

NOTE DE CONJONCTURE

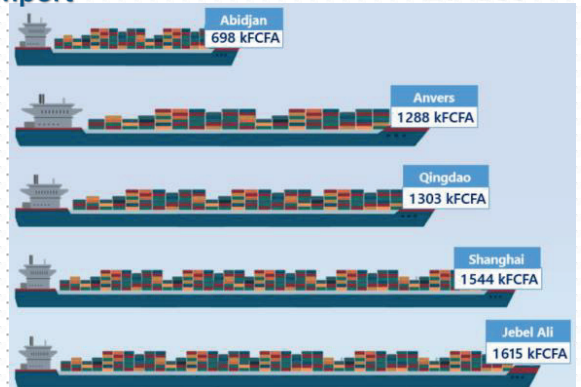
N° 039

2e TRIMESTRE 2024

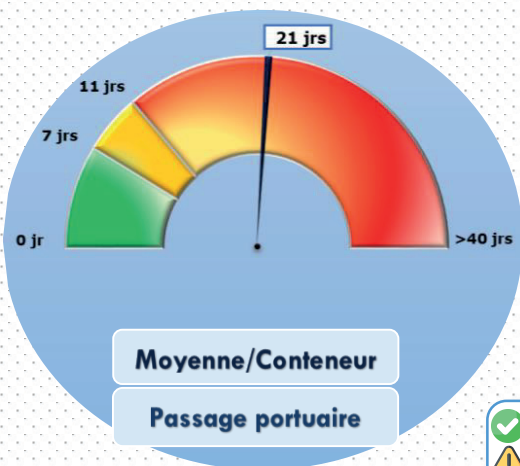
40' Frigo



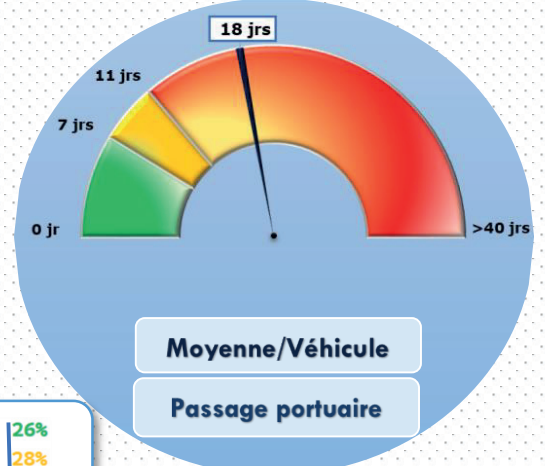
Frêt moyen à l'import



20' Sec



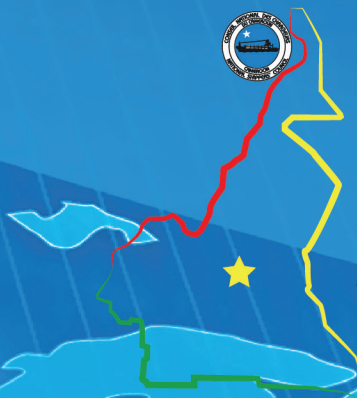
RTC



TMFD

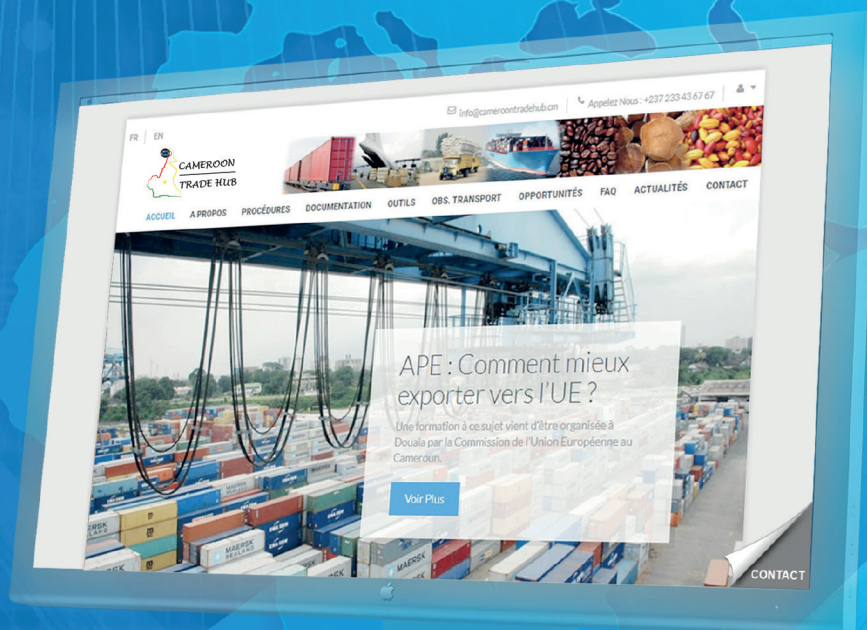
SOMMAIRE

<i>AVANT PROPOS</i>	3
<i>DOSSIER : l'impact des perturbations des routes maritimes sur le commerce mondial</i>	4
<i>COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT</i>	6
<i>Coût de Transport Maritime d'un conteneur Frigorifique 20'</i>	6
<i>Coût de Transport Maritime d'un conteneur Sec 20'</i>	6
<i>Coût de Transport Maritime d'un conteneur Frigorifique 40'</i>	7
<i>Coût de Transport Maritime d'un conteneur Sec 40'</i>	8
<i>Coût de Transport Maritime d'un véhicule</i>	9
<i>DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES</i>	10
<i>Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées</i>	10
<i>Délai de passage portuaire de véhicules</i>	11
<i>FRET AERIEN</i>	15
<i>Tonnage à l'Export</i>	15
<i>Tonnage à l'Import</i>	16



CAMEROON TRADE HUB

www.cameroontradehub.cm



**LES PROCEDURES DU COMMERCE EXTERIEUR DU
CAMEROUN EN UN SEUL CLIC**

**CAMEROON'S FOREIGN TRADE PROCEDURES
JUST A CLICK AWAY**

AVANT-PROPOS

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.

