargeurs ont déboursé au plus 1 700 € contre 2 047 € pour Shanghai.

Au port de Houston le coût moyen de transport recule d'environ 3% et se chiffre à 1 959 € au 4^e trimestre 2019.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

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

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



Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds frigorifique a connu une augmentation à deux chiffres dans les principaux ports d'embarquement européens et africains au cours du 4^e trimestre 2019.

Sur le continent africain la croissance est de +38,6% au port de Dakar (3 300 €) et de +31,7% au port de Cape Town (3 350 €). Les tarifs pratiqués au port de Cape Town (plus ou moins 250 € de la moyenne) sont moins volatiles par rapport à ceux du port de Dakar (plus ou moins 400 € de la moyenne). La moitié des chargeurs ayant utilisé le port sud-africain a déboursé au plus 2 500 € à titre de frais de transport de leur conteneur contre 2 100 € pour ceux ayant utilisé le port sénégalais.

En Europe, le coût moyen de transport au port d'Anvers est passé de 2 870 € à 4 900 € ; soit une hausse de 70,7%. Les tarifs pratiqués s'écartent de la moyenne d'au plus 1 000 € et la moitié des chargeurs a dépensé au plus 2 845 € pour assurer le transport de leur conteneur. Au Port-Vendres, l'augmentation est de 41,2% et la valeur du coût moyen de transport au 4^e trimestre 2019 est de 3 695 €. Les prix pratiqués sont moins volatiles (plus ou moins 600 € de la moyenne). Un chargeur sur deux a déboursé

au moins 2 000 € pour l'acheminement d'un conteneur 40 pieds frigorifique.

Le coût moyen de transport dans les principaux ports d'embarquement asiatiques a évolué de façon identique ; une variation légèrement au-dessus de 9%. Les tarifs pratiqués dans ces deux ports sont assez proches les uns des autres (plus ou moins 200 € de la moyenne). Au port de Zhanjiang, la moitié des chargeurs a payé au plus un montant inférieur à 3 900 € contre 3 115 € pour ceux ayant utilisé le port de Ho Chi Minh.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

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

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

PAYS	PORTS	T3 2019	T4 2019	Variation	PAYS	PORTS	T3 2019	T4 2019	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 099	2 946	40,4%	Allemagne	Hambourg	2 588	2 607	0,7%
Chine	Ningbo	2 685	2 677	-0,3%	France	Le Havre	2 520	2 604	3,3%
	Qingdao	3 071	2 877	-6,3%	Espagne	Valence	2 587	2 477	-4,3%
Inde	Nhava Sheva	2 761	2 603	-5,7%	Royaume Uni	Felixstowe	2 153	2 094	-2,7%
EAU	Jebel Ali	3 215	3 089	-3,9%	Belgique	Anvers	2 540	2 513	-1,1%
Canada	Montréal	2 982	2 946	-1,2%	Pays-Bas	Rotterdam	2 464	2 436	-1,1%
Etats-Unis	Baltimore	2 724	2 822	3,6%	Italie	Gênes	2 739	2 755	0,6%

Source : CNCC

Au cours du 4^e trimestre 2019, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pied sec a connu une forte augmentation (+40,4%) dans le principal port d'embarquement africain. Les tarifs pratiqués sur la période d'étude s'éloignent d'au plus 800 € de la moyenne. La moitié des chargeurs a déclaré avoir expédié leur conteneur à un coût inférieur ou égal à 2 006 €.

Le coût moyen de transport dans tous les principaux ports d'embarquement asiatiques a chuté au cours de la période d'étude. La baisse la plus importante est enregistrée au port de Qingdao (-6,3%). 25% des chargeurs ayant emprunté ce port ont versé un montant supérieur à 3 130 €. L'autre port chinois de la liste affiche une faible baisse (-0,3%) et un chargeur sur quatre y a déboursé au moins 3 026 €. A Nhava Sheva le coût moyen de transport est passé de 2 761 € à 2 603 € ; soit une baisse de 5,7%. La moitié des chargeurs a payé à titre de frais de transport un montant compris entre 2 200 € et 2 600 €. Au port de Jebel Ali le coût moyen de transport se situait à 3 089 € après un recul d'environ 4%. Dans chacun de ces ports asiatiques, les tarifs pratiqués s'écartent de la moyenne de plus ou moins 600 €.

Au port de Montréal (2 946 €) le coût moyen de transport a reculé de 1,2%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 570 € de la moyenne et avec moins de 2 670 € la

moitié des chargeurs a pu expédier leur conteneur.

