



# NOTE DE CONJONCTURE || 4<sup>e</sup> Trimestre 2020



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

PARC SOCOMAR



[0 - 7jrs] = 19% ; [7 - 11jrs] = 25% ; 11jrs et plus = 56% du trafic

PARC RTC



Bon



Attention



Mauvais

**AVANT - PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL → P2**

**DOSSIER → P3**

**COÛT DE TRANSPORT MARITIME → P5**

**P5** –Conteneurs

**P8** –Véhicules

**DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES → P10**

**P10** – Conteneurs

**P11** – Véhicules

**FRET FERROVIAIRE → P12**

**P12**–Tonnage

**P14**–Coût de transport

**P16**–Transit time

**FRET AERIEN → P17**

**P17**–Tonnage

**P19**–Délais de passage aéroportuaire

## AVANT – PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL



### « Exportation du bois à partir des ports camerounais entre 2019 et 2020 »

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'exportation du bois à partir des ports camerounais entre 2019 et 2020 ». Il ressort les statistiques sur le volume de bois exportés, les modes de conditionnement utilisés, les incoterms

auxquels les chargeurs ont fait recours ainsi que les principales destinations de ces cargaisons.

En outre, l'examen de l'évolution des principaux indicateurs révèle qu'au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, les marchandises conteneurisées ont séjourné en moyenne 16 jours au parc à conteneurs du port de Douala ; soit 2 jours de moins qu'au trimestre précédent. Il en est de même du séjour des véhicules d'occasion importés (baisse de 2 jours). Le séjour moyen est de 15 jours au parc TMFD et de 18 jours au parc SOCOMAR.

Le fret ferroviaire croît de 7% et s'estime à 381 221 tonnes au cours de la période d'étude. Le transit time des marchandises en conventionnel passe de 15 jours à 9 jours.

Le fret aérien s'évalue à 4 911 tonnes après une hausse de 2,2%. Le délai moyen de passage aéroportuaire est resté le même aussi bien à l'import (4 jours) qu'à l'export (1 jour).

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

Bonne lecture !

**Auguste MBAPPE PENDA**

## DOSSIER | Exportation du bois à partir des ports camerounais entre 2019 et 2020

### Volume

Au cours de l'année 2020, le volume de bois exportés par les différents ports camerounais a plus que triplé ; passant de 3 627 397 m<sup>3</sup> à 16 376 534 de m<sup>3</sup>. Les principaux types de bois exportés sont : les Bois en grumes (58%), le Bois débités (40%) et les Feuilles de bois (1%). Une très faible proportion concerne les Contreplaqués, les meubles et ornements en bois.

Les grumes de bois ont plus que triplé ; les bois débités ont presque quadruplé tandis que les feuilles de bois ont quasiment doublé. Les Contreplaqués ont baissé de 96% et s'estiment à environ 500 m<sup>3</sup> en 2020.

**Tableau 1 :** Evolution du volume de bois exportés entre 2019 et 2020 (en milliers de m<sup>3</sup>)

Types de Bois	2019		2020		Var.
	Volume	Prop.	Volume	Prop.	
Bois en grumes	2 149	59%	9 572	58%	345%
Bois débités	1 325	37%	6 564	40%	395%
Feuilles de bois	128	4%	240	1%	87%
Contreplaqués	11	0%	0,5	0%	-96%
Autres formes	13	0%	0,06	0%	-100%
<b>TOTAL</b>	<b>3 627</b>	<b>100%</b>	<b>16 377</b>	<b>100%</b>	<b>351%</b>

Source : BESC

### Conditionnement

S'agissant du mode de conditionnement utilisé lors de l'expédition du Bois entre 2019 et 2020, il ressort que pour les types ayant une faible proportion notamment les Feuilles de Bois, les Contreplaqués, les meubles et ornements en bois, ils ont toujours été embarqués dans des conteneurs au cours des deux années étudiées. Pour ce qui est du Bois en grumes, au cours de l'année 2020, 90%

du volume exporté a été embarqué en conventionnel ; soit 19 points de plus qu'en 2019. Pour les Bois débités, au cours de l'année 2020, 79% étaient conteneurisées lors de leur expédition ; soit 27 points de plus qu'en 2019. En conclusion, on observe qu'en 2020 la proportion de Bois en grume expédié en conventionnel a augmenté, tout comme la proportion de Bois débités expédiés à travers des conteneurs.

**Tableau 2 :** Conditionnements utilisés dans l'exportation du bois entre 2019 et 2020

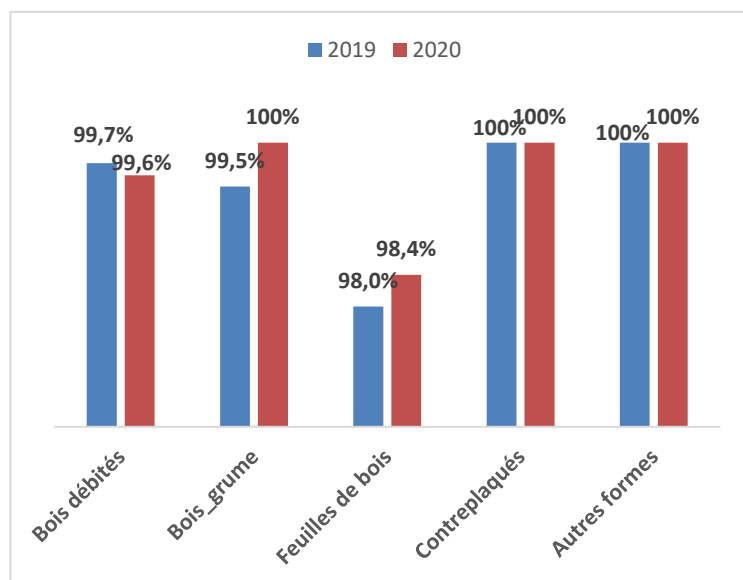
Types de Bois	2019		2020	
	CONT.	CONV.	CONT.	CONV.
Bois débités	52%	48%	79%	21%
Bois en grumes	29%	71%	10%	90%
Feuilles de bois	100%	0%	100%	0%
Contreplaqués	100%	0%	100%	0%
Autres formes	100%	0%	100%	0%

Source : BESC

### Incoterms

L'incoterm le plus utilisé par les chargeurs lors de l'expédition du Bois est l'incoterm Free on Board (FOB). Pour le Bois débité, il a été utilisé dans plus de 99% d'expéditions réalisées entre 2019 et 2020. Moins de 1% ayant opté pour l'incoterm Cost and Freight (CFR). Pour ce qui est du bois en grumes, en 2020 la totalité des expéditions s'est faite sous l'incoterm FOB. Tandis qu'en 2019, un peu moins de 1% avaient été sous l'incoterm CFR. Au cours des deux années étudiées les Contreplaqués, les meubles et ornements en bois avaient été expédiés en FOB. S'agissant des Feuilles de bois on constate qu'en dehors du FOB utilisé par la grande majorité des chargeurs, quelques-uns ont eu à faire recours aux incoterms CFR et CIF.

**Graphique 1 : Proportion d'expéditions de Bois sous l'incoterm FOB**



Source : BESC

### Principales destinations

En 2019 le top 5 des destinations pour les Bois débités était constitué de : la Belgique (22%), l'Espagne (17%), le Vietnam (15%), les Emirats Arabes Unies (10%) et la Chine (8%). Tandis qu'en 2020 le top 5 était composé de la Chine (34%), du Vietnam (21%), du Sénégal (11%), de l'Espagne (10%) et de la Belgique (6%).