Le dossier spécial proposé par ce numéro porte sur « *l'impact des perturbations des routes maritimes sur le commerce mondial* ».

L'analyse de l'évolution des principaux



indicateurs en matière de transport de marchandises révèle que le séjour moyen des véhicules d'occasion importés au parc TMFD au 2^e trimestre 2024 (**18 jrs**) a augmenté de cinq jours en glissement annuel.

Au cours du 2^e trimestre 2024, le délai moyen de passage des marchandises conteneurisées à l'import au port de Douala est de 21 jours, soit 2 jours de plus qu'au 2^e trimestre 2023.

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

Bonne lecture !

Auguste MBAPPE PENDA
Directeur Général

DOSSIER : l'impact des perturbations des routes maritimes sur le commerce mondial

En fin novembre 2023 et en réponse aux actions d'Israël contre la bande de Gaza, des rebelles Houthis avaient saisi le navire roulier Galaxy Leader, le conduisant dans les eaux yéménites. Depuis lors, les responsables des Houthis n'ont eu de cesse de prévenir qu'ils attaqueraient tous les navires liés directement ou indirectement à Israël. Ces troubles ont engendré d'importantes perturbations dans les routes commerciales maritimes de la mer Rouge, via le canal de Suez, entraînant des ajustements significatifs dans le commerce international.

Le Canal de Suez est considéré comme la voie navigable la plus courte reliant l'Est à l'Ouest du globe, grâce à sa situation géographique unique. Il constitue un lien essentiel entre la Méditerranée et la mer Rouge, offrant une voie de navigation directe entre l'Europe et l'Asie et évitant de ce fait les longs détours autour de l'Afrique. En moyenne, 60 navires transitent quotidiennement par ce canal, transportant des marchandises d'une valeur approximative de 10 milliards d'euros. En 2023, environ 22% du commerce mondial de conteneurs par voie maritime a transité par le canal de Suez, transportant diverses marchandises vers et depuis l'océan Indien, la mer Méditerranée et l'océan Atlantique.

Compte tenu du risque d'attaque en mer Rouge (*reliant le Moyen-Orient, l'Asie et l'Afrique de l'Est à l'Europe, l'Afrique du Nord, de l'Ouest et l'Amérique*), de nombreuses compagnies maritimes évitent désormais le canal, optant pour des itinéraires plus longs mais plus sûrs, autour du Cap de Bonne-Espérance (partie sud de l'Afrique).

Cette réorientation du trafic maritime mondial entraîne des conséquences suivantes :

1) Les pertes financières pour l'Égypte.

Le nombre de navires traversant le canal de Suez a chuté de 50 %, impactant négativement les revenus provenant de cette route commerciale. La crise en mer Rouge a entraîné une baisse significative des revenus du canal de Suez, une source majeure de devises étrangères pour l'Égypte. Selon les autorités égyptiennes, cette crise a déjà provoqué une perte de 50 à 60 % des revenus du canal de Suez traduisant une perte de plus de 6 milliards de dollars.

2) La flambée des prix

Selon une étude de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), les perturbations prolongées du transport maritime par conteneurs constituent une réelle menace pour les chaînes d'approvisionnement mondiales avec pour conséquence le retard dans les livraisons. En outre, les prix de l'énergie ne cessent de grimper en raison de l'interruption des transits de gaz, ce qui a un impact direct sur l'approvisionnement et les prix de l'énergie, en particulier en Europe. La crise pourrait avoir

des répercussions sur les prix mondiaux des denrées alimentaires, l'allongement des distances et l'augmentation des taux de fret risquant de se traduire par une hausse des coûts.

3) Impact sur le climat

Depuis plus d'une décennie, le secteur du transport maritime a adopté des vitesses réduites pour diminuer les coûts de carburant et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cependant, des perturbations sur des routes commerciales clés comme la mer Rouge et le canal de Suez, conduisent à une augmentation de la vitesse des navires pour maintenir les horaires, ce qui entraîne une augmentation de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre.

La CNUCED estime que l'augmentation de la consommation de carburant résultant de l'allongement des distances et de l'augmentation de la vitesse pourrait entraîner une hausse de 70 % des émissions de gaz à effet de serre pour les trajets aller-retour.

4) L'accroissement de la demande de services dans certains ports africains.

Certains ports africains, en particulier ceux stratégiquement situés sur la route maritime autour du Cap de Bonne-Espérance ont su profiter de cette situation.