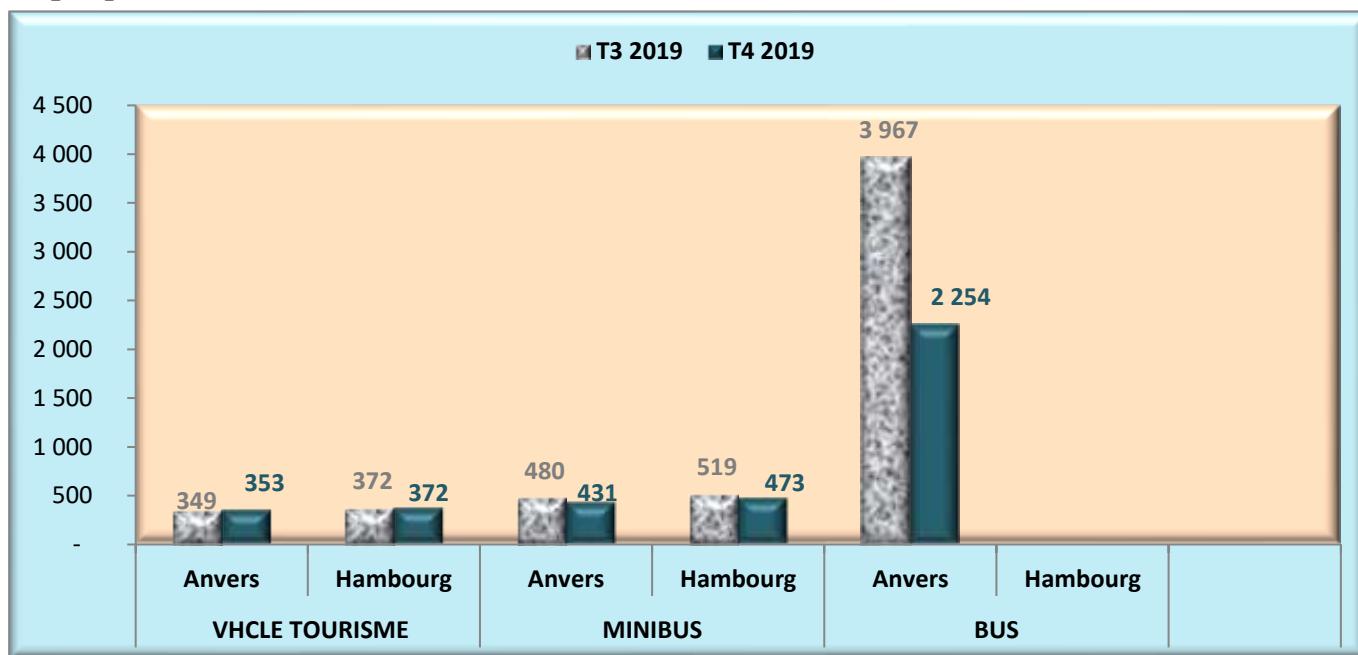
Au port de Baltimore (+3,6%) la tendance est plutôt haussière. Les tarifs y sont relativement moins volatiles ; l'écart à la moyenne maximal est de 360 €. La moitié des chargeurs ayant expédié leur conteneur par ce port a payé au moins 2 848 €.

Des principaux ports d'embarquement européens c'est celui du Havre (+3,3%) qui présente la hausse la plus significative du coût moyen de transport. Les ports de Hambourg (+0,7%) et de Gênes (+0,6%) possèdent une tendance similaire mais avec une amplitude plus faible. Dans chacun de ces trois ports, la moitié des chargeurs a déboursé au plus 2 500 € pour assurer le transport de son conteneur. A Anvers et Rotterdam on assiste à une baisse d'autour de 1% du coût moyen de transport et la moitié des chargeurs ayant utilisé ces deux ports a payé au plus 2 400 € à titre de frais de transport. La chute la plus significative est enregistrée au port de Valence (-4,3%) ; ici 50% des chargeurs ont versé au plus 2 250 €. Au port de Felixstowe le recul est de 2,7% et plus de la moitié des chargeurs ont payé un montant compris entre 2 000 € et 2 200 €.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Stabilité 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 n'a pas connu une forte variation au cours du 4^e trimestre 2019.

Au port d'Anvers, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 349 € à 353 € ; soit une augmentation de 1,1%. Au port de Hambourg il est resté identique à 372 €. Dans ces deux ports, les tarifs s'écartent de la moyenne de plus ou moins 100 € et 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 connaît une baisse au cours de la période d'étude. Au port d'Anvers, pour assurer l'acheminement de son Minibus, les chargeurs ont versé en moyenne la somme de 431 € ; soit un recul d'environ 10,2% pour le compte du 4^e trimestre 2019. Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 120 € de la

