

BÉJAÏA PORT INFOS

74
MAR
AVR
2011

LE BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA



مؤسسة ميناء بجاية
ENTREPRISE
PORTUAIRE
DE BEJAIA

13^{ème} année, édité par le Département Marketing
Port de Bejaia SPA au capital 1 700 000 000 DA. Siège social 13, avenue des frères Amrani Béjaïa 06000. Tél : +213 34 21 18 07/08/93 - Fax : +213 34 20 14 88
Site WEB : www.portdebejaia.dz



VISITE

*M. Halim BENATALLAH au
port de Béjaïa*

Page 2



ACTUALITES

Préparation de la saison estivale :
M. Halim BENATALLAH
au port de Béjaïa

Page 2

Visite au port de Béjaïa de
responsables des Garde-côtes Américains

Page 2

L'aboutissement d'un programme de
developpement (suite)

Page 3

Manager le Capital Humain

Page 3



Acquisitions

Page 8

CHIFFRES

Bilan 1er trimerstre
2011

Page 4 et 5



ETUDES ET OPINIONS

Evolution des ports et du transport multi-
modal (suite)

Page 6 et 7

Visite de douaniers français au port de
Béjaïa

Page 8



EDITORIAL

Au cours du premier trimestre de l'année en cours, le trafic du port de Béjaïa a connu un fléchissement de 31%, comparativement à la même période de 2010. Cette baisse est essentiellement due à la régression enregistrée par le trafic hydrocarbures, conséquence de dommages subis par la canalisation et dont les travaux de réhabilitation sont en cours.

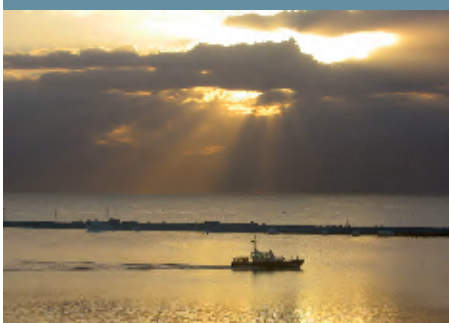
Dans un autre registre, les démarches engagées, notamment en direction des Walis, pour l'acquisition de terrains devant être aménagés en ports secs, sont en voie de finalisation. En effet, le dossier concernant le site d'Ighil Ouberouak et le site en concession à Tixter (Bordj Bou Arréridj) a été soumis à l'ANDI pour examen par le Conseil National des Investissements (CNI).

Notre port continue également à s'enrichir de nouveaux équipements dans le cadre de son programme d'acquisitions et de modernisation de son matériel de manutention et de navigation.

Enfin, comme chaque année, nous serons présents à la Foire Internationale d'Alger, aux côtés de notre filiale Bejaia Mediterranean Terminal (BMT) en un stand commun,

pour rencontrer nos partenaires actuels et des clients potentiels et leur exposer la stratégie et les projets de développement du port de Béjaïa.

Le Directeur Général



**Préparation de la saison estivale :
M. Halim BENATALLAH
au port de Béjaïa**



Le Secrétaire d'Etat auprès du Ministère des Affaires Etrangères chargé de la communauté algérienne à l'étranger, Monsieur Halim BENATALLAH, a convenu à l'issue de la réunion de travail tenue au siège de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa avec les responsables du port et les autorités locales, de reconduire les mêmes mesures et le même dispositif d'accueil durant la saison estivale prochaine ; un dispositif jugé satisfaisant par le Comité de Facilitation du port de Béjaïa.

La Société Nationale de transport Maritime des Voyageurs (SNTMV), a également maintenu le même programme que la saison précédente, avec une consistance de 19 escales pour toute la période estivale.

A l'issue de cette réunion, M.BENATALLAH a animé une conférence de presse durant laquelle il a rappelé l'urgence nécessaire de concrétiser le projet de la nouvelle gare maritime du port de Béjaïa, qui, selon lui, permettrait un meilleur accueil de nos ressortissants à l'étranger.



**Visite au port de Béjaïa de
responsables des
Garde-côtes Américains**



Dans le cadre du renforcement de la coopération entre l'Algérie et les Etats-Unis d'Amérique, une délégation d'experts en sécurité portuaire des gardes-côtes américains accompagnée de cadres du Ministère des Transports, ont effectué le 04 avril 2011 une visite au port de Béjaïa.

Cette visite s'inscrit dans le même sillage que celles effectuées en 2004, 2006, 2009 et 2010 par des responsables des gardes-côtes américains et dont l'objectif principal est de s'assurer de la conformité des dispositifs de sûreté mis en place au niveau des ports nationaux de commerce, conformément aux exigences du Code ISPS.

Après avoir visité les différentes installations portuaires et celles situées en off shore, la délégation américaine a eu une séance de travail avec le Directeur Général de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, Monsieur Rabah Moussaoui, en présence des responsables des administrations concernées par le programme.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, les questions de sécurité et de sûreté sont demeurées une préoccupation majeure pour le monde entier en général et, pour les Etats-Unis en particulier. Cette préoccupation s'est traduite par l'instauration du code ISPS dont ils assurent le suivi au sein de tous les ports.