- **Des ports sud-africains**, notamment Durban, Cape Town et Port Elizabeth bénéficient de leur emplacement stratégique et de leurs infrastructures portuaires et logistiques bien développées par rapport à de nombreux autres ports africains. Cependant, bien qu'ils attirent de nouvelles entreprises, les ports sud-africains sont limités par des problèmes d'inefficacité, de congestion et d'approvisionnement en électricité, qui les empêchent de tirer pleinement profit de la crise sécuritaire de la mer Rouge et l'augmentation du trafic maritime. Ces problèmes ont incité certaines compagnies maritimes qui utilisent la route du Cap de Bonne-Espérance pour le commerce entre l'Est et l'Ouest à rechercher des services de réapprovisionnement ailleurs notamment les ports de Tombassina (Madagascar), de Port Louis (Maurice) et de Walvis Bay (Namibie).
- **Les principaux ports d'Afrique de l'Est**, notamment Mombasa (Kenya), Dar es Salaam (Tanzanie) et Beira (Mozambique), situés en dehors des routes maritimes traditionnelles reliant l'Asie à l'Europe, connaissent également une reprise en raison de l'augmentation du trafic maritime à destination et en provenance de l'Iran. Les ports du Golfe qui évitent la mer Rouge et utilisent plutôt la route du Cap de Bonne-Espérance. Cependant, les pays d'Afrique de l'Est eux-mêmes dépendent du canal de Suez. En effet, environ 31 % du volume du commerce extérieur de Djibouti passe par le canal de Suez, 15% pour le Kenya, 10% pour la Tanzanie et 34 % pour le Soudan. En évitant le canal de suez, cela se traduit évidemment par un allongement des distances parcourues par les marchandises, une augmentation des coûts commerciaux et des primes d'assurance.

- S'agissant des ports de la côte de ***l'Afrique occidentale et centrale***, l'impact positif de la crise de la mer Rouge ne se fait vraiment pas ressentir comme dans les ports situés le long de la route du Cap de Bonne-Espérance. En effet, bien que certains ports comme Luanda en Angola et ceux situés le long du golfe de Guinée comme Douala au Cameroun, Lagos au Nigeria, Tema au Ghana, Abidjan en Côte d'Ivoire et Dakar au Sénégal disposent de bonnes installations, leurs positions assez éloignées des routes maritimes traditionnelles Est-Ouest autour du cap de Bonne-Espérance les empêchent de fournir des services rentables pour le trafic maritime détourné de la mer Rouge.

COÛT DE TRANSPORT MARITIME À L'IMPORT

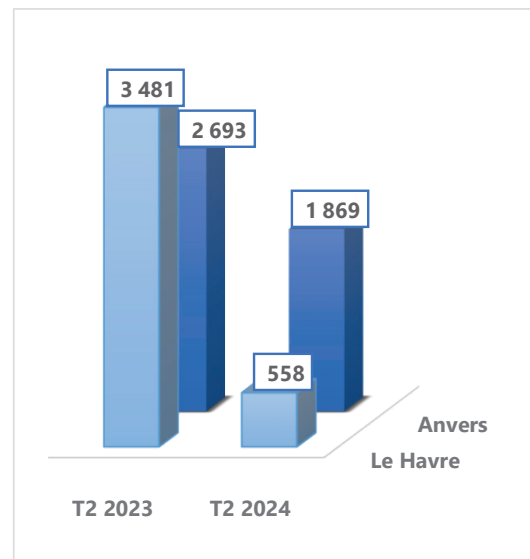
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' frigorifique

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20' frigorifique au cours du 2e trimestre 2024 a connu une baisse en glissement annuel dans les deux principaux ports d'embarquement de ce type de conteneur.

En effet, Au port d'Anvers, le coût moyen de transport s'est établi à 1,87 millions de FCFA, soit une baisse de 31% en glissement annuel.

Au port du Havre, il baisse de 84% en glissement annuel et se situe à 558 000 FCFA au 2e trimestre de l'année 2024.

Graphique 1 : Coût moyen de transport maritime d'un 20' Frigo (en millier de FCFA)



Source : CNCC

Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 20' Sec

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

PAYS	PORTS	T2 2023	T2 2024	Variation	PAYS	PORTS	T2 2023	T2 2024	Variation
Chine	Qingdao	1 483	1 303	-12%	Belgique	Anvers	1 424	1 288	-10%
	Nansha	1 234	1 223	-1%	France	Le Havre	1 326	1 324	-0,2%
	Shanghai	1 721	1 544	-10%	Egypte	Alexandrie	1 328	1 164	-12%
	Ningbo	1 229	1 221	-1%	Côte d'Ivoire	Abidjan	1 090	698	-36%
	Xingang	1 391	1 282	-8%	Afrique du Sud	Durban	2 259	2 368	5%
EAU	Jebel Ali	1 759	1 615	-8%	Sénégal	Dakar	1 126	957	-15%

Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un conteneur 20' sec dans les principaux ports d'embarquement asiatiques a connu une embellie au cours du 2e trimestre 2024. Trois chargeurs sur quatre ont dépensé

chacun au plus 1,5 million de FCFA pour acheminer un conteneur 20' sec à partir des ports de Ningbo et Nansha. S'agissant des principaux ports africains d'embarquement des conteneurs 20' sec, hormis le port de

Durban, le coût moyen de transport d'un conteneur 20' sec a baissé en glissement annuel au cours de la période sous revue.