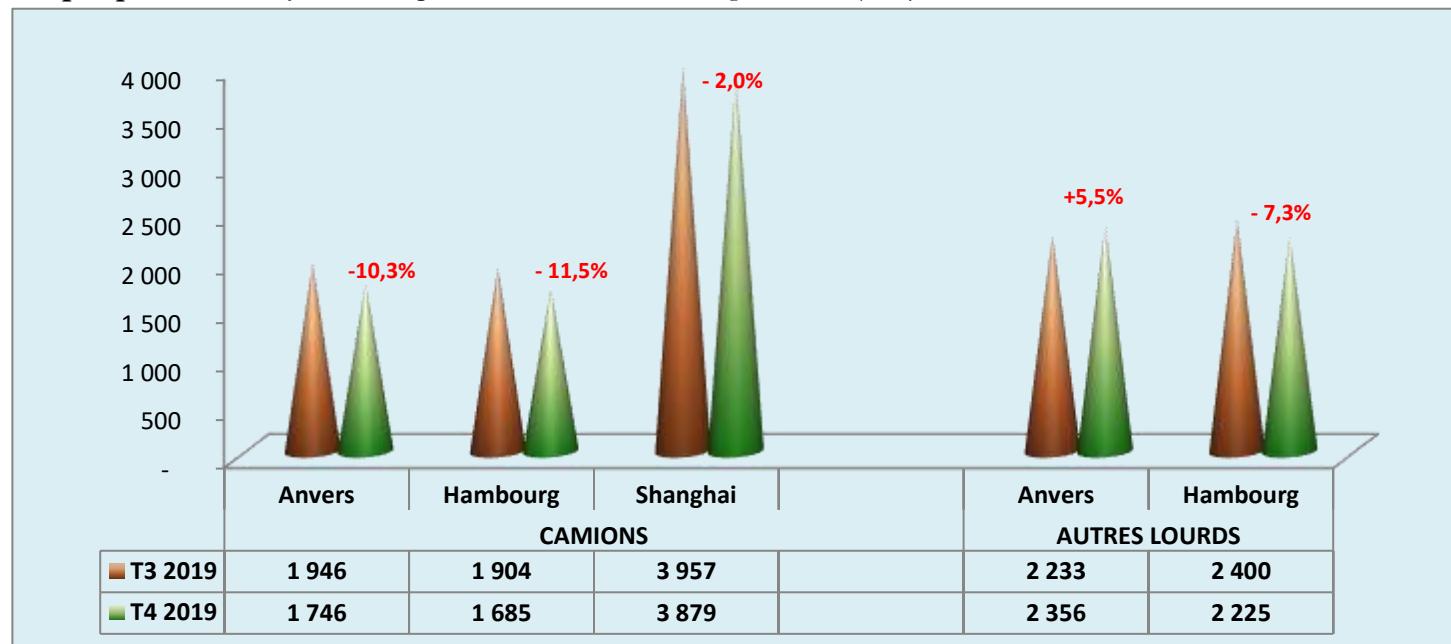
moyenne et un chargeur sur quatre a déclaré avoir payé un montant supérieur à 450 € pour le transport de son véhicule. Au port de Hambourg le coût moyen de transport d'un Minibus s'élève à 473 € après une chute d'environ 9%. Ici, les tarifs pratiqués sont moins volatiles ; l'écart maximal à la moyenne est de 45 € et 25% des chargeurs ont certifié avoir déboursé plus de 490 €.

Au cours de la période d'étude aucune expédition de Bus à partir du port de Hambourg n'a été enregistrée. Au port d'Anvers le coût moyen de transport d'un Bus est passé de 3 967 € au 3^e trimestre 2019 à 2 254 € au 4^e trimestre 2019 ; soit une chute de 43,2%. Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 920 € de la moyenne et la moitié des chargeurs a versé au moins 2 060 € à titre de frais de transport.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

Baisse du coût moyen de transport d'un camion aux principaux ports d'embarquement

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



Source : CNCC

Au cours du 4^e trimestre 2019, le coût moyen de transport d'un camion a baissé dans tous les principaux ports d'embarquement.

Dans les principaux ports d'embarquement européens que sont Anvers (-10,3%) et Hambourg (-11,5%) on enregistre une diminution à deux chiffres. Au port belge il se situait à 1 746 €. Les tarifs pratiqués s'éloignent de la moyenne d'au plus 900 € et 25% des chargeurs ont déboursé au moins 2 120 € à titre de frais de transport d'un camion. Au port de Hambourg les prix pratiqués ont quasiment la même volatilité (plus ou moins 870 €). Trois chargeurs sur quatre ayant utilisé ce port ont versé moins de 2 094 € pour le transport de leur engin.

Au port de Shanghai le coût moyen de transport décroît de 2% et se situe à 3 879 €. Un chargeur sur deux a payé un montant compris entre 1 500 € et 2 500 €.

Pour ce qui est des Autres engins lourds, le coût moyen de transport dans les deux principaux ports d'embarquement affiche une réduction à Hambourg et une augmentation à Anvers.

Au port belge, le coût moyen de transport s'élève à 2 356 € au 4^e trimestre 2019 après une hausse de 5,5%. Les tarifs pratiqués sont fortement déséquilibrés (plus ou moins 1 400 € de la moyenne). Un chargeur sur quatre a dépensé plus de 3 100 € à titre de frais de transport.

Au port de Hambourg, le coût moyen de transport recule de 7,3% et affiche une valeur égale à 2 225 € pour le compte du 4^e trimestre 2019. Les tarifs pratiqués sont moins volatiles (plus ou moins 1 120 € de la moyenne). Trois chargeurs sur quatre ont déclaré avoir payé un coût de transport inférieur ou égal à 2 325 €.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

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

Tableau 3: Délai de passage portuaire des véhicules d'occasion à l'import au port de Douala (en jours)

Parc Auto	TMFD		SOCOMAR	
Période	T3 2019	T4 2019	T3 2019	T4 2019
Moyenne	18,7	15,3	21,2	18,9
Variation	-8,3%	-18,2%	10,4%	-10,8%
1^{er} Quartile	11	7	11	10
2^e Quartile	15	11	16	14
3^e Quartile	26	19	27	22
Moins de 11 jrs	27%	47%	27%	34%

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

Au cours du 4^e trimestre 2019, le délai moyen de passage des véhicules d'occasion importés a connu une baisse dans les deux parcs à véhicules du port de Douala.