L'ABOUTISSEMENT D'UN PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT (SUITE)



De par sa position géographique, située à équidistance entre le chef lieu de la wilaya de Tizi-ouzou et de Béjaïa, d'une part et, de l'importance de ses capacités d'autre part, le port d'Azeffoun est appelé à jouer un rôle primordial dans le développement des activités de pêche.

Le port de pêche d'Azeffoun dispose en effet :

- D'une digue principale de 440.00 ML
- D'une passe d'entrée de 835.00 M
- D'un plan d'eau de 2.67 HA

Il dispose surtout d'un terre-plein important d'une superficie de 6.40HA, sur lequel nombre d'opportunités d'investissements aussi importantes les unes que les autres, ont été dégagées par l'étude d'optimisation élaborée par le L.E.M pour booster le secteur de la pêche qui reste l'un des plus importants pourvoyeurs d'emplois dans la région.

C'est ainsi que des MINAPPECH I, II, III et IV, divers projets d'un impact socio-économique certain, ont été mis en compétition et sont actuellement achevés pour certains, et en cours pour d'autres.

Ces investissements touchent aussi bien aux activités techniques (construction et réparation navale) froid et commercialisation (Halle à Marée et Entrepôt Frigorifique), que l'approvisionnement (Station d'avitaillement et Magasin

de vente de pièces de rechange et matériels de pêche).

1. Activités techniques :

Dans ce domaine, il est prévu la réalisation d'un chantier de construction navale et un autre de réparation navale.

Ces deux 02 projets confiés à une société Algéro-Coréenne, s'étendent sur une superficie totale de 11 000.00 m², pour un investissement de 150 000 000.00DA.

Outre la création d'emplois directs dont le nombre prévu est de 78, l'impact socio-économique de ces investissements est indéniable, dans la mesure où ces deux (02) chantiers sont appelés à rayonner sur tout le littoral centre en matière de réparation navale et de disponibilités d'embarcations fabriquées localement.

Ces (02) projets ont tous les (02) été implantés, les études achevées et l'approvisionnement en charpentes métalliques est en cours.

Cependant, pour être efficaces, ces 02 projets nécessitent le déroctage du petit bassin pour l'installation d'une estacade dotée d'un roulev.

Des démarches ont été entreprises auprès de la DTP de Tizi-Ouzou pour l'inscription de cette opération.

2. Activités froids et commercialisation :

Dans ce chapitre, il est prévu un entrepôt frigorifique, une halle à marée et une fabrique de glace.

Concernant l'entrepôt frigorifique, celui-ci est implanté sur une superficie de 500 m², a nécessité un investissement de l'ordre de 8 784 000.00 DA environ et va générer 08 emplois directs. Les travaux de ce projet sont achevés et en instance de mise en exploitation.

S'agissant de la halle à marée, cette dernière conçue selon les

normes internationalement admises en matière d'hygiène, de traçabilité, etc... a atteint un taux de 90%. Sa mise en service est tributaire de l'installation de l'afficheur électronique.

Les avantages de la Halle à Marée sont multiples, en ce sens qu'elle permet une totale transparence dans les transactions, un contrôle sanitaire rigoureux et une meilleure maîtrise des statistiques.

Il est attendu, de ce projet qui s'étend sur 450 m², la création de 15 emplois directs pour un montant d'investissements estimé à environ 63 000 000.00 DA.

Enfin, pour la fabrique de glace, il y'a lieu de noter que le projet a été concédé et son implantation interviendra incessamment.

3. Activités approvisionnement :

Dans ce secteur, il est prévu une station d'avitaillement en carburants et lubrifiants, actuellement en activité et un magasin de vente de matériels de pêche et de pièces de rechange. Ce dernier est concédé et sera implanté dans les prochains jours.

Sur un autre chapitre, il y'a lieu de rajouter la réalisation d'un cercle pour pêcheurs, conçu sur 02 niveaux, dont le premier comprend un restaurant pour la corporation et un cyber café et le second destiné aux visiteurs.

Implanté sur une superficie de 200 m², ce cercle dont les travaux sont achevés a nécessité un investissement de 17 000 000.00 DA et va générer 13 emplois directs.

En conclusion, la mise en exploitation de tous ces projets permettra d'insuffler une dynamique à toute l'économie de la région.

M.BOUICH Directeur Général de l'EGPP

Manager le Capital Humain



Notre entreprise s'est dotée d'un système de Management du Capital Humain visant l'optimisation de toutes les ressources et la simplification managériale.

Disposer d'une gestion dont les enjeux actuels sont l'efficacité et la cohérence, l'engagement et la mobilisation du management de proximité et des collaborateurs, constituent la clef de la réussite.

Premier utilisateur, le management de proximité, qui est amené à gérer au quotidien la ressource humaine dont il a la charge et dont il assume la responsabilité. Il est ainsi souvent seul face aux problèmes de gestion des personnes. Souvent démuné, il doit être accompagné par une fonction qui devra lui prodiguer conseil et outils pour développer la performance des équipes et atteindre les objectifs assignés. La hiérarchie sera ainsi en capacité d'assurer la mobilisation

des personnels.