S'agissant des Feuilles de Bois, au cours des deux années étudiées, l'Italie et la Chine ont à eux deux reçues plus de 80% des exportations provenant des ports camerounais.

Les Contreplaqués expédiés en 2019 étaient principalement destinés au Sénégal (79%), à la Grèce (11%) et à l'Italie (9%). Cependant, en 2020 on observe que la totalité des Contreplaqués exportés des ports camerounais avait pour destination le Sénégal.

**Tableau 3 : Principales destinations du bois exporté selon le type entre 2019 et 2020**

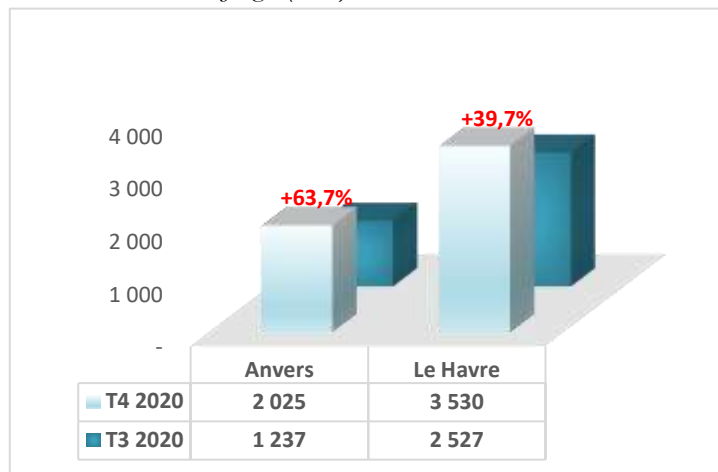
Types de Bois	2019		2020	
	Pays	%	Pays	%
Bois en grumes	Chine	67%	Chine	56%
	Vietnam	23%	Vietnam	43%
	Inde	7%	Autres	1%
	Autres	3%		
Bois débités	Belgique	22%	Chine	34%
	Espagne	17%	Vietnam	21%
	Vietnam	15%	Sénégal	11%
	UAE	10%	Espagne	10%
	Chine	8%	Belgique	6%
	Sénégal	6%	Italie	5%
	France	5%	Autres	13%
	Italie	5%		
	Autres	12%		
	Feuilles de Bois	Italie	50%	Italie
Chine		36%	Chine	13%
Espagne		5%	Taiwan	2%
Taiwan		2%	Espagne	2%
Autres		7%	Autres	3%
Contreplaqués	Sénégal	79%	Sénégal	100%
	Grèce	11%		
	Italie	9%		
	Autres	1%		

Source : BESC

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 20'

**Baisse du coût moyen de transport d'un 20' sec aux ports du Havre (-2,3%) et de Hambourg (-2,9%)**

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



Source : CNCC

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, le coût moyen de transport d'un conteneur frigorifique 20 pieds a connu de fortes augmentations dans les deux principaux ports d'embarquement. Au port d'Anvers, il s'élevait à 2 025 € après une augmentation de 63,7% au cours de la période d'étude.

Au port du Havre la tendance est également haussière mais avec une amplitude moins élevée. Le coût moyen de transport est passé de 2 527 € au 3<sup>e</sup> trimestre 2020 à 3 530 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit une hausse d'environ 40%. La moitié des chargeurs ayant utilisé le port belge a dépensé au moins 1 850 € contre 3 000 € pour ceux ayant emprunté le port français.

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

PAYS	PORTS	T3 2020	T4 2020	Variation
Côte d'ivoire	Abidjan	954	1 039	8,9%
Afrique du Sud	Durban	1 623	1 923	18,5%
Allemagne	Hambourg	1 796	1 744	-2,9%
Belgique	Anvers	1 479	1 555	5,1%
Espagne	Valence	1 405	1 391	-1,0%
France	Le Havre	1 664	1 625	-2,3%

Source : CNCC

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 4<sup>e</sup> trimestre 2020.

Des principaux ports d'embarquement européens seul celui d'Anvers (+5,1%) affichent une hausse. Le coût moyen y est passé de 1 479 € à 1 555 €. Au port de Hambourg le coût moyen de transport chute d'environ 3% et s'estime à 1 744 €. Aux ports du Havre (-2,3%) et de Valence (-1%) le coût moyen de transport au 4<sup>e</sup> trimestre 2020 est respectivement de 1 625 € et 1 391 €. Dans tous ces ports, les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 600 € de la moyenne. Au port allemand la moitié des chargeurs a déboursé au plus 1 765 € pour acheminer son conteneur contre 1 400 € dans les autres ports.

PAYS	PORTS	T3 2020	T4 2020	Variation
Chine	Qingdao	1 713	1 813	5,8%
	Shanghai	1 838	2 152	17,1%
Inde	Nhava Sheva	1 802	1 846	2,4%
EAU	Jebel Ali	1 870	2 226	19,0%
Etats-Unis	Houston	2 201	2 535	15,2%

Au cours de la période d'étude, le coût moyen de transport dans les principaux ports d'embarquement asiatiques a connu une augmentation. Les ports de Jebel Ali (19%) et de Shanghai (+17%) affichaient une hausse à deux chiffres. Un chargeur sur deux ayant expédié leur conteneur par ces ports a versé au moins 2 100 € à titre de frais de transport. Aux ports de Qingdao (+5,8%) et Nhava Sheva (+2,4%) le coût moyen de transport est respectivement de 1 813 € et 1 846 €. Avec moins de 1 700 € la moitié des chargeurs ont pu assurer le transport de leur conteneur.

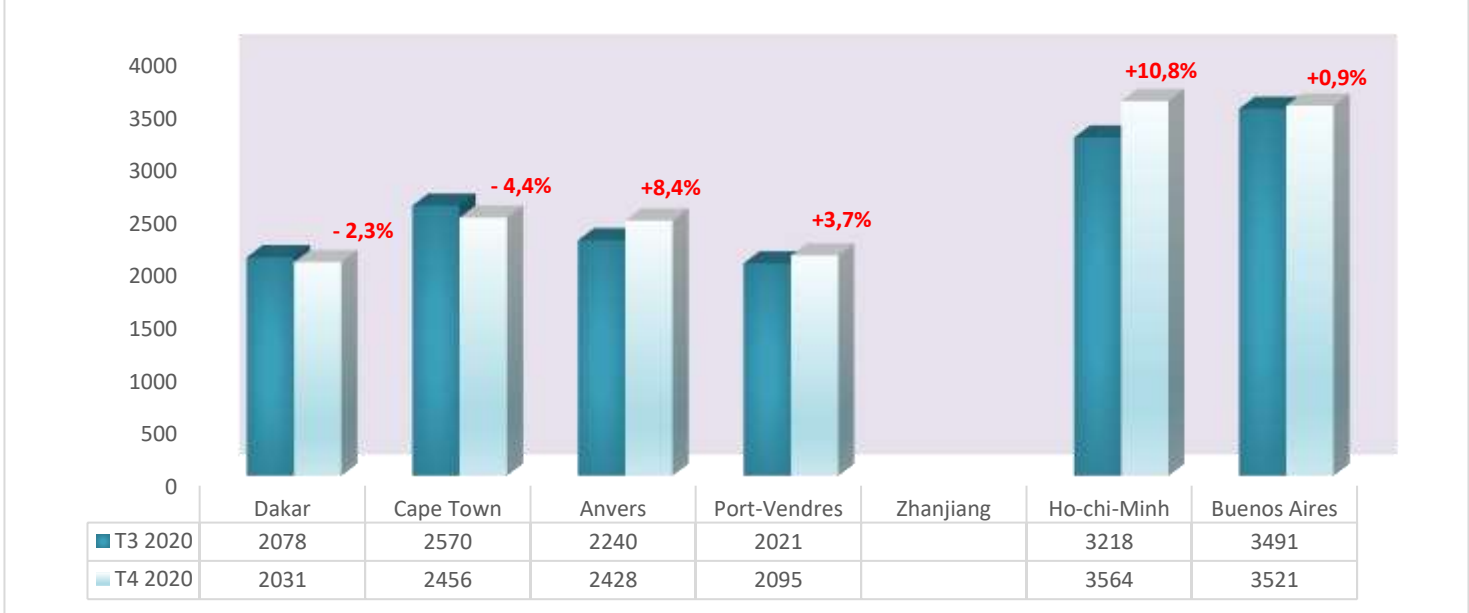
Au 4<sup>e</sup> trimestre 2020, le coût moyen de transport au port de Houston (2 535 €) a connu une progression de 15,2%.



## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Hausse du coût moyen de transport d'un 40' frigorifique au Port-Vendres (+3,7%) et à Anvers (+8,4%)

**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 ont connu chacun une baisse de leur coût moyen de transport. Au port de Dakar, il a chuté de 2,3% et s'établissait à 2 031 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2020. Un chargeur sur deux a payé au moins 2 015 € à titre de frais de transport de son conteneur. Au port de Cape Town (2 456 €), on observe une diminution de 4,4%. Le tiers des chargeurs a déboursé la somme d'au moins 2 813 € pour le transport de leur conteneur. La volatilité des tarifs est la même dans les deux ports (plus ou moins 300 € 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 augmentation. Au port d'Anvers il passe de 2 240 € à 2 428 € ; soit une augmentation de 8,4%. Les tarifs pratiqués s'écartent de plus ou moins 900 € de la moyenne. Un chargeur sur quatre a dépensé moins de 1 600 € à titre de frais de transport. Au Port-Vendres après une hausse de 3,7%, le coût moyen de transport se chiffre à 2 095 € pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2020. Les tarifs pratiqués

dans ce port sont moins volatiles (plus ou moins 800 € de la moyenne). Trois chargeurs sur quatre ont déclaré avoir déboursé moins de 2 018 € 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 4<sup>e</sup> trimestre 2020. Au port de Ho Chi Minh, le cout moyen de transport est passé de 3 218 € à 3 564 € ; soit une progression de 10,8%. Pres de la moitié des chargeurs a déclaré avoir payé exactement 4 050 € pour le transport de leur conteneur.

Au port de Buenos Aires (3 521 €), le coût moyen de transport a cru d'environ 1%. Les tarifs qui y sont pratiqués s'éloignent de plus ou moins 406 € de la moyenne et 50% des chargeurs ont payé comme au 3<sup>e</sup> trimestre 2020, un montant inférieur à 3 718 € pour le transport de leur conteneur jusqu'au port de Douala.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Conteneur 40'

Baisse du coût moyen de transport d'un 40 pieds sec dans la quasi-totalité des principaux ports européens

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

PAYS	PORTS	T3 2020	T4 2020	Variation	PAYS	PORTS	T3 2020	T4 2020	Variation
Afrique du Sud	Durban	2 406	2 058	-14,5%	Allemagne	Hambourg	2 404	2 376	-1,2%
Chine	Ningbo	2 244	2 375	5,8%	France	Le Havre	2 396	2 261	-5,6%
	Qingdao	2 633	2 689	2,1%	Espagne	Valence	2 182	1 904	-12,7%
Inde	Nhava Sheva	2 568	2 733	6,4%	Royaume Uni	Felixstowe	2 522	1 856	-26,4%
EAU	Jebel Ali	2 867	2 617	-8,7%	Belgique	Anvers	2 284	2 266	-0,8%
Canada	Montréal	2 713	2 539	-6,4%	Pays-Bas	Rotterdam	2 431	2 329	-4,2%
Etats-Unis	Baltimore	2 622	2 523	-3,8%	Italie	Gênes	2 504	2 511	0,3%

*Source :* CNCC

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, le coût moyen de transport d'un conteneur 40 pieds sec a reculé de 14,5% dans le principal port d'embarquement africain. Les tarifs pratiqués sur la période d'étude s'éloignent d'au plus 615 € de la moyenne. La moitié des chargeurs a déclaré avoir expédié leur conteneur à un coût inférieur ou égal à 1 803 €.

Dans les principaux ports d'embarquement asiatiques, seul le port de Jebel Ali (-8,7%) connaît une baisse du coût moyen de transport. Il passe de 2 867 € à 2 617 €. Les tarifs pratiqués s'éloignent de 655 € de la moyenne et le coût de transport médian est de 2 645 €. Au port de Nhava Sheva, le coût moyen de transport s'élève à 2 733 € après une augmentation de 6,4%. A Ningbo (2 375 €) et Qingdao (2 689 €) la hausse est respectivement de 5,8% et 2,1%. Dans ces trois ports les prix pratiqués étaient de plus ou moins 600 € de la moyenne et avec moins de 2 650 €, 50% des chargeurs ont pu assurer le transport de leur conteneur jusqu'au port de Douala.

Au port de Montréal le coût moyen de transport passe de 2 713 € à 2 539 € ; soit une diminution de 6,4% par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2020. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 621 € de la moyenne et la moitié des chargeurs a dépensé au moins 2 524 € pour assurer le transport de son conteneur.

Au port de Baltimore le coût moyen de transport chute de 3,8%. Les tarifs s'éloignent d'au plus 367 € de la moyenne et avec moins de 2 692 € la moitié des chargeurs ont pu expédier leur conteneur.