Au parc TMFD le délai moyen recule de 4 jours et affiche une valeur de 15 jours pour le compte du 4^e trimestre 2019. Le trimestre d'étude présente des meilleures performances comparativement au 3^e trimestre 2019. En effet, 47% des véhicules sont sortis en moins de 11 jours ; soit 20 points de plus qu'au trimestre précédent.

L'analyse mensuelle révèle qu'au cours du 4^e trimestre 2019 le mois affichant la plus grande célérité dans l'enlèvement des véhicules au par TMFD était celui de novembre avec un délai moyen de passage égal à 13 jours. Le mois de décembre apparaît comme celui ayant la moyenne la plus longue (17 jours). En outre, au cours du mois de novembre, 66% des véhicules ont été sortis en moins de 11 jours contre 32% pour le mois de décembre.

S'agissant du parc SOCOMAR, le délai moyen passe de 21 jours au 3^e trimestre 2019 à 19 jours au 4^e trimestre 2019. Consécutivement à cette baisse, la proportion de véhicules ayant été sortis en moins de 11 jours s'élevait à 34% ; soit 7 points de plus qu'au trimestre précédent.

L'analyse mensuelle indique que pour chaque mois du 4^e trimestre, les chargeurs ont utilisé en moyenne 19 jours pour réaliser l'ensemble des formalités d'enlèvement de leur véhicule au parc SOCOMAR. Cependant, au cours du mois d'octobre, 37% des véhicules sortis avaient séjournés moins de 11 jours au port de Douala, contre respectivement 31% et 33% pour les mois de novembre et décembre.

FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 6,5% du fret ferroviaire montant

Le fret ferroviaire global continue d'avoir une tendance baissière entamée au cours du 3^e trimestre 2019. En effet, il passe de 419 445 tonnes au 3^e trimestre 2019 à 390 421 tonnes au 4^e trimestre 2019 ; soit une chute d'environ 7%.

Tableau 4: Fret ferroviaire montant par type de marchandises (en tonnes)

Douala -----> Ngaoundéré	T3 2019		T4 2019		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	177 512	52,5	162 321	51,3	-8,6%
Conteneurs Montée	44 419	13,1	39 655	12,5	-10,7%
Farines et céréales	37 347	11,0	37 166	11,8	-0,5%
Matériaux de construction	19 267	5,7	18 189	5,8	-5,6%
Mat. 1ères cimenterie	5 143	1,5	13 822	4,4	168,8%
Sucre local	12 085	3,6	10 893	3,4	-9,9%
MAD PQ1	3 841	1,1	10 300	3,3	168,2%
Alumine (Mat. 1ères)	11 250	3,3	8 815	2,8	-21,6%
Engrais et insecticides	10 887	3,2	5 251	1,7	-51,8%
Aide alimentaire	669	0,2	2 649	0,8	296,0%
Oil & Gaz	12 020	3,6	2 230	0,7	-81,4%
Autres marchandises	3 823	1,1	4 910	1,6	28,4%
TOTAL	338 263	100	316 201	100	-6,5%

Source : Camrail

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

Le fret ferroviaire montant (Douala vers Ngaoundéré) représente comme au trimestre précédent 81% du fret ferroviaire global. Il recule de 6,5% et se chiffre à 316 201 tonnes au 4^e trimestre 2019. Il est essentiellement composé d'Hydrocarbures (51,3%), des marchandises conteneurisées (12,5%), des Farines et céréales (11,8%) et des Matériaux de construction (5,8%). Les autres types de marchandises transportées possèdent chacun une contribution inférieure à 5%.

Sur la période d'étude, seuls l'Aide alimentaire, les Matières premières pour la cimenterie et les Matériaux utilisés dans le cadre du Programme de renouvellement de

la voie ferroviaire connaissent une augmentation de leur tonnage. Les deux premiers cités ont plus que doublé et se situent respectivement à 13 822 tonnes et 10 300 tonnes. L'Aide alimentaire qui affiche un tonnage de 2 649 tonnes au 4^e trimestre 2019 a pratiquement quadruplé. Les Hydrocarbures (162 321 tonnes), les marchandises conteneurisées (39 655 tonnes) et le Sucre local (10 893 tonnes) possèdent une tendance baissière avec une intensité similaire (proche de 10%). Les Farines et céréales ont une variation peu significative et restent au-dessus de 37 000 tonnes.



FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Baisse de 8,6% du fret ferroviaire descendant

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

Ngaoundéré -----> Douala	T3 2019		T4 2019		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	52 604	64,8	44 317	59,7	-15,8%
Graines et tourteaux	7 668	9,4	10 209	13,8	33,1%
Bois Sauvages	5 389	6,6	7 120	9,6	32,1%
Bois ouvrés (Débités)	6 559	8,1	5 117	6,9	-22,0%
Conteneurs descentes	1 656	2,0	4 043	5,4	144,1%
Coton fibre	5 774	7,1	1 791	2,4	-69,0%
Animaux vivants	1 532	1,9	1 622	2,2	5,9%
TOTAL	81 182	100	74 220	100	-8,6%

Source : Camrail

Au cours du 4^e trimestre 2019 le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) représentait 19% du fret ferroviaire global ; soit la même proportion qu'au 3^e trimestre 2019. Celui-ci garde une tendance baissière comme au trimestre précédent ; il passe de 81 182 tonnes au 3^e trimestre 2019 à 74 220 tonnes au 4^e trimestre 2019 ; soit une chute de 8,6%.