Les dimensions et les objectifs sont définis dans une vision Capital Humain, supportées par des systèmes de gestion des ressources humaines et renforcées par des pratiques établies, connues et partagées par l'ensemble des intervenants de l'entreprise, en vue de :

- Obtenir l'engagement et l'implication des collaborateurs (personnels) ;
- Suivre la satisfaction interne ;
- Favoriser la fidélisation du personnel ;
- Utiliser des pratiques managériales de proximité permettant d'identifier les pratiques de reconnaissance et de récompense, ainsi que les pratiques de développement des compétences ;
- Instaurer une qualité de vie au travail.

Outre le partage, la réussite du projet réside dans l'engagement de la ligne hiérarchique (management de proximité) à coopérer avec la Direction Ressources Humaines. Pour sa part, la Direction des Ressources Humaines a revu ses processus et ses procédures dans le but d'assurer l'équité et la cohérence des systèmes de rémunération, le développement des compétences, le recrutement et l'évaluation de la performance.

Les principaux défis relevés par la fonction ressources humaines sont :

- La définition d'une stratégie pour la fonction ressource humaine construite sur les bases de la relation client fournisseur interne et, la définition des indicateurs de la qualité de service attendue par nos différents clients et partenaires (directions, managers, personnels, partenaires sociaux) ;
- Le renforcement de la fonction ressource humaine dans sa technicité et sa dotation d'outils efficaces ;
- L'émergence du management opérationnel dans la gestion des personnes et sa place de partenaire privilégié dans le développement du capital humain ;
- La relève du personnel, compte tenu de la pénurie de main d'œuvre ;
- La préservation de l'employabilité ;
- Le renforcement et la diffusion des habiletés et des comportements individuels et collectifs, sont porteurs d'innovation.

La réussite de ce projet contribuera certainement à l'optimisation de la prestation de service de nos clients.

Direction des Ressources Humaines



BILAN 1^{ER} TRIMESTRE 2011

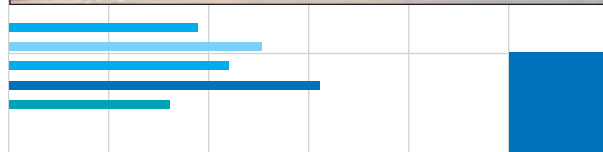
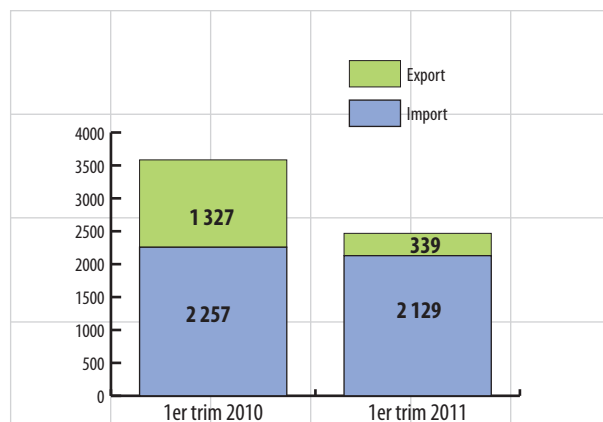
■ Au premier trimestre 2011, l'activité maritime a connu une baisse, enregistrant 2.469.115 tonnes contre 3.585.375 tonnes à la même période de 2010. Cette baisse de 31% a été principalement causée par la régression de 67% du trafic des hydrocarbures, mais aussi par le léger recul de 5% du trafic des marchandises générales.

Les importations ont enregistré une baisse de 6% engendrée par les produits suivants :

- Le blé (-16%) : La taxe sur le blé imposée aux opérateurs privés depuis juillet 2010 a contraint ces derniers à s'approvisionner sur le marché local, dont l'importation est assurée exclusivement par l'OAIC.
- Le ciment (-92%) : Suite à la fin du contrat signé en 2010 pour le déchargement de 250.000 tonnes de ciment, entrant dans le cadre du programme national d'importation de ciment.
- Le sucre (-23%) et les huiles (-6%) : Situation de recul enregistrée suite aux perturbations ayant touché le marché relatif à ces deux produits.
- Le soja (-22%) : Suite à la flambée des prix qu'a connu ce produit sur les marchés mondiaux.

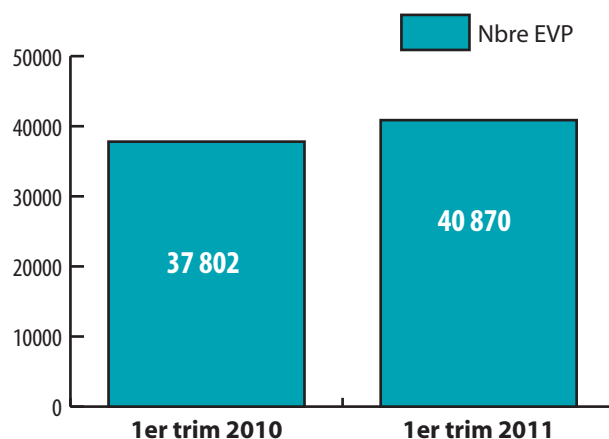
Par ailleurs, certains produits ont connu une croissance appréciable, tels que le maïs (+22%), les produits métallurgiques (+18%) et les produits divers (+19%).