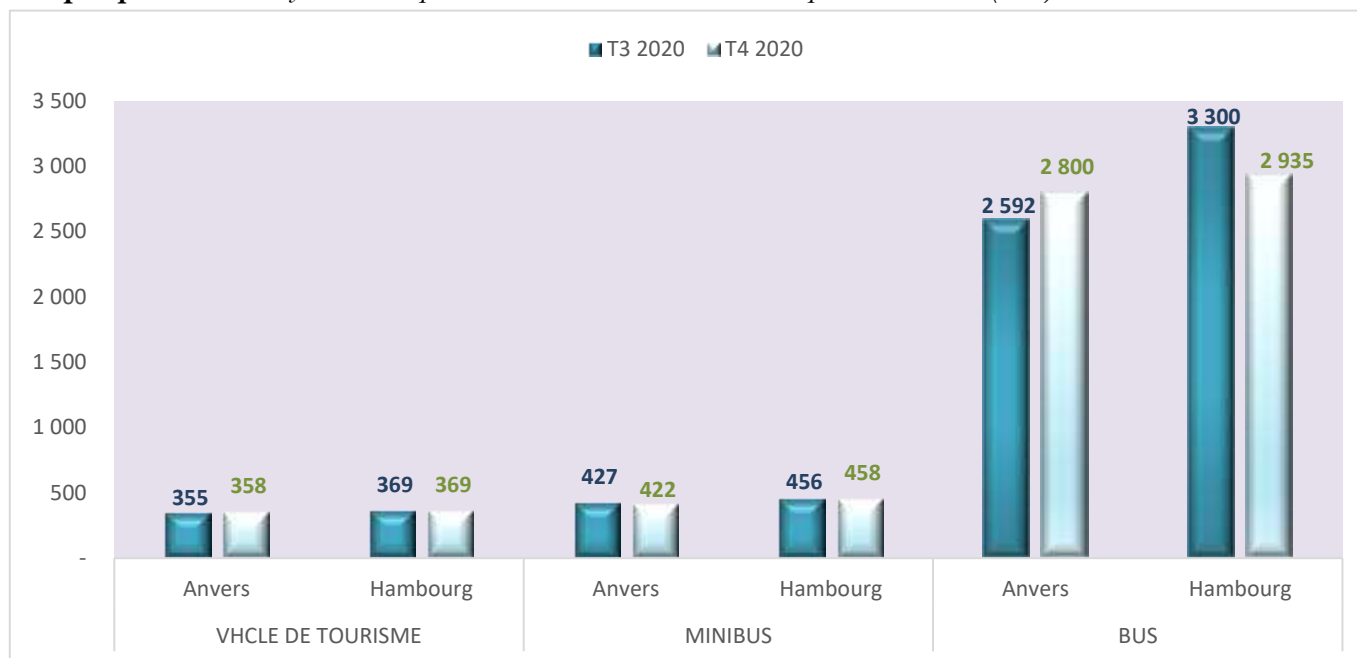
En dehors du port de Gênes (2 511 €) où le coût moyen de transport connaît une quasi stabilité au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, tous les principaux ports d'embarquement européens affichent une diminution de leur coût moyen de transport. Les ports de Felixstowe (1 856 €) et de Valence (1 904 €) connaissent chacun un recul à deux chiffres. Les tarifs qui y sont pratiqués s'éloignent de plus ou moins 500 € de la moyenne. 50% des chargeurs ayant emprunté le port anglais ont déboursé moins de 1 781 € contre 1 813 € au port espagnol. Au port du Havre le coût moyen de transport est de 2 261 € après une chute de 5,6% observée au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020. Au port de Rotterdam il recule de 4,2% et s'établit à 2 329 €. Les ports de Hambourg (2 376 €) et Anvers (2 266 €) affichent chacun une diminution d'autour de 1%. Les tarifs dans ces deux ports ont un écart maximal à la moyenne de 650 € et avec au plus 1 700 €, le quart des chargeurs a pu expédier leur conteneur.



## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

**Hausse d'environ 1% 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

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 355 € à 358 € au port d'Anvers ; soit une augmentation d'environ 1%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'éloignent de plus ou moins 137 € de la moyenne comme au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2020. Au port de Hambourg (369 €) le coût moyen de transport est resté le même. Les tarifs pratiqués ici sont moins volatiles ; ils s'écartent de la moyenne de plus ou moins 52 €. 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 au port de Hambourg (458 €) est quasiment resté le même. L'écart à la moyenne est de plus ou moins 55 € et un chargeur sur quatre a déboursé plus de 590 €. 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 422 € ; soit un recul de 1,2% pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2020.

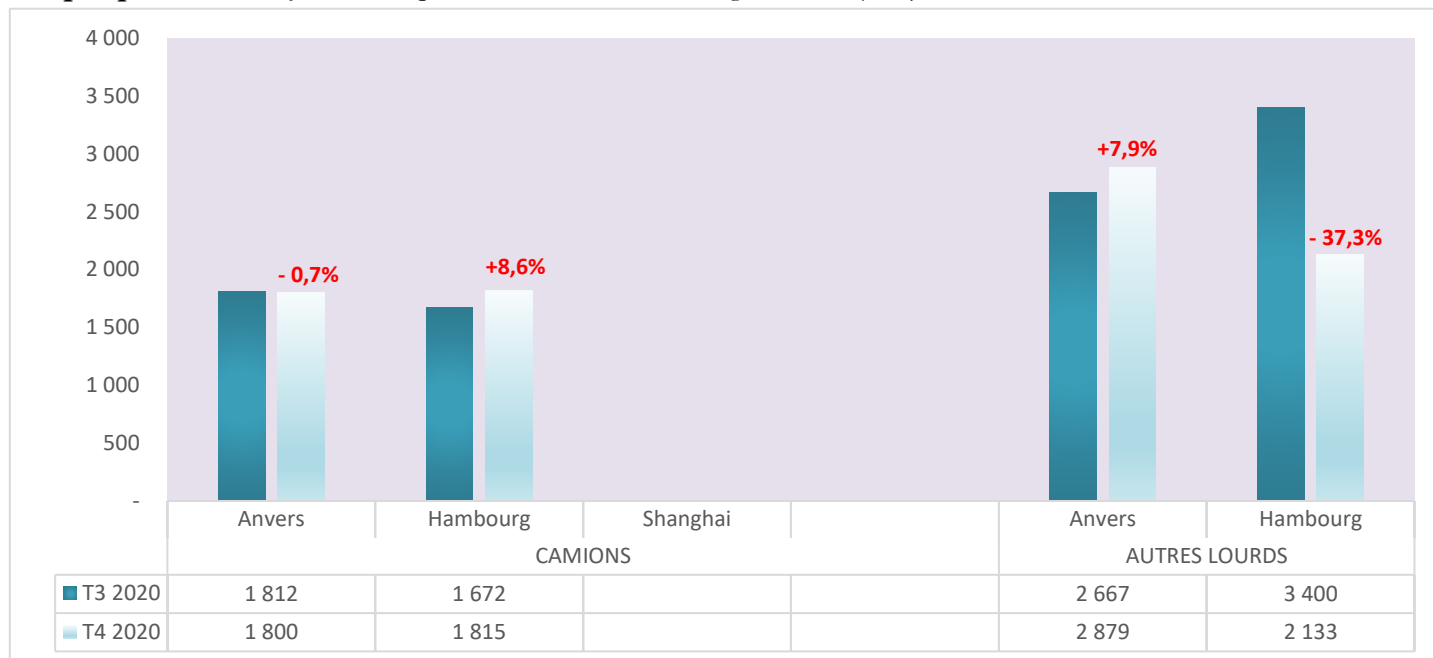
Les tarifs pratiqués s'éloignent d'au plus 90 € de la moyenne et 25% des chargeurs ont déclaré avoir payé un montant supérieur à 450 € pour le transport de leur véhicule.

Au cours de la période d'étude le coût moyen de transport d'un Bus est passé de 2 592 € à 2 800 € au port d'Anvers ; soit une hausse de 8%. La moitié des chargeurs a versé moins de 2 950 €. Au port de Hambourg la tendance est inverse. Le cout moyen de transport s'élève à 2 935 € après une chute de 11,1%.