Environ 60% du fret ferroviaire descendant sont dédiés aux Bois en grume. Les Graines et tourteaux occupent la seconde place avec une contribution égale à 13,8%. Elles sont suivies des Bois sauvages (9,6%), des Bois ouvrés (6,9%) et des marchandises conteneurisées (5,4%). Le Coton fibre (2,4%) et les Animaux vivants (2,2%) ferment la marche.

De tous les types de marchandises transportées dans le sens Ngaoundéré – Douala, seuls les Bois en grumes, les Bois ouvrés et le Coton fibre connaissent une diminution

de leur tonnage. La baisse la plus significative est observée pour le Coton fibre (1 791 tonnes) dont le tonnage a été divisé par trois. Les Bois ouvrés (5 117 tonnes) et les Bois en grumes (44 317 tonnes) reculent respectivement de 22% et 15,8%.

Les marchandises conteneurisées affichent l'augmentation la plus significative ; leur tonnage a plus que doublé et s'estime à 4 043 tonnes au 4^e trimestre 2019. Les Graines de tourteaux (10 209 tonnes) et les Bois sauvages (7 120 tonnes) voient leur tonnage augmenter du tiers au cours de la période d'étude. Le tonnage des Animaux vivants augmente d'environ 6% et se situe à 1 622.

FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse à deux chiffres du coût de transport des Huiles et gaz

Tableau 6: Coût de transport par type de marchandises dans le sens Douala –Ngaoundéré (en FCFA/ tonne-kilomètre)

Detail Marchandises	T3 2019	T4 2019	Variation
Hydrocarbures	63,02	62,69	-0,5%
Alumine (Mat. 1ères)	57,15	57,15	0,0%
MAD PQ1	41,78	42,80	2,4%
Aide alimentaire	42,08	42,42	0,8%
Oil & Gaz	28,59	38,37	34,2%
Conteneurs Montée	38,55	38,24	-0,8%
Sucre local	35,46	37,04	4,5%
Engrais et insecticides	40,95	36,34	-11,3%
Mat. 1ères cimenterie	35,75	33,20	-7,1%
Matériaux de construction	29,45	28,82	-2,1%
Farines et céréales	26,70	27,90	4,5%

Source : Camrail

Au cours du 4^e trimestre 2019 dans le sens Douala – Ngaoundéré le coût de transport a connu une variation différente selon le type de marchandise.

Le coût de transport des Huiles et gaz est passé de 28,59 à 38,37 FCFA/ tonne-kilomètre ; soit une progression de 34,2%. C'est la hausse la plus importante observée sur la période d'étude. Le Sucre local (37,04 FCFA/tonne-kilomètre) et les Farines et céréales (27,90 FCFA/tonne-kilomètre) voient leur coût de transport croître chacun de 4,5%. Le coût de transport des Hydrocarbures (62,69 FCFA/tonne-kilomètre), de l'Aide alimentaire (42,42 FCFA/tonne-kilomètre) et des marchandises conteneurisées (38,24 FCFA/tonne-kilomètre) connaît une variation inférieure à 1%.

Le coût de transport de l'Alumine comme au cours du trimestre précédent est resté inchangé.

La chute la plus significative est enregistrée pour les Engrais et insecticides, leur coût de transport régresse de 11,3% et s'établit à 36,34 FCFA/tonne-kilomètre au cours du 4^e trimestre 2019. Le coût de transport des Matières premières pour la cimenterie (33,20 FCFA/tonne-kilomètre) et des Matériaux de construction (28,82 FCFA/tonne-kilomètre) recule respectivement de 7% et 2,1%.



FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse 22,3% du coût de transport des marchandises conteneurisées

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

Detail Marchandises	T3 2019	T4 2019	Variation
Bois Sauvages	48,51	53,04	9,3%
Bois ouvrés (Débités)	47,03	46,48	-1,2%
Bois en grumes	43,46	44,60	2,6%
Animaux vivants	34,09	36,47	7,0%
Coton fibre	31,34	31,12	-0,7%
Conteneurs descentes	18,28	22,35	22,3%
Graines et tourteaux	12,99	14,01	7,9%

Source : Camrail

Au cours de la période d'étude le coût de transport des différents types de marchandise a augmenté à l'exception de celui des Bois ouvrés et du Coton fibre. Pour la première catégorie de marchandises, le coût de transport est passé de 47,03 à 46,48 FCFA/tonne-kilomètre ; soit une diminution d'environ 1,2%. Pour le Coton fibre le recul est de 0,7% et le coût de transport s'estime à 31,12 FCFA/tonne-kilomètre au 4^e trimestre 2019.

La progression la plus remarquable est pour le compte des marchandises conteneurisées ; leur coût de transport croît de 22,3% et s'établit à 22,35 FCFA/tonne-kilomètre. S'agissant des Bois sauvages, les chargeurs ont déboursé 53,04 FCFA/kilomètre pour chaque tonne transportée dans le sens Ngaoundéré – Douala ; soit une augmentation de 9,3% par rapport au 3^e trimestre 2019.

Le coût de transport des Graines et tourteaux (14,01 FCFA/tonne-kilomètre) progresse d'environ 8%.