Les exportations ont par contre connu une baisse plus importante que celle enregistrée par les importations, soit 74% de moins que le 1er trimestre de l'exercice précédent. Cette baisse a été causée par la régression du trafic des hydrocarbures qui serait plutôt due aux dommages de la canalisation dont les travaux de réhabilitation sont en cours. Toutefois, il est important de signaler la croissance de 48% du trafic de sucre à l'export ainsi que celle des marchandises diverses qui ont évolué de 13%.



Trafic conteneurs

■ Le trafic conteneurisé a connu une évolution de 8% avec 40.870 EVP traités au premier trimestre 2011 contre 37.802 EVP à la même période de 2010. Le tonnage des marchandises conteneurisées a connu une évolution moins importante de 3%.

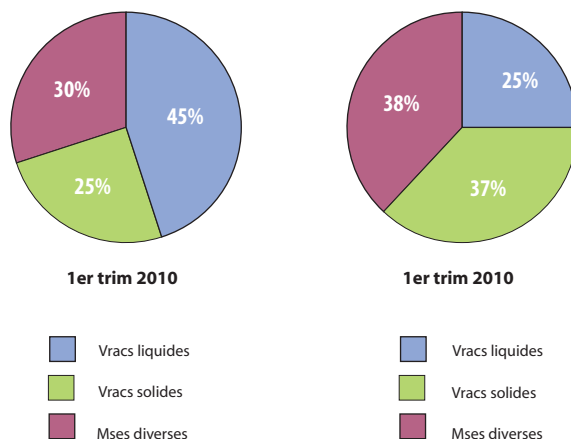




■ Le trafic passagers, quant à lui a enregistré une stabilité relative avec 1669 passagers répartis entre 1.018 passagers au débarquement (contre 1.019 en 2010) et 651 passagers à l'embarquement (contre 654 en 2010).

■ Cette régression du trafic a induit un changement dans sa structure. Les vracs liquides, trafic dominant au port de Béjaïa, et qui représentaient une part de 45% au 1er trimestre 2010 sont passées à une proportion de 25% à la même période de 2011. Les vracs solides, par contre sont donc passées de 25% en 2010 à 37% en 2011, ce qui les placent comme étant le trafic le plus important traité par le Port. Les marchandises diverses ont également gagné en pourcentage par rapport au trafic global puisqu'elles sont passées de 30% au 1er trimestre 2010 à 38% à la même période de 2011.

Le nombre de navires a bien évidemment régressé compte tenu de la baisse du trafic hydrocarbures. 286 navires ont été traités au premier trimestre 2011 contre 320 navires à la même période de 2010, soit une baisse de 34 navires.



Produits	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS		
	1 ^{er} trim. 2010	1 ^{er} trim. 2011	Var. %	1 ^{er} trim. 2010	1 ^{er} trim. 2011	Var. %
Pdts. Agricoles & Denrées alimentaires	1.480.028	1.387.215	-6	30.186	51.727	+71
Animaux vivants	253	301	+19			
Blé	260.126	217.908	-16			
Autres céréales	422.797	517.458	+22			
Fruits et légumes	24.511	-	-			
Matières textiles	1.088	7.501	+589			
Bois	139.107	133.389	-4			
Sucre	256.600	197.362	-23	29.423	43.688	+48
Lait	14.471	16.115	+11			
Oléagineux	104.064	97.574	-6		6.563	/
Nourriture pour animaux	229.303	178.004	-22			
Vins et Alcools	1.372	2.648	+93			
Autres	26.336	18.088	-31	763	1.476	+93
Produits Pétroliers	275.701	258.874	-6	1.237.837	241.535	
Pétrole brut	-	-	-	1.237.837	241.535	
Hydrocarbures raffinés	240.990	227.848	-5			
Gaz Butane	34.711	31.026	-11			
Autres	-	-	-			
Pdts Métallurgiques	157.290	185.686	+18	18.885	-	
Ferrailles	-	-	-	18.885	-	
Métaux Ferreux	156.298	183.883	+17			
Métaux non Ferreux	992	1.803	+81			
Minéraux et Matériaux de construction	123.432	50457	-59			
Ciment	66.606	5.000	-92			
Autres	56.826	45.357	-20			
Engrais	17.357	15.127	-13			
Engrais Naturels	15.402	13.561	-12			
Phosphate	1.955	1.566	-20			
Produits Chimiques	49.643	48.256	-3	-	21	
Marchandises Diverses	154.131	184.106	+19	40.885	46.111	
Total	2.257.582	2.129.721	-6	1.327.793	339.394	



Etudes & opinions

Evolution des ports et du transport multimodal (suite)



C- Développements portuaires récents

Dans cette section, nous allons présenter un bref aperçu de certains développements portuaires intervenus dans le monde. Nous entendons informer sans vouloir être exhaustifs et nous traiterons des pays en développement et des pays en transition.

D'une manière générale, les ports ont continué à se développer de façon ininterrompue malgré la crise économique mondiale. Certains projets portuaires ont été mis en attente pour permettre d'analyser plus avant la conjoncture économique, alors que d'autres projets se sont poursuivis.