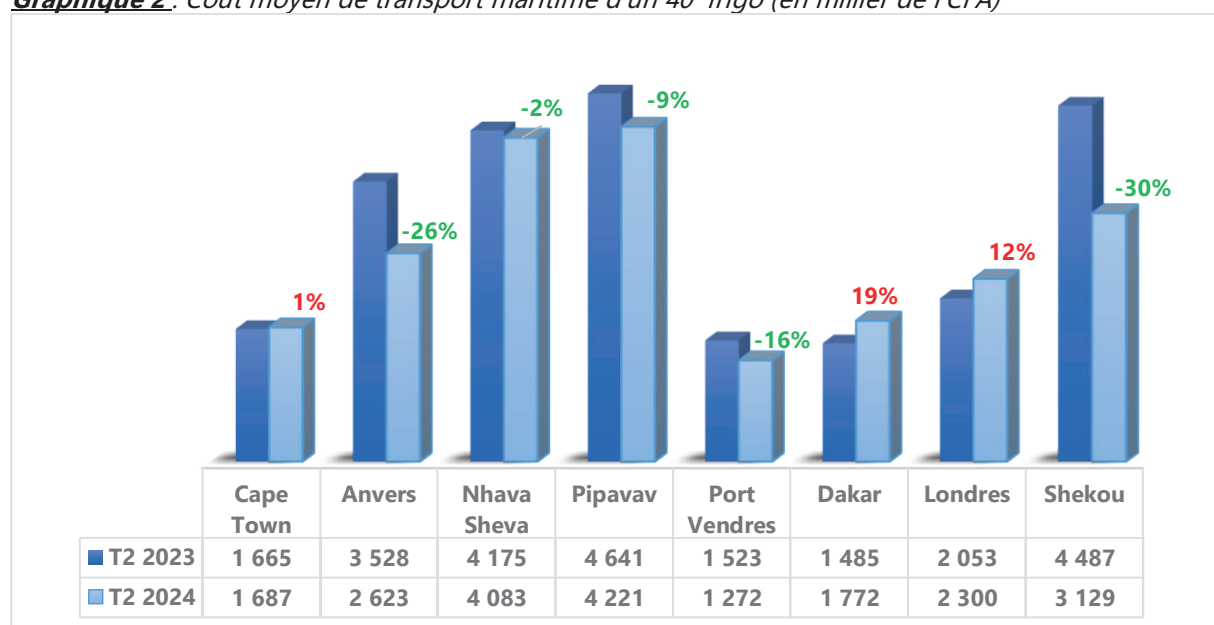
Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' Frigorifique

Au cours du 2e trimestre 2024, le coût de transport d'un 40' frigorifique a connu des variations diverses dans l'ensemble des ports d'embarquement de ce type de conteneur pour le Cameroun.

Sur le continent africain, on a enregistré une augmentation en glissement annuel de 19% au port de Dakar et 1% au port de Cape Town pour des coûts moyens respectifs de 1,77 million de FCFA et 1,69 million de FCFA au 2e trimestre 2024. De plus, 25% des chargeurs ayant utilisé le port sénégalais ont déboursé plus de 1,98 million de FCFA à titre de frais de transport de leur conteneur. Aussi, un chargeur sur quatre ayant embarqué son conteneur 40' frigorifique au port de Cape Town a payé plus de 1,97 million de FCFA pour l'acheminer au Cameroun.

En Europe, le transport d'un 40' frigorifique de Port Vendres pour le Cameroun a coûté aux chargeurs en moyenne 1,27 million de FCFA au cours de la période soit une baisse de 16% en glissement annuel. Toutefois, 25% des chargeurs ont payé plus de 1,82 million de FCFA pour faire parvenir un conteneur 40' frigorifique au Cameroun à partir du Port Vendres.

Graphique 2 : Coût moyen de transport maritime d'un 40' frigo (en millier de FCFA)



Source : CNCC

On note que le coût moyen de transport d'un 40' frigorifique à partir du port de Pipavav a diminué de 9% au 2e trimestre 2024 par rapport au 2e trimestre 2023. Les tarifs pratiqués dans

ce port indien ne sont pas très éloignés les uns des autres (plus ou moins 200 milles FCFA de la moyenne).

Enfin, le coût moyen de transport d'un conteneur 40' frigorifique à partir du port de Shekou a baissé passant de 4,49 millions de FCFA au 2e trimestre 2023 à 3,13 millions de FCFA au 2e trimestre 2024. Par ailleurs, 75% des chargeurs disent avoir dépensé moins de 3,5 millions de FCFA pour embarquer un 40' frigorifique à destination du Cameroun.

Coût de Transport Maritime d'un Conteneur 40' sec

Tableau 2. Coût moyen de transport maritime d'un 40' Sec (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T2 2023	T2 2024	Variation	PAYS	PORTS	T2 2023	T2 2024	Variation
Côte d'Ivoire	Abidjan	1 392	1 460	5%	Chine	Ningbo	1 492	1 454	-3%
USA	Baltimore	2 183	2 034	-7%		Nansha	1 535	1 529	-0,4%
	New York	2 438	2 006	-18%		Qingdao	2 053	1 825	-11%
Canada	Montréal	1 957	1 851	-5%	EAU	Jebel Ali	2 008	1 954	-3%
Belgique	Anvers	1 895	1 837	-3%	France	Le Havre	1 455	1 086	-25%

Source : CNCC

En dehors du port d'Abidjan, le coût moyen de transport d'un conteneur 40' sec a diminué dans l'ensemble des principaux ports d'embarquement de ce type de conteneur au cours du 2e trimestre 2024.

Au niveau des principaux ports européens d'embarquement des conteneurs 40' sec, il fallait dépenser en moyenne respectivement 1,84 et 1,09 million de FCFA pour embarquer ce type de conteneur à partir des ports d'Anvers et du Havre au 2e trimestre 2024. Un chargeur sur quatre déclare avoir dépensé plus de 2,36 millions de FCFA pour importer un conteneur 40' sec à partir du port belge.