Le coût de transport des Animaux vivants est passé de 34,09 à 36,47 FCFA/tonne-kilomètre ; soit une augmentation de 7%.

Pour ce qui est du Bois en grumes, le coût de transport s'établit à 44,60 FCFA/tonne-kilomètre après avoir subi une hausse de 2,6%.

FRET FERROVIAIRE | Transit time

Baisse d'environ 1 jour du transit time des marchandises conteneurisées (7 jours)

Tableau 8: *Transit time (en jour)*

	Conteneurs			Conventionnel		
	T3 2019	T4 2019	Variation	T3 2019	T4 2019	Variation
Délai de chargement	1,1	1,1	-1,9%	1,6	1,5	-7,3%
Délai de Déclaration	1,3	0,8	-38,1%	1,4	0,7	-45,0%
Délai d'Attente Départ	0,9	1,1	21,6%	1,7	0,4	-79,0%
Délai de transport	3,6	3,4	-4,4%	4,2	4,1	-3,2%
Délai de Placement pour Déchargement	0,6	0,4	-26,2%	1,9	2,4	28,5%
Délai de Déchargement	0,4	0,3	-29,3%	1,4	1,3	-6,2%
Moy. Durée Total Transit Time	8,0	7,2	-9,8%	12,2	10,4	-14,6%

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.

Après le statu quo du transit time observée au cours du 3^e trimestre 2019 pour les conteneurs en transit allant dans le sens Douala – Ngaoundéré, on enregistre une baisse pour le compte du 4^e trimestre 2019. Celui-ci passe en effet de 8 à 7 jours. De toutes les séquences constituant le transit time seul celui lié au Délai d'Attente Départ connaît une variation à la hausse. Il croît d'environ 5 heures et se situe à 1,1 jours au 4^e trimestre 2019.

Le délai de déclaration passe en moyenne de 31 heures à 19 heures. Le délai de placement pour déchargement (10 heures) et le délai de déchargement (7 heures) baisse respectivement de 5 heures et 2 heures 30 minutes.

Le transit time des marchandises en transit ayant un mode de conditionnement conventionnel connaît une tendance baissière ; il passe en moyenne de 12 à 10 jours ; soit une diminution de 2 jours. Sur la période d'étude seul le Délai de placement pour déchargement connaît une augmentation. Il passe de 1,9 à 2,4 jours ; soit une hausse de 12 heures.

Les séquences relatives au délai d'attente départ et au délai de Déclaration présentent les baisses les plus significatives. Pour ce qui est du délai d'attente départ, il passe de 41 heures à 10 heures. Tandis que pour le délai de Déclaration, il baisse de moitié et s'établit à 17 heures pour le compte du 4^e trimestre 2019.

FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 20,1% du fret aérien à destination du Cameroun

Après la baisse observée au cours du 3^e trimestre 2019, la tendance est inversée au cours de la période d'étude. En effet, le volume de cargaisons exportées et importées par voie aérienne est passé de 4 583 tonnes au 3^e trimestre 2019 à 5 094 tonnes au 4^e trimestre 2019 ; soit une progression de 11,2%.

Tableau 9: Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

TYPE DE MARCHANDISES	T3 2019		T4 2019		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 336	65,5	1 529	62,5	14,5%
GROUPAGES	198	9,7	279	11,4	41,1%
VIVRES	33	1,6	128	5,2	292,2%
PRODUITS DANGEREUX	116	5,7	114	4,7	-2,1%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	103	5,0	108	4,4	5,2%
COLIS DIPLOMATIQUES	33	1,6	23	0,9	-30,7%
AUTRES	220	10,8	267	10,9	21,6%
TOTAL	2 038	100	2 448	100	20,1%

Source : ADC

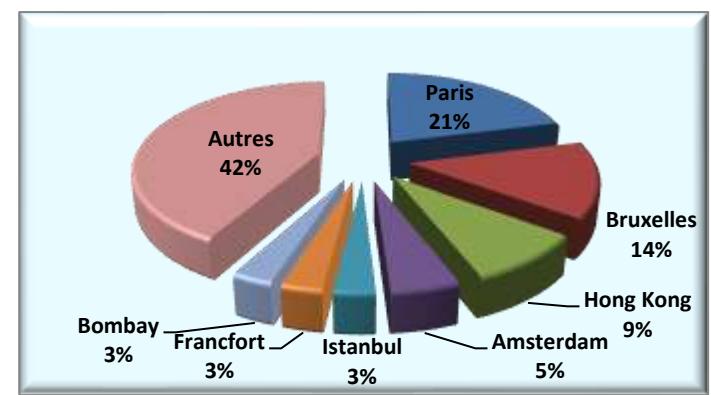
Durant le 4^e trimestre 2019 les marchandises importées par voie aérienne représentaient 48% du fret aérien global ; soit 4 points de plus qu'au cours du trimestre précédent. Elles s'évaluaient à 2 448 tonnes, traduisant ainsi une hausse de 20,1% par rapport au 3^e trimestre 2019.

Les principales marchandises composant le fret aérien import connaissent un léger changement dans leur classement. Les Colis Divers (62,5%) occupent toujours la première place, suivis des marchandises en groupage (11,4%). Les Produits Dangereux (4,7%) qui occupaient la 3^e place au 3^e trimestre 2019, reculent d'une position et cèdent leur place aux Vivres (5,2%). Avec une proportion égale à 4,4%, les Produits Pharmaceutiques occupent la 5^e position.