En Chine, les autorités du port de Dalian avaient annoncé des plans destinés à permettre de réduire les dépenses d'équipement de 36%, de manière à les limiter à 800 millions de Yuan, en raison de la crise financière mondiale. Toutefois, elles ont annoncé par la suite des investissements d'un montant de 1,5 milliards de yuan pour 2010 et 799 millions de yuan pour 2011, ce qui veut dire que les effets de la crise financière sur le port n'ont pas été aussi mauvais qu'ils en avaient donné l'impression à l'origine. Les plans d'extension du port de Ningbo-Zhoushan, qui prévoient la construction de neuf terminaux à conteneurs, ont été mis en attente selon les informations reçues par PSA International de Singapour et Modern Terminals de Hong Kong, en raison des distorsions du commerce international. PSA s'est également dit intéressé par la construction de sept terminaux supplémentaires, portant ses investissements à 1,9 milliards de dollars. Les deux parties ont suspendu leurs projets jusqu'à ce que les difficultés économiques mondiales s'atténuent. Les autorités du port de Ningbo-Zhoushan, situé près de Shanghai, prévoient d'accroître leur trafic de conteneurs pour le porter à 30 millions d'EVP d'ici à 2020, alors qu'il était de 10,93 millions d'EVP en 2008. Le volume total de marchandises, qui est actuellement de 520 millions de tonnes métriques, devrait monter à 890 millions de tonnes métriques. Ailleurs en Chine, il a été fait état d'un projet de construction de trois ports polyvalents près de la frontière de la Fédération de Russie, à Tuntzsyhan, Jiamusi et Big Ussuri. En Chine toujours, une participation de 51% dans le capital du

port de Yichang, le port d'importation de phosphate le plus important du pays, a été vendu à PYI Corporation Ltd, société d'investissement dans les ports et les infrastructures cotées à la bourse de Hong Kong.

En Inde, l'appel d'offres pour le projet d'extension de 330 mètres du poste d'amarrage du port de Jawaharlal Nehru est terminé. Ces installations supplémentaires, dont l'achèvement est prévu en 2010, devraient avoir une capacité annuelle de 600 000 EVP, ce qui portera la capacité totale de ce terminal étatique à 1,2 millions d'EVP.

En outre, la date limite pour l'appel d'offres concernant l'exécution du projet de son quatrième terminal à conteneurs (qui pourrait coûter 1,3 milliard de dollars) a été repoussée. L'arrangement de type « conception-construction-financement-exploitation-transfert » sur trente ans, devrait porter sur un terminal de 1 000 mètres de long avec une zone d'appui technique et une capacité annuelle de 4 millions d'EVP. Actuellement, les opérateurs privés de DP World exploitent le terminal à conteneurs de Nhava Sheva et APM Terminals le terminal d'accès dans le port, les administrateurs exploitant leur propre terminal.

A Colombo, l'extension du South Container Terminal a pris de retard à la suite d'une baisse des volumes de trafic. Les volumes de trafic national au port de Colombo se sont réduits de 24% et ceux de transbordement de 19% en février 2009, par rapport à la période correspondante de l'année précédente.

En République de Corée, Hanjin Shipping a fêté l'ouverture de son nouveau terminal à Busan New Port en février 2009. Cette compagnie a également des activités aux terminaux de Gamcheon et de Gamman dans un autre secteur de Busan, sans compter les terminaux des ports de Kyangyang et de Pyongtaek, en République de Corée. Au plan international, Hanjin exploite des terminaux à Long Beach, Oakland, Seattle, Rotterdam, Anvers, Osaka, Tokyo et Kaohsiung. Il est prévu que d'autres installations entrent en service à Algeiras (Espagne), Tan Can-Cai Mep (Vietnam) et Jacksonville (Etats-Unis) en 2010, 2011 et 2012 respectivement.

A Brunei, le Gouvernement a conclu un accord avec International Container Terminal Services Inc. pour exploiter le terminal à conteneurs de Muara pendant une période de quatre ans, avec deux options d'extension de un an.

Au Moyen-Orient, l'Arabie Saoudite a affecté 12 milliards de riyals (3,2 milliards de dollars) de son budget à des projets d'infrastructure comprenant des routes et des ports. Une ligne de chemin de fer à grande vitesse de 450 kilomètres conçue pour relier la ville portuaire en mer rouge de Djedda à la Mecque et à Médine, devrait être achevée en 2012. De plus, une liaison ferroviaire de 2400

kilomètres entre la Jordanie et Ryad est prévue pour être terminée en 2010. Elle reliera la mine de phosphate saoudienne d'Al-Jalamid et la mine de bauxite également saoudienne d'Al-Zabirah au Nord avec des complexes de fabrication d'aluminium et d'engrais situés à Ras Al-Zour sur la côte du Golfe. En Jordanie également, la Aqaba Development Corporation a signé un accord de trente ans de type construction-exploitation d'une valeur de plus de 100 millions de dollars avec Jordan Phosphate Mines Company et l'Arab Potash Company, pour remettre en état, développer et exploiter le terminal industriel actuel et créer et exploiter un nouveau terminal. En Afrique, cinq nouveaux ports doivent être construits au Nigéria, à Onitsha, Idah, Dekina, Lokoja et Baro, dans l'état du Niger, pour atténuer la congestion des terminaux existants de Lagos. En outre, le Niger doit être dragué sur quelque 570 kilomètres de Baro, dans l'Etat du Niger, à l'Etat de Bayelsa. APM Terminals participe à des projets portuaires à Apapa (Nigéria) et à Luanda (Angola), ainsi qu'à Pointe-Noire (Congo).