## COÛT DE TRANSPORT MARITIME | Véhicules

**Hausse de 8,6% 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 1 812 € au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2020 à 1 800 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit une baisse de 0,7%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de la moyenne de plus ou moins 781 € et un chargeur sur quatre déclare avoir versé au moins 1 200 € à titre de frais de transport pour son engin. Au port de Hambourg le coût moyen de transport pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 s'élève à 1 815 € ; traduisant ainsi une augmentation de 8,6%. Les tarifs pratiqués dans ce port s'écartent de plus ou moins 780 € de la moyenne. La moitié des chargeurs a déboursé au plus 1 450 €. Tout comme au trimestre précédent, aucune expédition de camion à destination du port de Douala n'a été enregistrée au port de Shanghai au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020.

Pour ce qui est des Autres engins lourds, au port d'Anvers le cout moyen de transport s'élève à 2 879 € au 4<sup>e</sup> trimestre 2020 après une hausse d'environ 8%. Les tarifs pratiqués s'éloignent de plus ou moins 950 € de la moyenne. Un chargeur sur quatre a dépensé plus de 3 600 € à titre de frais de transport.

Au port de Hambourg, le coût moyen de transport recule de 37,3% et s'établit à 2 133 € pour le compte du 4<sup>e</sup> trimestre 2020. Les tarifs pratiqués sont moins volatiles (plus ou moins 860 € de la moyenne). Trois chargeurs sur quatre ont déclaré avoir payé un coût de transport inférieur ou égal à 2 600 €.

## DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Conteneurs

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2020, 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-20	Août-20	Sept-20	T3 2020	Oct-20	Nov-20	Déc-20	T4 2020
<b>Moyenne</b>	18,5	18,1	17,3	<b>17,9</b>	15,1	15,6	16,1	<b>15,6</b>
<b>Variation</b>	<b>-11,5%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-4,4%</b>	<b>-13,1%</b>	<b>-12,7%</b>	<b>3,3%</b>	<b>3,2%</b>	<b>-12,8%</b>
<b>1<sup>er</sup> Quartile</b>	8	8	7	<b>8</b>	7	8	8	<b>7</b>
<b>2<sup>e</sup> Quartile</b>	14	14	12	<b>14</b>	11	12	12	<b>12</b>
<b>3<sup>e</sup> Quartile</b>	24	23	22	<b>23</b>	18	19	20	<b>19</b>
<b>Moins de 11 jrs</b>	37%	35%	42%	<b>38%</b>	47%	44%	42%	<b>44%</b>

*Source :* Comité National de Facilitation des Echanges (CONAFE)

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, le délai moyen de passage des conteneurs à l'import au port de Douala s'élevait à 16 jours ; soit 2 jours de moins qu'au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2020. L'analyse des quartiles conforte l'hypothèse selon laquelle le trimestre étudié présenterait de meilleurs délais. En effet, un chargeur sur deux a fait sortir sa cargaison en au plus 12 jours au port de Douala au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; contre 14 jours pour le compte du 3<sup>e</sup> trimestre 2020. De plus, 25% des chargeurs avaient au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2020 effectué les différentes formalités d'enlèvement en plus de 23 jours ; contre 19 jours pour la même proportion au cours du dernier trimestre de l'année 2020.

L'analyse mensuelle indique que le mois d'octobre 2020 affichait la meilleure célérité tandis que les pires records avaient été observés pour le compte du mois de décembre 2020. En moyenne, au cours du mois d'octobre 2020, les chargeurs avaient besoin de 15 jours pour faire sortir leur conteneur du port de Douala ; soit 1 jour de moins qu'au cours du mois de décembre 2020. En outre, 47% des conteneurs sortis au cours du mois d'octobre 2020 n'ont pas été exposés aux pénalités relatives au stationnement prolongé ; contre 42% pour le compte du mois de décembre 2020.

## DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES | Véhicules

Baisse de 2 jours du délai moyen de passage dans les deux parcs automobiles (SOCOMAR et TMFD)

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

Parc Auto	TMFD		SOCOMAR	
	T3 2020	T4 2020	T3 2020	T4 2020
Période				
Moyenne	17,1	15,4	19,8	17,9
Variation	-31,0%	-9,9%	-25,6%	-9,6%
1 <sup>er</sup> Quartile	9	7	9	9
2 <sup>e</sup> Quartile	13	12	15	13
3 <sup>e</sup> Quartile	20	18	25	22
Moins de 11 jrs	35%	42%	28%	34%

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

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, le délai de passage des véhicules d'occasion importés et débarqués au port de Douala a poursuivi sa tendance baissière dans les deux parcs à véhicules du port de Douala.

Au parc TMFD il s'estimait en moyenne à 15 jours ; soit 2 jours de moins qu'au 3<sup>e</sup> trimestre 2020.

L'examen des quartiles confirme la théorie selon laquelle le trimestre étudié présenterait de meilleurs délais. En effet, le quart des véhicules sortis au cours de la période d'étude a séjourné au plus 7 jours au parc TMFD. Tandis que, pour le même intervalle de temps au cours du trimestre précédent, seuls 18% des véhicules ont pu être sorti de ce parc. En outre, la proportion de véhicules sortis au plus 11 jours après leur débarquement était de 42% au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit 7 points de plus qu'au 3<sup>e</sup> trimestre 2020.

L'analyse mensuelle indique que le mois de novembre affichait une moyenne de 17 jours contre 15 jours pour le mois d'octobre. En plus, la proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours était de 46% en octobre et de 40% en novembre.

Au parc SOCOMAR, le délai moyen de passage a également baissé de 2 jours. Il est passé de 20 jours au 3<sup>e</sup> trimestre 2020 à 18 jours au 4<sup>e</sup> 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 courant du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 avait mis au plus 13 jours au parc, contre 15 jours pour la même proportion au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2020. Même s'il faut souligner que durant les deux périodes, 25% des véhicules sortis avaient séjourné au plus 9 jours au parc SOCOMAR. La proportion de véhicules sortis en moins de 11 jours au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 s'élevait à 34% ; soit 6 points de plus qu'au cours du trimestre précédent.

L'analyse mensuelle montre que le mois de décembre (18 jours en moyenne) était celui où la célérité dans l'enlèvement des véhicules était la moins bonne du trimestre (30% en moins de 11 jours). Tandis que le mois de novembre (17 jours en moyenne) celui présentant les meilleurs scores (42% en moins de 11 jours).

## FRET FERROVIAIRE | Tonnage

Hausse de 11,2% du fret ferroviaire montant

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, la tendance du fret ferroviaire global s'est inversée. Son tonnage a crû de 7% et se situait à 381 221.

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

Douala -----> Ngaoundéré	T3 2020		T4 2020		Variation
Detail Marchandises	Tonnage	%	Tonnage	%	
Hydrocarbures	164 310	60,6	190 429	63,1	15,9%
Conteneurs Montée	41 666	15,4	40 561	13,4	-2,7%
Farines et céréales	18 515	6,8	24 462	8,1	32,1%
Sucre local	17 168	6,3	12 644	4,2	-26,4%
Aide alimentaire	240	0,1	10 243	3,4	4167,9%
Matériaux de construction	7 136	2,6	9 470	3,1	32,7%
Engrais et insecticides	10 187	3,8	4 879	1,6	-52,1%
Mat. 1ères cimenterie	482	0,2	2 085	0,7	332,6%
Oil & Gaz	4 162	1,5	855	0,3	-79,5%
MAD PQ1	40	0,0	790	0,3	1875,0%
Alumine (Mat. 1ères)	660	0,2	660	0,2	0,0%
Autres marchandises	6 595	2,4	4 575	1,5	-30,6%
<b>TOTAL</b>	<b>271 161</b>	<b>100</b>	<b>301 653</b>	<b>100</b>	<b>11,2%</b>

*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 ferroviaire montant (Douala vers Ngaoundéré) représente 79% du fret ferroviaire global ; soit 3 points de moins qu'au cours du trimestre précédent. Il se chiffre à 301 653 tonnes traduisant une progression de 11,2%. Il est essentiellement composé d'Hydrocarbures (63,1%), des marchandises conteneurisées (13,4%), des Farines et céréales (8,1%) et du Sucre local (4,2%). Les autres types de marchandises transportées ont chacun une proportion inférieure à 4%.