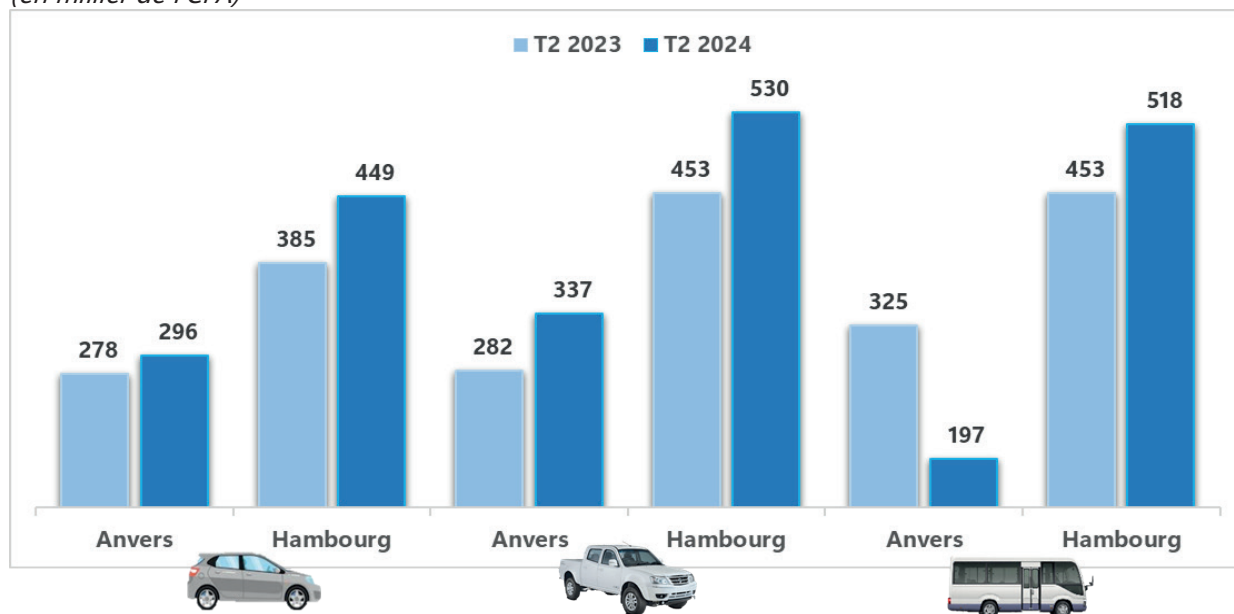
Au port de Montréal, le coût moyen de transport se situe à 1,85 million de FCFA au 2e trimestre 2024 soit une baisse de 5% en glissement annuel. Par ailleurs, avec moins de 1,97 million de FCFA, 75% des chargeurs ont pu expédier un conteneur 40' sec. Au port de Baltimore (-7%), les tarifs pratiqués d'un chargeur à l'autre sont très peu dispersés. En effet, $\frac{3}{4}$ des chargeurs ayant expédié leurs conteneurs par ce port ont payé moins de 2,20 millions de FCFA.

En ce qui concerne les principaux ports d'embarquement asiatiques, le coût moyen de transport d'un 40' sec à partir des ports de Ningbo, Nansha, Qingdao et de Jebel Ali est respectivement de 1,45 million de FCFA, 1,53 million de FCFA, 1,83 million de FCFA et 1,95 million de FCFA au 2e trimestre 2024. Notons que c'est au port de Qingdao que la baisse est la plus importante avec taux de -11% en glissement annuel.

S'agissant du port d'Abidjan, il est de 1,46 million de FCFA et les tarifs pratiqués sur la période sont très proches les uns des autres.

Coût de Transport Maritime d'un véhicule

Graphique 3 : Coût moyen de transport maritime d'un véhicule de tourisme et de transport en commun (en millier de FCFA)



Source : CNCC

Dans les deux principaux ports d'embarquement des véhicules de tourisme à destination des ports de Kribi et Douala, le coût moyen de transport a connu une tendance haussière au cours du 2e trimestre 2024. En effet, au port d'Anvers, le coût moyen de transport d'un véhicule de tourisme est passé de 278 000 à 296 000 FCFA, soit une augmentation de 6% en glissement annuel. Au port de Hambourg il se situait à 449 000 FCFA correspondant à une augmentation de 17% en glissement annuel. Les tarifs sont moins dispersés au port de Hambourg où ¾ des chargeurs ont dépensé moins de 453 000 FCFA. S'agissant des Pickups, le coût moyen de transport au cours de la période d'étude a augmenté de

20% à partir du port d'Anvers (337 000 FCFA). C'est la même tendance observée au port de Hambourg. En effet, pour assurer l'acheminement d'un Pickup, les chargeurs ont versé en moyenne la somme de 530 000 FCFA à partir du port allemand soit une hausse d'environ 17% en glissement annuel. Toutefois, les tarifs pratiqués ici sont moins dispersés et s'éloignent d'au plus 14 000 FCFA de la moyenne. S'agissant des importations des Minibus, les chargeurs disent avoir déboursé au 2e trimestre 2024, en moyenne, 197 000 FCFA (-39%) pour acheminer un minibus à partir du port d'Anvers et 518 000 FCFA (+14%) à partir du port de Hambourg.