En Amérique Latine, on avance dans les dispositions permettant de confier à d'autres concessionnaires privés l'exploitation des terminaux dans les ports de San-Antonio et Valparaiso. Il a été signalé que DP World, qui exploite le port Nord de Calao, est intéressé par la concession qui s'annonce, ainsi que Hutchinson Port Holding et l'opérateur local Puerto de Lirquén.

Au port colombien de Buenaventura, en dépit d'un tassement du trafic de plus de 5% au premier trimestre de 2009, le programme d'investissement de 17,7 millions de dollars se poursuivra. En avril, ce port a enregistré un accroissement notable du nombre de vraquiers faisant escale. Au Brésil, le Département national des infrastructures de transport a fait état de plans destinés à transformer la décharge de la baie de Guanabara à Rio de Janeiro pour en faire le dernier en date des terminaux à conteneurs du pays. Selon les informations, plusieurs exploitants de terminaux internationaux s'intéressent à ce nouveau projet qui bénéficie d'un large appui local. Au Mexique, le développement du port de Punta Colonet a été suspendu car la crise financière mondiale a eu pour effet de réduire le nombre de compagnies privées désireuses ou en mesure de procéder aux investissements nécessaires dans les conditions stipulées par le Gouvernement fédéral. La construction d'installations destinées aux cargaisons de vrac minéral au port de Guaymas a subi le même sort, n'ayant pas suscité l'intérêt des investisseurs. La construction du premier terminal à automobiles du port de Lazaro Cardenas a été interrompue en raison de la situation financière difficile dans laquelle se trouve l'industrie automobile. La concession du terminal polyvalent du port de Mazatlan a été frappée de nullité, les deux soumissionnaires ne répondant pas aux conditions économiques nécessaires imposées par l'offre.



D. Evolution des transports intérieurs

A la fin de 2008, les effets de la crise économique mondiale se faisaient sentir sur tous les modes de transports principaux : maritimes, routiers et ferroviaires. Les fluctuations de volumes les plus importantes se sont produites principalement au premier trimestre de 2009, le trafic ferroviaire, notamment, ayant subi de fortes réductions dans de nombreuses régions. Dans les sections ci-après sont brièvement présentées quelques-unes des principales péripéties relevées dans les secteurs fluviaux, ferroviaires et routiers.

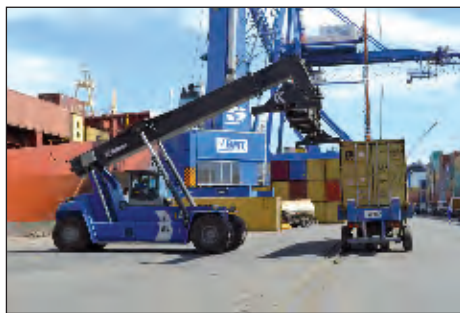
- Transport sur les voies navigables intérieures :

Alors qu'autrefois le transport sur les voies navigables était peut-être le seul mode de transport efficace pour acheminer les marchandises de l'intérieur des terres aux zones côtières, il est considéré aujourd'hui comme un mode de repli pour permettre de pallier la congestion qui affecte les autres réseaux. Il est de plus en plus populaire pour le transport des marchandises dans de nombreuses parties du monde, comme le montre le nombre croissant de projets qui attirent les investissements. Pour autant, une petite partie seulement des marchandises transportées vers d'autres pays l'est par les voies navigables intérieures, surtout dans les régions où d'autres modes de transport sont bien développés.

En Europe, par exemple, il ne représente que 5,6% de l'ensemble des transports intérieurs, alors que les chemins de fer interviennent pour 17,9% et le réseau routier pour 76,5% (Ces chiffres, pour 2007, sont basés sur Eurostat). Malgré tout, en comparaison avec d'autres régions, les voies navigables européennes servent à acheminer un pourcentage élevé de marchandises, ce qui laisse penser que ce ne sont peut-être pas d'autres modes de transport qui sont un facteur clef, mais plutôt le réseau de liaisons intermodales. Actuellement, 2% seulement du fret de la Fédération de Russie est transporté sur les voies navigables, lesquelles, au Brésil, ne servent à convoier que moins de 1% du volume total du fret.

En Chine, le pays qui dispose du plus important réseau de voies navigables intérieures au monde, environ 1,3 milliards de tonnes de fret ont été transportées de cette manière en 2007, contre 152 millions de tonnes en Fédération de Russie, qui vient en deuxième position dans ce secteur, à l'issue d'une augmentation de 9,5% d'une année sur l'autre. Le troisième réseau de voies navigables le plus important est en Europe, où 20 membres de l'Union Européenne sur 27 y ont un accès direct, et environ 500 millions de tonnes de marchandises ont été transportées au fil des 37 000 kilomètres de ce réseau en 2007.

Prenant conscience du potentiel des voies navigables intérieures, certains pays ont accru leurs investissements dans les infrastructures de ce secteur. Par exemple, le Gouvernement du Vietnam a lancé l'idée



d'un tel réseau à construire en vue de relier Hô Chi Minh-ville aux zones voisines, pour un coût estimé à 88,1 millions de dollars. Ce plan prévoit de relier cette ville à 88 voies de communication navigables, d'une longueur totale de 574 km dont 138 km de voies nouvelles.