De ces principaux types de marchandises importées par voie aérienne, seuls les Colis Diplomatiques et les Produits Dangereux connaissent une diminution de leur tonnage. Les premiers passent de 33 à 23 tonnes ; soit un recul de 30,7%. Les Produits Dangereux chutent de 2,1% et s'évaluent à 114 tonnes pour le compte du 4^e trimestre 2019.

Les Vivres affichent l'augmentation la plus significative ; leur tonnage a quasiment quadruplé. Les marchandises en groupage progressent de 41,1% et s'estiment à 279 tonnes au 4^e trimestre 2019. Les Colis Divers passent de 1 336 tonnes au 3^e trimestre 2019 à 1 529 tonnes au 4^e trimestre 2019 ; soit une augmentation de 14,5%.

Les cargaisons importées par voie aérienne au cours du 4^e trimestre 2019 provenaient essentiellement des villes ci-après : Paris (21%), Bruxelles (14%), Hong Kong (9%) et Amsterdam (5%).



FRET AERIEN | Tonnage

Hausse de 4% du fret aérien en partance du Cameroun

Tableau 10: Fret aérien export par type de marchandises (en tonnes)

TYPE DE MARCHANDISES	T3 2019		T4 2019		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	Tonnage	
VIVRES	2 166	85,1	2 223	84,0	2,6%
COLIS DIVERS	250	9,8	245	9,3	-1,8%
FLEURS	30	1,2	49	1,9	65,5%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	30	1,2	33	1,2	11,4%
PRODUITS DANGEREUX	4	0,1	13	0,5	266,3%
GROUPAGES	0	0,0	0	0,0	-
AUTRES	66	2,6	83	3,1	25,7%
TOTAL	2 545	100	2 646	100	4,0%

Source : ADC

Les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 52% du fret aérien global au 4^e trimestre 2019 ; soit 4 points de moins par rapport au trimestre précédent. Ces exportations ont crû de 4% et s'estiment à 2 646 tonnes au cours de la période d'étude.

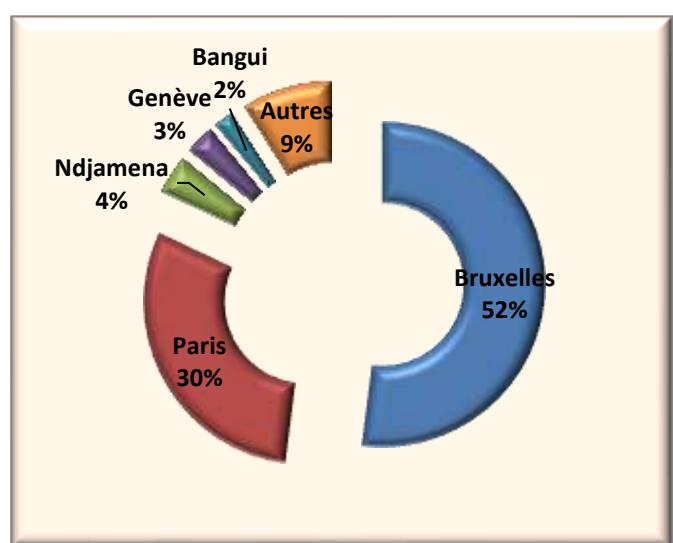
Les principaux types de marchandises composant les exportations aériennes ont gardé le même classement qu'au cours du trimestre précédent. Les Vivres conservent la première place avec une part égale à 84%. Les Colis Divers avec une contribution d'environ 9,3% demeurent à la deuxième place. Les Fleurs et les Produits Pharmaceutiques possèdent respectivement une part égale à 1,9% et 1,2% du fret export. Comme au trimestre précédent, aucune exportation sous le mode Groupage n'a été effectuée. Les autres types de marchandises ont chacun un pourcentage inférieur à 1%.

Des principaux types de marchandises constituant les exportations par voie aérienne, seuls les Colis Divers voient leur tonnage baisser. Ils passent en effet, de 250 tonnes au 3^e trimestre 2019 à 245 tonnes au 4^e trimestre 2019 ; soit un recul d'environ 2%.

Les Produits Dangereux (13 tonnes) ont triplé et affichent l'augmentation la plus significative. Les Fleurs croissent de

65,5% et s'évaluent à 49 tonnes au 4^e trimestre 2019. Les Produits Pharmaceutiques augmentent de 3 tonnes ce qui correspond à une progression de 11,4%. Les Vivres passent de 2 166 tonnes à 2 223 tonnes ; soit une hausse de 2,6%.