Comme au cours de la période précédente, la quantité d'Alumine transporté par voie ferroviaire est égale à 660 tonnes.

L'Aide alimentaire (10 243 tonnes) a été multipliée par 50 au cours 4<sup>e</sup> trimestre 2020. Les Matières premières pour la cimenterie (2 085 tonnes) ont pratiquement quadruplé. Les hydrocarbures (+15,9%), les Matériaux de construction (32,7%), ainsi que les Farines et céréales (32,1%) affichent des augmentations beaucoup plus modérées.

Les Huiles et Gaz (855 tonnes) avec une décroissance de 79,5% constituent la plus forte diminution. Les Engrais et insecticides (4 879 tonnes) diminuent de moitié. Les marchandises conteneurisées passent de 41 666 tonnes à 40 561 tonnes ; soit un recul de 2,7%.

## FRET FERROVIAIRE | Tonnage

**Baisse de 6,6% du fret ferroviaire descendant**

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

Ngaoundéré -----> Douala	T3 2020		T4 2020		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Bois en grumes	54 640	64,2	47 137	59,2	-13,7%
Graines et tourteaux	4 938	5,8	7 336	9,2	48,6%
Coton fibre	7 670	9,0	6 910	8,7	-9,9%
Bois Sauvages	4 347	5,1	6 156	7,7	41,6%
Bois ouvrés (Débités)	7 363	8,6	6 195	7,8	-15,9%
Conteneurs descentes	4 894	5,7	4 622	5,8	-5,6%
Animaux vivants	1 310	1,5	1 212	1,5	-7,5%
<b>TOTAL</b>	<b>85 162</b>	<b>100</b>	<b>79 568</b>	<b>100</b>	<b>-6,6%</b>

**Source :** Camrail

Le fret ferroviaire descendant (Ngaoundéré vers Douala) représente 21% du fret ferroviaire global au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit 3 points de moins comparé au trimestre précédent. La tendance baissière entamée au 3<sup>e</sup> trimestre 2020 se poursuit au cours de la période d'étude. En effet, le fret descendant passe de 85 162 tonnes au 3<sup>e</sup> trimestre 2020 à 79 568 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit une diminution de 6,6%.

Environ 60% du fret ferroviaire descendant est constitué de Bois en grumes. Les Graines et tourteaux occupent la deuxième place avec une contribution de 9,2%. Elles sont suivies du Coton fibre (8,7%), des Bois sauvages (7,7%) et des Bois débités (7,8%). Les marchandises conteneurisées (5,8%) et les Animaux vivants (1,5%) ferment la marche.

De tous les types de marchandises transportées dans le sens Ngaoundéré – Douala, seuls les Graines et tourteaux ainsi que les Bois sauvages connaissent une augmentation de leur tonnage.

Pour la première catégorie, après une croissance de 48,6%, elle se chiffre à 7 336 tonnes. Les Bois sauvages augmentent de 41,6% et s'estiment à 6 156 tonnes.

La baisse la plus significative est enregistrée pour les Bois débités. Ils reculent d'environ 16% et s'établissent à 6 195 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2020. Les Bois en grumes (-13,7%) et le Coton fibre (-9,9%) affichent eux aussi une tendance baissière et s'évaluent respectivement à 47 137 tonnes et 6 910 tonnes. La variation la moins importante au cours de la période d'étude est pour le compte des marchandises conteneurisées (4 622 tonnes) ; elles reculent de 5,6%.



## FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse d'environ 30% du coût de transport des Farines et céréales

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

Detail Marchandises	T3 2020	T4 2020	Variation
Hydrocarbures	62,45	61,75	-1,1%
Alumine (Mat. 1ères)	57,15	57,15	0,0%
Aide alimentaire	42,43	42,09	-0,8%
Conteneurs Montée	45,24	41,64	-8,0%
Farines et céréales	28,64	37,08	29,5%
Sucre local	32,76	35,27	7,7%
Engrais et insecticides	37,56	33,93	-9,7%
Mat. 1ères cimenterie	34,00	32,25	-5,2%
Matériaux de construction	29,14	31,84	9,3%
Oil & Gaz	39,78	24,79	-37,7%
MAD PQ1	42,80	20,99	-51,0%

*Source : Camrail*

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 dans le sens Douala – Ngaoundéré le coût de transport a connu une variation différente selon le type de marchandises.

Les autres types de marchandises voient leur coût de transport présenter une variation dont l'amplitude oscille entre 5% et 10%.

Trois (03) catégories de marchandises affichent des variations à deux chiffres. Le coût de transport des Matériaux utilisés dans le cadre du Programme du renouvellement de la voie ferroviaire baisse de moitié. Celui des Huiles et Gaz recule de 37,7% et s'élève à 24,79 FCFA/tonne-kilomètre au cours de la période d'étude. Le coût de transport ferroviaire des Farines et céréales (37,08 FCFA/tonne-kilomètre) augmente de 29,5%.

Le coût de transport de l'Alumine est resté égal à 57,15 FCFA/tonne-kilomètre. Celui des Hydrocarbures (61,75 FCFA/tonne-kilomètre) et de l'Aide alimentaire (42,09 FCFA/tonne-kilomètre) possèdent une variation inférieure à 1%.

## FRET FERROVIAIRE | Coût de transport

Hausse d'environ 5% du coût de transport du Bois débité

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

Détails Marchandises	T3 2020	T4 2020	Variation
Bois ouvrés (Débités)	46,81	48,99	4,7%
Bois Sauvages	46,42	46,09	-0,7%
Bois en grumes	41,96	41,21	-1,8%
Animaux vivants	33,70	34,62	2,7%
Coton fibre	31,31	31,25	-0,2%
Conteneurs descentes	21,52	21,14	-1,8%
Graines et tourteaux	13,37	13,75	2,8%

**Source :** Camrail

Contrairement à la période précédente, le coût de transport ferroviaire dans le sens Ngaoundéré vers Douala connaît pour la plupart des types de marchandises des variations modérées.

L'augmentation la plus significative concerne le transport des Bois ouvrés, le coût s'élève à 48,99 FCFA/tonne-kilomètre ; soit une augmentation de 4,7% comparativement au 3<sup>e</sup> trimestre 2020. Le coût de transport des Graines et tourteaux (13,75 FCFA/tonne-kilomètre) et des Animaux vivants (34,62 FCFA/tonne-kilomètre) possèdent la même tendance avec des taux de croissance de 2,8% et de 2,7% respectivement.

Le coût de transport des Bois en grumes (41,21 FCFA/tonne-kilomètre) et des marchandises conteneurisées (21,14 FCFA/tonne-kilomètre) connaissent chacun une diminution de 1,8%.