- Transport ferroviaire :

Dans certains pays, les chemins de fer sont un mode de transport essentiel des marchandises destinées aux marchés internationaux. A titre d'exemple, aux Etats-Unis, le trafic ferroviaire intervient à hauteur de 40% dans le volume transporté.

Dans d'autres pays comme le Brésil, il ne concerne que 26% du volume de fret ; néanmoins, cela représente une augmentation de près de 80% depuis la privatisation de 1996. Cette proportion devrait bientôt atteindre 28%, auxquels 2% supplémentaires devraient s'ajouter, selon les estimations, si le Gouvernement procède aux investissements nécessaires pour développer le réseau ferroviaire.

Avec une part de trafic de 30%, le système ferroviaire brésilien se rapprocherait du paramètre international de 40%, que beaucoup considèrent comme la proportion idéale des chemins de fer dans la matrice transport des pays, dont les caractéristiques industrielles et régionales sont similaires à celles du Brésil. L'International Union of Railways a fait savoir que le nombre de tonnes-kilomètres des chemins de fer européens a diminué de 5% en 2008 par rapport à 2007. La fin de l'année 2008 a été particulièrement dramatique pour certains pays lorsque, au quatrième trimestre, les volumes de fret ferroviaire ont baissé de 14% par rapport au trimestre précédent. Cette tendance s'est poursuivie en 2009, avec une baisse de 34% en janvier, par rapport à la période correspondante de 2008. Dans l'ouest de l'Europe, des données similaires font apparaître une régression de 18% en janvier 2009. Aux Etats-Unis, selon les informations disponibles, les volumes de fret ferroviaire avaient perdu 25% en mai 2009, par rapport à mai 2008.

L'Asie, toutefois, a enregistré une croissance positive (en tonnes-kilomètres) du trafic ferroviaire en 2008, quoique moins importante que celle de l'année précédente. Le taux de croissance de la Chine en 2008, par exemple, a été à peu près inférieur de moitié à celui enregistré en 2007 (3,5% contre 7,6%). La croissance du trafic ferroviaire de fret s'est légèrement ralentie en Inde, passant de 9,4% en 2007, à 8,4% en 2008, au contraire de la Fédération de Russie qui, au terme d'une année qui a encore été bonne,

a enregistré une croissance de 5% en 2008, laquelle s'est ajoutée aux 7,2% de 2007.

Selon les rapports relatifs aux premiers mois de 2009, les volumes de fret ferroviaire, aux Etats-Unis, ont accusé une diminution de 19,2% par rapport à 2008, de 16,6% en ce qui concerne les semi-remorques ou les conteneurs et de 18,1% pour ce qui est du volume total estimé à 534,6 milliards de tonnes-milles. De même, les chemins de fer canadiens ont signalé une baisse de 22,9% du trafic ferroviaire et de 14,3% du volume transporté en semi-remorques ou en conteneurs depuis 2008.

La récession économique a des répercussions sur les entreprises de transport ferroviaire de fret, ce qui n'est pas surprenant. Des rapports récents, par exemple, font savoir que des plans d'amélioration du « Beijing-Hamburg Container Express » pourraient être revus à la lumière de la crise économique mondiale actuelle et de la diminution des volumes d'échanges.

L'Union Européenne, les Etats-Unis, la Fédération de Russie, la Chine et l'Inde possèdent à peu près 50% du réseau ferroviaire mondial actuel.

La coopération entre pays en développement pour des projets ferroviaires se renforce. Par exemple, une société de la République de Corée cherche à investir dans un projet de chemin de fer à double voie au Vietnam, qui est destiné à relier Hô Chi Minh-Ville à Nha Trang, ville côtière du centre. Cette nouvelle ligne devrait coûter 7,8 milliards de dollars et fait partie d'un plan plus vaste visant à remplacer la voie actuelle et à créer une voie express traversant le pays. Longue de 369 kilomètres, elle permettrait aux trains de rouler à une vitesse de 200 km à l'heure, alors que la ligne actuelle, qui est déjà ancienne, n'autorise que des vitesses de l'ordre de 60 km à l'heure. Un projet de modernisation du réseau ferroviaire kényan vieillissant a été annoncé. Au terme de sa réalisation, susceptible de prendre seize ans, il permettra d'accroître la vitesse des trains qui pourront atteindre de 80 à 120 km à l'heure. Il permettra également d'étendre le réseau ferroviaire au-delà des frontières du Kenya, dans les pays voisins, Burundi, République Démocratique du Congo et Rwanda, établissant ainsi dans toute la région de l'Afrique de l'Est un réseau de liaisons continues. Les frais de transport - qui, dans certains cas peuvent atteindre 40% de l'ensemble des coûts incombant aux entreprises locales pour faire transporter les marchandises par la route - peuvent être réduits si l'on met en place un service ferroviaire efficace. Ce projet vient au moment où la possibilité de dérouter le fret du port de Mombasa vers d'autres ports voisins menace la position stratégique du Kenya dans la région. Le réseau ferroviaire de ce pays, construit entre 1895 et 1901, a plus de cent ans, et peu d'améliorations lui ont été apportées depuis l'origine. En 2008, il a permis d'acheminer un tout petit peu plus de 2 millions de tonnes de marchandises, contre le double de cette capacité dans les années 80. ■

COOPERATION

■ Visite de douaniers français au port de Béjaïa



■ Dans le cadre de la coopération entre les Douanes algériennes et françaises, une délégation de douaniers français accompagnée par des responsables des Douanes algériennes a visité le port de Béjaïa.