Tableau 3 : Coût moyen de transport maritime d'un camions et autres engins lourds (en millier de FCFA)

PAYS	PORTS	T2 2023	T2 2024	Variation	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3
CAMIONS							
Belgique	Anvers	2 180	1 795	-18%	295	1 968	2 821
Allemagne	Hambourg	1 630	2 001	23%	1 968	1 968	2 165
AUTRES LOURDS							
Belgique	Anvers	2 793	4 324	55%	3 313	4 926	5 543

Source : CNCC

Le coût moyen de transport d'un camion à partir du port de Hambourg à destination du Cameroun a augmenté de 23% en glissement annuel au 2^e trimestre 2024. En effet, il passe de 1,63 million de FCFA au 2^e trimestre 2023 à 2 millions de FCFA au 2^e trimestre 2024.

Par contre, au port d'Anvers, on a enregistré une baisse en glissement annuel de 18% du

coût moyen de transport d'un camion au cours de la période sous revue.

S'agissant du coût moyen de transport d'un engin lourd à partir du port belge à destination du Cameroun, il se situait à 4,32 millions de FCFA au 2^e trimestre 2024 correspondant à une hausse de 55% en glissement annuel.

DELAIS DE PASSAGE PORTUAIRE DE MARCHANDISES

Délai de passage portuaire de marchandises conteneurisées

Tableau 4 : Délai de passage portuaire des conteneurs à destination du port de Douala (en jours)

	avr-23	mai-23	juin-23	T2 2023	avr-24	mai-24	juin-24	T2 2024
Moyenne	18,7	19,1	19,3	19,0	18,9	21,9	21,0	20,5
Variation					1%	15%	9%	8%
1^{er} Quartile	8	9	8	8	9	10	8	9
2^e Quartile	13	13	13	13	13	15	13	14
3^e Quartile	23	24	25	24	24	30	26	26
Au plus 11 jrs	44%	38%	43%	41%	38%	35%	38%	37%

Source : Régie du Terminal à Conteneurs de Douala (RTC)

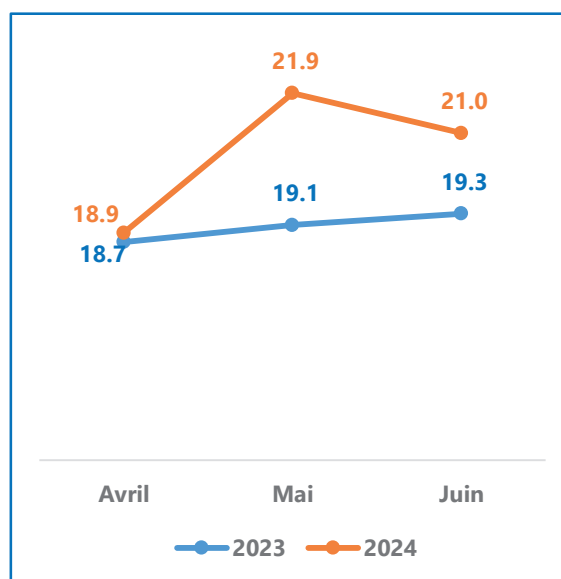
A la RTC, les conteneurs à l'import séjournent en moyenne 21 jours au 2^e trimestre 2024, soit deux jours de plus

qu'au 2^e trimestre 2023. Cette différence du délai moyen au cours des 2^es trimestres de 2024 et 2023 se fait également ressentir à travers la proportion de conteneurs ayant

été soumis aux pénalités relatives au séjour prolongé ; En effet elle est respectivement de 63% et 59% en 2024 et 2023. Notons également que 25% des conteneurs ont dû attendre plus de 26 jours pour sortir du terminal au cours de la période d'étude.

Une analyse mensuelle permet de constater également que les séjours moyens des conteneurs au 2e trimestre sont plus importants en 2024 quel que soit le mois choisi. Aussi, moins de 40% des conteneurs sont sortis du parc sans pénalités (38% en avril, 35% en mai et 38% en juin 2024).

Graphique 4 : Délai de passage mensuel des conteneurs au port de Douala (en jours)



Source : RTC

Délai de passage portuaire de véhicules

Tableau 5 : Délai de passage portuaire des véhicules au parc automobile TMFD (en jours)

	avr-23	mai-23	juin-23	T2 2023	avr-24	mai-24	juin-24	T2 2024
Moyenne	12,2	12,8	13,2	12,7	13,3	19,4	19,4	17,5
Variation					9%	51%	47%	38%
1^{er} Quartile	6	6	6	6	6	8	9	7
2^e Quartile	9	8	9	9	8	11	12	11
3^e Quartile	15	15	15	15	15	22	38	21
Au plus 11 jrs	69%	72%	69%	70%	68%	54%	45%	55%

Source : Terminal Mixte Fruitier de Douala (TMFD)

Au 2e trimestre 2024, le délai moyen de passage des véhicules au parc TMFD se situait à 18 jours soit cinq jours de plus que le délai observé au 2e trimestre 2023. On note également une différence au niveau de la proportion de véhicules importés sortis du parc TMFD et ayant passé au plus 11 jours (c'est-à-dire sans être exposés aux pénalités liées au stationnement prolongé et surestaries). En effet, 55% des véhicules débarqués au parc TMFD au 2e trimestre

2024, sont sortis dans les délais réglementaires, par contre au 2e trimestre 2023, 70% des véhicules ont pu sortir dans les mêmes conditions.