Le coût de transport du Coton fibre (31,25 FCFA/tonne-kilomètre) et celui des Bois sauvages (46,09 FCFA/tonne-kilomètre) sont les seuls à afficher sur la période d'étude une variation inférieure à 1%.





## FRET FERROVIAIRE | Transit time

Baisse de 6 jours du transit time des marchandises en conventionnel

**Tableau 12:** Transit time (en jour)

	Conteneurs			Conventionnel		
	T3 2020	T4 2020	Var (en h)	T3 2020	T4 2020	Var (en h)
Délai de chargement	1,0	0,9	-1	0,9	1,5	13
Délai de Déclaration	0,2	0,2	0	0,2	0,1	-4
Délai d'Attente Départ	0,8	0,1	-15	1,3	0,3	-23
Délai de transport	5,4	4,1	-32	10,7	5,2	-131
Délai de Placement pour Déchargement	0,1	0,2	2	1,1	1,3	3
Délai de Déchargement	0,2	0,4	5	0,8	0,8	1
Moy. Durée Total Transit Time	7,6	5,9	-41	15	9,2	-139

*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.

Le transit time pour les conteneurs en transit allant dans le sens Douala – Ngaoundéré était d'environ 6 jours au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit 41 heures de moins qu'au trimestre précédent. De toutes les séquences constituant le transit time seules celles liées au Délai de déchargement et au Délai de Placement pour déchargement présentent des délais plus grands. La première recule de 5 heures contre 2 heures pour la seconde. Le Délai de transport passe de 5 jours et demi à un peu plus de 4 jours.

Le délai de chargement (environ 1 jour) baisse d'une heure, et le Délai d'attente départ recule de 15 heures.

Le transit time des marchandises en transit ayant un mode de conditionnement conventionnel s'estimait à un peu plus de 9 jours au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit pratiquement 6 jours de moins qu'au trimestre précédent. Cette forte variation s'explique essentiellement par le fait que les séquences couvrant le délai de transport et le délai d'attente départ ont baissé respectivement d'environ 5 jours et d'un jour. Le délai de chargement a augmenté de 13 heures et vaut une journée et demie. Les autres séquences possèdent des variations inférieures ou égales à 4 heures de temps.

## FRET AERIEN | Tonnage

**Hausse d'environ 2% du fret aérien à destination du Cameroun**

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, le fret aérien global a maintenu sa tendance haussière observée depuis le trimestre précédent. Il est passé de 4 803 tonnes à 4 911 tonnes ; soit une hausse de 2,2%.

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

TYPE DE MARCHANDISES	T3 2020		T4 2020		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
COLIS DIVERS	1 437	62,1	1 514	64,2	5,4%
PRODUITS DANGEREUX	300	13	314	13,3	4,7%
GROUPAGES	152	6,6	186	8	22,4%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	93	4	125	5,3	34,4%
VIVRES	73	3,2	43	1,8	-41,1%
COLIS DIPLOMATIQUES	21	0,9	22	0,9	4,8%
AUTRES	237	10,2	154	6,5	-35,0%
<b>TOTAL</b>	<b>2 313</b>	<b>100</b>	<b>2 358</b>	<b>100</b>	<b>1,95%</b>

*Source : ADC*

Au cours de la période d'étude, les marchandises importées par voie aérienne représentaient 48% du fret aérien global tout comme au 2<sup>e</sup> trimestre 2020. Le fret aérien import est passé de 2 313 tonnes au 3<sup>e</sup> trimestre 2020 à 2 358 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit une augmentation d'environ 2%.

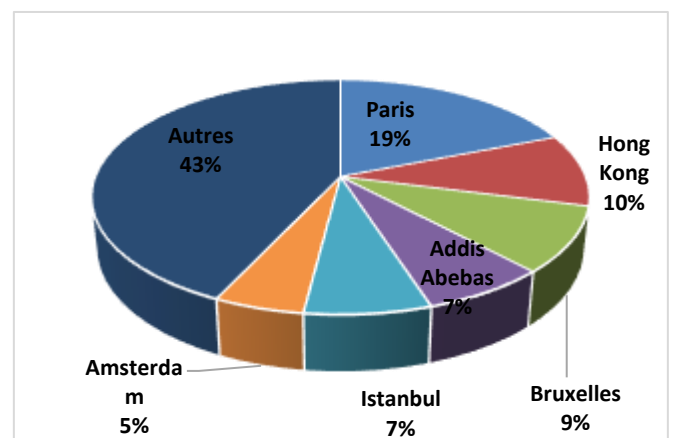
Les principales marchandises composant le fret aérien import sont restées les mêmes dans leur classement selon leur poids. Les Colis Divers (64,2%) se maintiennent à la première place, suivis des Produits Dangereux (13,3%). Les marchandises en groupage (8%) demeurent à la 3<sup>e</sup> place du classement suivies des Produits Pharmaceutiques (5,3%). Les Vivres (1,8%) comme au 3<sup>e</sup> trimestre 2020 occupent la 5<sup>e</sup> position. Les Colis Diplomatiques (0,9%) ferment le classement du Top 6 des marchandises importées par voie aérienne.

De ces principaux types de marchandises importées par voie aérienne, seuls les Vivres connaissent un recul de leur tonnage. Ils sont passés de 73 tonnes au 3<sup>e</sup> trimestre 2020 à 43 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit une baisse de 41,1%.

La hausse la plus significative est enregistrée pour les

produits Pharmaceutiques (+ 34,4%) qui se chiffrent à 125 tonnes au cours de la période d'étude. Les marchandises en groupage (186 tonnes) affichent la même tendance et croissent de 22,4%. Les Colis Divers (1 514 tonnes), les Produits Dangereux (314 tonnes) et les Colis Diplomatiques (22 tonnes) ont chacun un taux de croissance proche de 5%.

Les cargaisons importées par voie aérienne au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 provenaient essentiellement des villes ci-après : Paris (19%), Hong Kong (10%), Bruxelles (9%), Addis Abeba (7%), Istanbul (7%) et Amsterdam (5%).



## FRET AERIEN | Tonnage

**Hausse de 2,5% du fret aérien en partance du Cameroun**

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

TYPE DE MARCHANDISES	T3 2020		T4 2020		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
VIVRES	2 260	90,8	2 282	89,4	1,0%
COLIS DIVERS	139	5,6	177	6,9	27,3%
FLEURS	21	0,8	34	1,3	61,9%
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	4	0,2	4	0,2	0,0%
PRODUITS DANGEREUX	1	0,0	1	0,0	0,0%
AUTRES	65	2,6	54	2,1	-16,9%
<b>TOTAL</b>	<b>2 490</b>	<b>100</b>	<b>2 552</b>	<b>100</b>	<b>2,5%</b>

**Source :** ADC

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, les exportations camerounaises par voie aérienne représentaient 52% du fret global aérien tout comme durant le trimestre précédent. Sur la période d'étude le fret aérien export a augmenté de 2,5% et s'estimait à 2 552 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 de 89,4%. Les Colis Divers avec une contribution de 6,9% se maintiennent à la deuxième place. Les Fleurs (1,3%) et les Produits Pharmaceutiques (0,2%) ferment la marche.