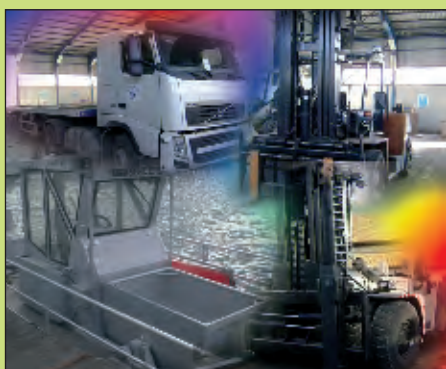
Au siège de la Direction Générale où ils ont été reçus par les cadres dirigeants de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, un exposé portant sur les activités du port et ses objectifs leur a été présenté.

Pour rappel, les Douanes algériennes et françaises ont signé en 2010 à Alger un protocole d'accord de coopération dans le domaine de l'utilisation des outils de gestion de l'information sur les échanges commerciaux, paraphé par le Directeur Général des Douanes algériennes, Monsieur Mohamed Abdou BOUDERBALA et son homologue français, Monsieur Jérôme FOURNELS.

Cet accord permettra une collaboration plus étroite entre les services douaniers portuaires des deux pays, notamment dans la lutte contre la fraude et la contrefaçon. Il permettra également de mieux encadrer cette coopération ainsi que la facilitation de dédouanement, grâce à un échange d'informations à travers une meilleure utilisation des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), sur le flux de marchandises entre les services des deux administrations. ■

La rédaction

ACQUISITIONS



■ Dans le cadre des achats groupés effectués par le GICEP pour le compte des Entreprises Portuaires, le port de Béjaïa a réceptionné :

- Deux chariots élévateurs « DOOSAN » de 06 tonnes dont la réception provisoire sera prononcée au mois de juin 2011 ;

- Un chariot élévateur « Kone Cranes » de 10 tonnes, arrivé au port de Béjaïa au mois d'avril 2011. La réception du second chariot élévateur est prévue pour le mois de juin 2011.

D'autres acquisitions sont prévues pour les tous prochains mois, il s'agit de :

- Deux chariots élévateurs « LINDE » de 32 tonnes, l'un à mât duplex et l'autre à mât triplex ; leur arrivée est prévue pour le mois de juillet 2011.

Les acquisitions et travaux dont les avis d'appel d'offre sont en cours de lancement concernent :

- une nacelle automotrice de plus de 40 mètres destinée à l'entretien des tours d'éclairage, des grues portuaires et à tous les travaux en hauteur de la Direction Technique ;

- La réhabilitation du réseau « incendie » du port ;

- Projet de réalisation d'une nouvelle bâtisse à usage commercial au niveau du terrain du magasin des approvisionnements. ■

La rédaction



FOIRES & SALONS

L'EPB au 1er Salon International de l'Investissement et du Partenariat...

Le premier Salon International de l'Investissement et du Partenariat s'est déroulé du 28 au 30 mars 2011, sous le thème « La promotion et le Développement des Investissements Productifs ».

Organisé à l'initiative de Béjaïa-Invest Algérie (BIA) en collaboration avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Soummam (CCIS) et la contribution d'organismes internationaux à l'instar de la CGPME (Rhône), Only Lyon et Unifrance, ce salon a vu la participation d'une soixantaine de PME/PMI en majorité locales aux côtés de PME/PMI de la région française Rhône-Alpes.

Le port de Béjaïa a pris part à cette importante manifestation pour promouvoir ses activités auprès d'investisseurs potentiels internationaux, à travers les ateliers, tables rondes et conférences programmées tout au long de ce salon.

Cette louable initiative a été une occasion de décentraliser la promotion économique, concentrée habituellement dans la région d'Alger et d'offrir de nouvelles opportunités aux investisseurs étrangers désireux de participer au développement de l'Algérie, tel que tracé dans le plan quinquennal 2010/2014.

...et au 4ème Salon de la PME-PMI

En parallèle à ce Salon de l'Investissement et du Partenariat, la CCI Soummam a organisé la « 4ème édition du salon de la PME-PMI, Béjaïa, capitale économique » auquel l'EPB a participé aux côtés de plusieurs entreprises activant dans les secteurs économiques de l'agroalimentaire, l'environnement, l'industrie, le tourisme ou encore la pêche. L'occasion pour l'EPB de rencontrer d'importantes sociétés de la région et promouvoir ses compétences et ses spécificités.

Formation au Nouveau système comptable et financier (NSCF)

Dans le cadre de la mission d'accompagnement et de formation au nouveau système SCF, les DFC des entreprises portuaires ont suivi une formation au siège de l'EGSH durant le mois d'avril 2011.

Foires & Salons

L'EPB sera présente à compter du 01 juin 2011 à la 44ème FIA pavillon central - zone A et ce jusqu'au 6 juin 2011.