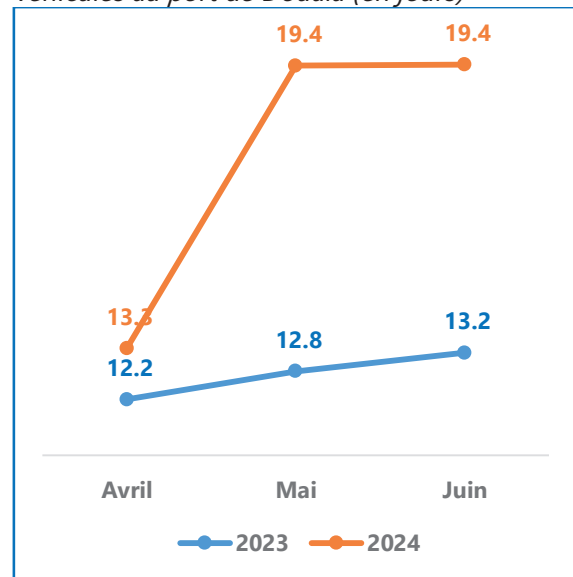
L'analyse mensuelle permet de constater que quel que soit le mois, le 2e trimestre 2024 affiche des séjours moyens des véhicules au parc TMFD plus longs comparativement au 2e trimestre 2022.

Au mois d'avril 2024, les chargeurs mettaient en moyenne 13 jours pour faire sortir leurs véhicules du parc TMFD, soit 1 jour en moins par rapport au mois d'avril 2023. Au cours de ce mois, 50% des véhicules sont sortis en moins 8 jours.

Au mois de mai 2024, 54% des véhicules sortis avaient séjourné au plus 11 jours au parc TMFD. Par ailleurs, on note une augmentation de 3 jours du délai moyen de passage des véhicules comparativement au mois de mai 2023 qui était de 13 jours.

Le mois de juin 2024 affiche un séjour moyen de passage des véhicules de 19 jours soit six jours de plus qu'en juin 2023.

Graphique 5 : Délai de passage mensuel des véhicules au port de Douala (en jours)



Source : TMFD

FRET AERIEN

Tonnage à l'Export

Tableau 6 : Fret aérien à l'export par type de marchandises (en tonnes)

Produits exportés	T2 2023		T2 2024		Variation
	Tonnage	%	Tonnage	%	
Denrées alimentaires	1 150	82,56%	1 416	87,8%	23,1%
Objets d'art et d'artisanat	28	2,01%	28	1,7%	0,0%
Fleurs	28	2,03%	25	1,6%	-10,7%
Matériels et équipements pétroliers	19	1,39%	5	0,3%	-73,7%
Autres	167	12,01%	138	8,6%	-17,37
TOTAL	1 393	100%	1 612	100%	15,7%

Source : CNCC

Au cours du 2e trimestre 2024, les exportations camerounaises par voie aérienne représentent 42% du fret global aérien, soit 1 612 tonnes correspondant à une hausse de 16% en glissement annuel.

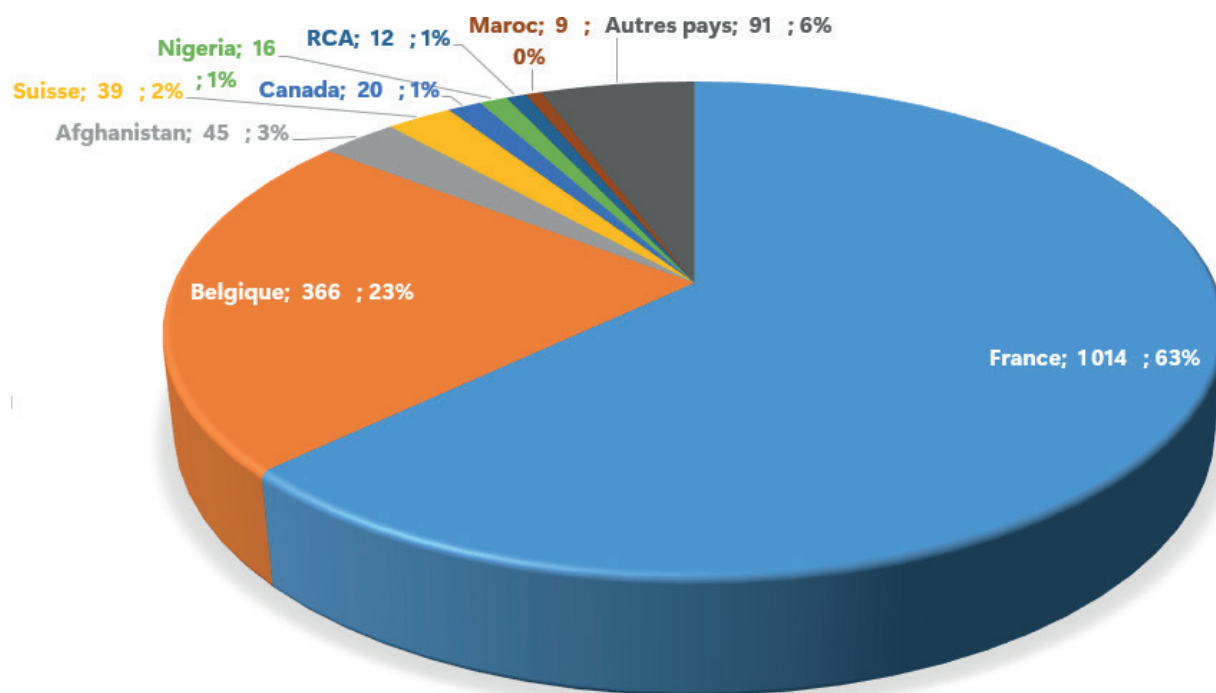
Le trafic aérien à l'export est dominé par les sorties des denrées alimentaires qui représentent 88% des flux sortants, suivies

des Objets d'art et d'artisanat (2%) et des fleurs (2%).