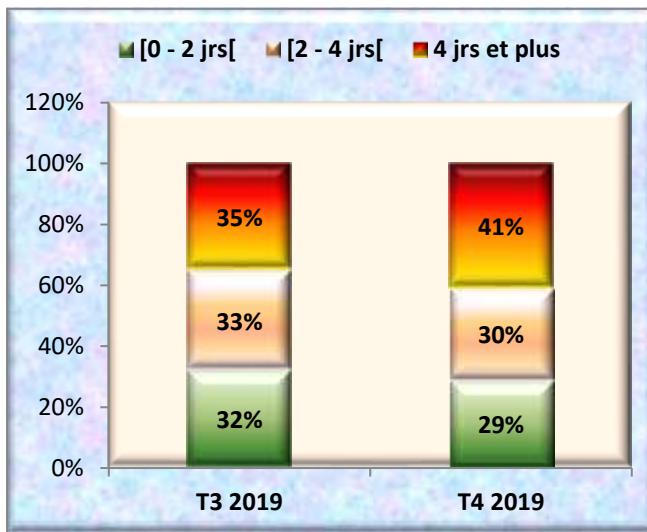
Les cargaisons exportées par voies aériennes au cours du 4^e trimestre 2019 étaient principalement destinées aux villes ci-après : Bruxelles (52%), Paris (30%), Ndjamaïna (4%), Genève (3%) et Bangui (2%).



FRET AERIEN | Délais de passage aéroportuaire

A l'import (4 jours) comme à l'export (1 jour), le délai moyen de passage est resté le même au 4^e trimestre 2019

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

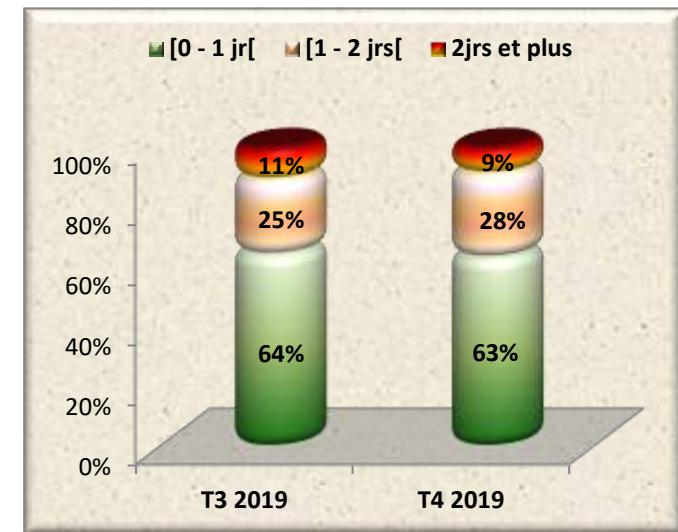


IMPORT

Source : ADC

Le délai moyen de passage des cargaisons importées par voie aérienne dans les magasins aéroportuaires au cours du 4^e trimestre 2019 est resté égal à 4 jours ; soit une statistique identique à celle du trimestre précédent. Cependant, on observe une légère amélioration pour le compte du 3^e trimestre 2019. En effet, la proportion de cargaisons sorties en moins de 2 jours est passée de 32% à 29%; soit 3 points de moins pour le 4^e trimestre 2019. De plus, 41% des cargaisons importées ont été sorties des magasins aéroportuaires au moins 4 jours après leur arrivée contre 35% pour le 3^e trimestre 2019.

L'analyse mensuelle révèle que le mois d'octobre affichait plus de célérité tandis que le mois de novembre présentait les pires délais. En effet, au cours du mois d'octobre, il fallait en moyenne 4 jours pour faire sortie sa cargaison des magasins aéroportuaires ; soit 1 jour de moins qu'au cours du mois de novembre. Par ailleurs, 33% des cargaisons sorties avaient séjourné au plus 2 jours ; soit 5 points de plus qu'au cours du mois de novembre.



EXPORT

S'agissant des marchandises exportées, leur délai moyen de passage aéroportuaire est resté égal à 1 jour comme au 3^e trimestre 2019. Sur la période d'étude, 63% des cargaisons exportées ont été embarquées le jour même de leur arrivée à l'aéroport ; soit 1 point de moins 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 9% pour le 4^e trimestre 2019 ; soit 2 points de moins qu'au 3^e trimestre 2019.

L'examen mensuel montre que pour chacun des mois du 4^e trimestre 2019, les cargaisons exportées mettaient en moyenne 1 jour avant d'être expédiées. On observe cependant que le mois d'octobre présente la meilleure célérité tandis que le mois de novembre correspond à celui où les délais étaient les moins bons. En effet, 65% des cargaisons sorties au cours du mois d'octobre avaient été embarquées le jour même de leur arrivée à l'aéroport ; soit 4 points de plus qu'au cours du mois de novembre. En outre, les cargaisons embarquées au moins deux jours après leur arrivée représentaient 11% au mois de novembre contre 9% en octobre.



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)**
- ◀ **Aéroports Du Cameroun (ADC)**
- ◀ **Société Camerounaise d'Opérations Maritimes (SOCOMAR)**

DIRECTEUR DE PUBLICATION :

Auguste MBAPPE PENDA

REDACTEUR EN CHEF :

Alex NKONDJE EKENGLO

EQUIPE DE REDACTION :

Elvis DONFACK TSAGUIM

Hermann NGASSA NKENGNE

Marguerite LEWONO MBASSI

Christopher AGWAGWA

CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU CAMEROUN (CNCC)

DIRECTION GENERALE

B.P. 15 88 DOUALA

TEL : (237)233 43 67 67 / 233 43 67 69

FAX : (237)233 43 70 17

SITE WEB : www.cncc.cm / EMAIL : info@cncc.cm



NOTE DE CONJONCTURE

|| 4^e Trimestre 2019



REPRESENTATION DE PARIS,

3 Rue 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