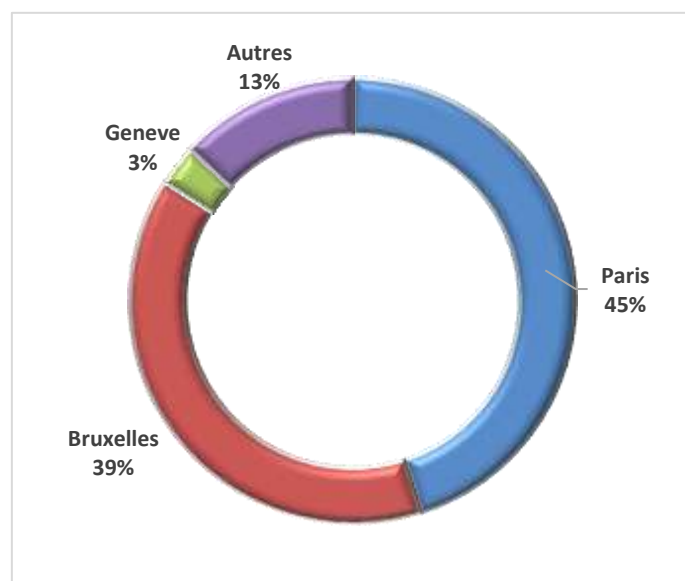
Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, des principaux types de marchandises expédiées par voie aérienne aucun n'a connu une diminution de son tonnage.

Les Produits Dangereux (1 tonne) et les Produits Pharmaceutiques (4 tonnes) ont gardé un tonnage identique à celui observé au cours du trimestre précédent.

L'augmentation la plus significative est observée pour les Fleurs. Leur tonnage augmente d'environ 62% et se chiffre à 34 tonnes au 4<sup>e</sup> trimestre 2020. Les Colis Divers passent de 139 tonnes à 177 tonnes ; soit une hausse de 27,3%.

Les Vivres croissent de 1% et s'évaluent à 2 282 tonnes au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020.

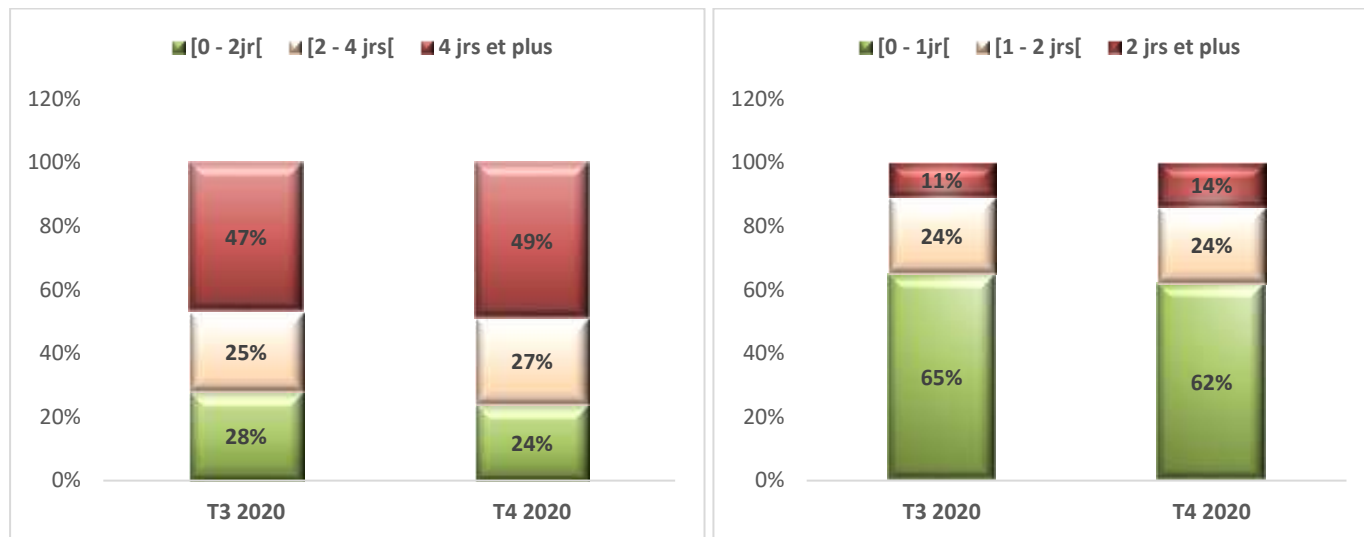
Les cargaisons exportées par voies aériennes au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 étaient principalement destinées aux villes ci-après : Paris (45%), Bruxelles (39%) et Genève (3%).



## 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 qu'au 3<sup>e</sup> trimestre 2020

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



**IMPORT**

**EXPORT**

**Source :** ADC

Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 le délai moyen de passage des cargaisons importées par voie aérienne dans les magasins aéroportuaire est resté égal à 4 jours comme au trimestre précédent. L'analyse des courts et longs délais démontre que le 3<sup>e</sup> trimestre 2020 présentait de meilleurs délais de passage aéroportuaire. En effet, au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020, 24% des cargaisons importées ont séjourné au plus 2 jours dans les magasins aéroportuaire ; soit 4 points de moins qu'au cours du trimestre précédent. En outre, 49% des cargaisons ont séjourné au moins 4 jours ; soit 2 points de plus qu'au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2020.

L'analyse mensuelle révèle que pour chaque mois du 4<sup>e</sup> 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'octobre présentait les meilleurs records du trimestre. En effet, au cours de ce mois, 26% des cargaisons sorties avaient séjourné au plus 2 jours ; et 48% avaient séjourné au moins 4 jours dans les magasins aéroportuaire. Le mois de décembre s'affiche comme celui ayant les pires records avec des différences de l'ordre de 4 points par rapport aux proportions indiquées précédemment.

S'agissant des marchandises exportées, au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 2020 leur délai moyen de passage s'évaluait à une journée comme au trimestre précédent. Par ailleurs, 62% des cargaisons exportées ont été embarquées le jour même de leur arrivée à l'aéroport ; soit 3 points de moins qu'au 3<sup>e</sup> trimestre 2020. Pour les cargaisons ayant séjourné au moins 2 jours avant leur embarquement, on note une proportion de 14% pour le 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ; soit 3 points de plus qu'au 3<sup>e</sup> trimestre 2020. Ainsi, le 3<sup>e</sup> trimestre 2020 affichait un score meilleur en termes de délai de passage.

L'examen mensuel indique que pour chaque mois du trimestre, les cargaisons étaient en moyenne expédiées un jour après leur arrivée. Cependant, l'analyse des courts et longs délais montre que le mois de décembre affichait les meilleurs records tandis que les mauvaises performances étaient enregistrées au cours du mois de novembre. Au cours du mois de décembre, 64% des cargaisons ont été expédiées le jour même de leur arrivée au terminal ; soit 5 points de plus qu'en novembre. En outre, 12% des colis ont attendus au moins 2 jours avant d'être expédié au cours du mois de décembre ; soit 5 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**

**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](http://www.cncc.cm) / EMAIL : [info@cncc.cm](mailto:info@cncc.cm)



## NOTE DE CONJONCTURE

|| 4<sup>e</sup> Trimestre 2020



**REPRESENTATION DE PARIS,**

3Rue du quatre septembre, 75002,

Tel : +33 (0) 142210626 / email : [representation@cncc.cm](mailto: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