Les cargaisons camerounaises exportées par voies aériennes au cours du 2e trimestre 2024 ont deux principales destinations : la France (63%) et la Belgique (23%). Les principaux pays de destination en Afrique

sont le Nigeria, la RCA et le Maroc représentant chacun, 1% des flux sortants.

Graphique 6 : Fret aérien à l'export par pays de destination (en tonnes et en %)



Source : CNCC

Tonnage à l'Import

Tableau 7 : Fret aérien à l'import par type de marchandises (en tonnes)

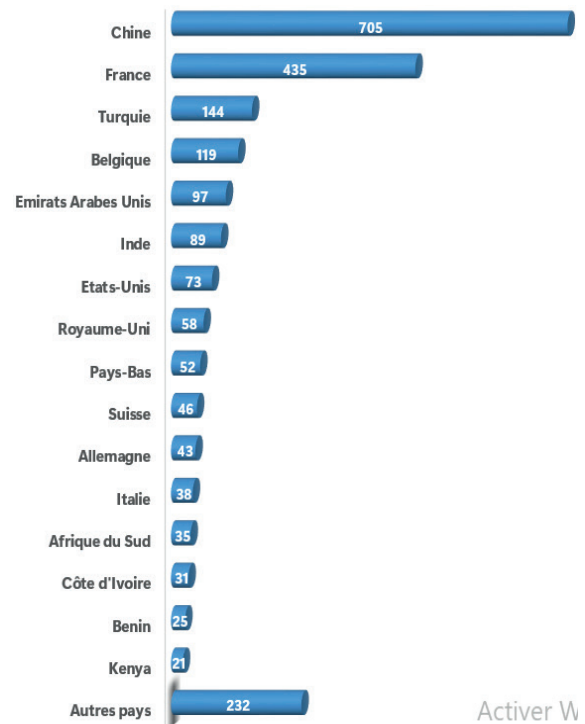
Produits importés	T2 2023		T2 2024		Variation
	Tonnage	Tonnage	Tonnage	%	
Articles d'habillement	278	13,84%	411	18,34%	48%
Pièces de rechanges	213	10,61%	228	10,18%	7%
Équipements de télécommunication	30	1,48%	111	4,97%	272%
Téléphones portables & accessoires	227	11,30%	111	4,95%	-51%
Produits pharmaceutiques	165	8,23%	92	4,09%	-44%
Colis diplomatiques	20	1,01%	70	3,11%	249%
Matériels et équipements pétroliers	50	2,52%	67	3,01%	35%
Produits alimentaires	73	3,65%	57	2,53%	-22%
Matériel médical	19	0,96%	44	1,97%	132%
Effets personnels	86	4,30%	25	1,11%	-71%
Fleurs	9	0,44%	14	0,62%	53%
Aromes	21	1,06%	13	0,56%	-40%
Poussins d'un jour	4	0,20%	4	0,18%	0%
Œufs à couvrir	24	1,19%			
Autres	787	39,21%	996	44,39%	27%
TOTAL	2 007	100,0%	2 243	100%	12%

Source : CNCC

Au 2e trimestre 2024, 2 243 tonnes de marchandises ont débarqué par voie aérienne au Cameroun correspondant à une hausse de 12% par rapport au 2e trimestre 2023. La structure des importations par voie aérienne est plus diversifiée qu'à l'export au 2e trimestre 2024 avec 13 types de produits qui absorbent à peine 56% des flux entrants. Parmi ces 14 principaux types de produits, les articles d'habillement, les pièces de rechanges (*automobiles, machines, appareils, etc.*), les équipements de télécommunication, les téléphones portables & accessoires et les produits pharmaceutiques représentent 43% de l'ensemble des flux entrants au cours de la période.

Ces différents produits importés par voie aérienne au 2e trimestre 2024 proviennent principalement de la Chine (31%), la France (19%), la Turquie (6%), la Belgique (5%), les Émirats-Arabes Unis (4%) et l'Inde (4%).

Graphique 7 : Fret aérien à l'import par pays de provenance (en tonnes)



Source : CNCC

Activer W

Directeur de Publication :

Auguste MBAPPE PENDA

Rédacteur en Chef :

Fernand Douglas NOLGA

Equipe de Rédaction :

Joseph Franck BION

Hermann NGASSA NKENGNE

Christopher AGWAGWA

Cyrille TIKI

Luc NDOB

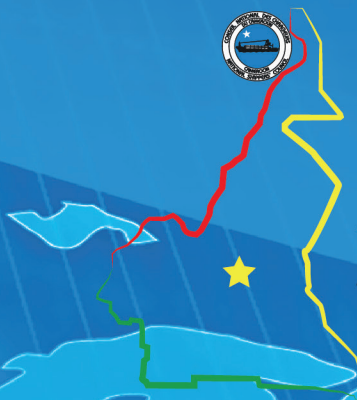
Junior OKOUMAMA

Fabien II AMOUGOU

Randolph NJUME METUGE

Design graphique et impression

Harmony poly Business



CAMEROON TRADE HUB

www.cameroontradehub.com



**LES PROCÉDURES DU COMMERCE EXTERIEUR DU
CAMEROUN EN UN SEUL CLIC**

**CAMEROON'S FOREIGN TRADE PROCEDURES
JUST A CLICK AWAY**