

# SOMMAIRE

02

## RÉORGANISATION

### RÉORGANISATION : CRÉATION DES DIRECTIONS « ACHATS » ET « MAINTENANCE »

L'un des axes majeurs de la nouvelle politique mise en place par la Direction Générale, au lendemain de la prise de fonction de M.KASMI Halim à la tête de l'entreprise Portuaire de Béjaïa, a concerné l'organisation de l'Entreprise ceci, dans un souci de gestion optimale des ressources et afin d'apporter plus de valeur ajoutée aux activités de l'entreprise...Lire la suite à la page 03

03



### INCIDENT AU PORT DE BÉJAÏA

Un abordage (collision) de trois navires s'est produit le 05 décembre 2020, à 21h20 au niveau du nouveau quai du port de Béjaïa. Il s'agit des navires M/V VEGA SEGMA amarré au Poste 22, du M/V ATLANTIC NORTH au Poste 24 et du M/V OWL au Poste 25....Lire la suite à la page 02

04



### MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION-CADRE DE FORMATION ENTRE L'EPB ET BMT

Dans le cadre de l'amélioration des prestations de service et d'une meilleure prise en charge des besoins et des exigences de nos clients en termes de manipulation des conteneurs au parc visite, et conformément à son programme d'investissement pour l'exercice 2020, la société BEJAIA MEDITERANEAN TERMINAL (BMT Spa), a procédé à la réception de trois (03) chariots élévateurs...Lire la suite à la page 04

05



### IMPACT DE LA CRISE DU COVID-19 SUR LE SECTEUR PORTUAIRE

Si la nature et l'ampleur exactes des répercussions de la pandémie de COVID-19 sont impossibles à prédire, on peut avancer que ni l'Afrique, ni ses ports ne seront épargnés. Avec humilité, essayons de penser à quels défis et problématiques supplémentaires cette situation exceptionnelle exposera les ports africains à très court terme, mais aussi dans les mois et années qui suivront. ...Lire la suite à la page 05

06



### STATISTIQUES

Principaux indicateurs liés au trafic du 1er janvier au 30 novembre 2020. Page 06



Meilleurs  
*Voeux*  
2021

A l'occasion du nouvel an, pour vous-même et vos familles respectives :  
bonheur, santé, longévité, paix, réussite et prospérité !  
**Bonne et heureuse année 2021.**



# RÉORGANISATION : CRÉATION DES DIRECTIONS « ACHATS » ET « MAINTENANCE »

L'un des axes majeurs de la nouvelle politique mise en place par la Direction Générale, au lendemain de la prise de fonction de M.KASMI Halim à la tête de l'entreprise Portuaire de Béjaïa, a concerné l'organisation de l'Entreprise ceci, dans un souci de gestion optimale des ressources et afin d'apporter plus de valeur ajoutée aux activités de l'entreprise.

La stratégie adoptée s'est traduite, dans un premier temps, par l'intégration de l'activité « Remorquage » à celle de la « Capitainerie », la création de la « Direction Exploitation », résultant de la fusion des activités de la « Manutention et Acconage », d'une partie de celles de la Logistique et de celles des « Zones Logistiques Extra-Portuaires et la création de la « Direction du Système de Contrôle Interne », au mois de mai 2020.

La seconde étape de cette réorganisation, a concerné la création de deux nouvelles directions, à savoir : la Direction « Achats » et la Direction « Maintenance », respectivement dirigées par Mme LAHLAH Zina et M.BOUDJADI Sofiane.

Concrètement, la Direction « Achats », a été créée afin d'optimiser les achats de toute l'Entreprise, en les regroupant dans une seule entité.

Cette stratégie qui offre une vision d'ensemble de tous les achats, constitue un réel levier à même d'améliorer les profits, de permettre aux autres directions de revenir à leur vocation première (métier), avec une valeur ajoutée pour l'entreprise.

La création de la Direction « Maintenance » a, quant à elle, été dictée par le souci d'une meilleure efficacité. Elle regroupe la maintenance navale et la maintenance engins, ce qui permet d'avoir une organisation claire dédiée au domaine technique, regroupant les expertises et les techniques au sein d'une même entité.

Elle aura pour missions de fournir un appui technique et opérationnel à la production et assurer une gestion optimisée du parc matériel.

Nous reviendrons plus en détails sur le sujet, dans nos prochaines éditions.





## INCIDENT AU PORT DE BÉJAÏA

Un abordage (collision) de trois navires s'est produit le 05 décembre 2020, à 21h20 au niveau du nouveau quai du port de Béjaïa. Il s'agit des navires M/V VEGA SEGMA amarré au Poste 22, du M/V ATLANTIC NORTH au Poste 24 et du M/V OWL au Poste 25.

Cet incident a provoqué le renversement sur le « M/V ATLANTIC NORTH » de la grue portuaire «LIEBHERR 280» qui était en pleine opération de déchargement de conteneurs, occasionnant de légères blessures au grutier, qui était aux manœuvres.



Cet événement a été causé par le « M/V VEGA SIGMA », qui était en cours de finition des formalités pour appareillage, lorsque ce dernier a soudainement fait une manœuvre avant toute inattendue et due, selon le commandant de bord, à une avarie machine d'origine électrique.

Aussitôt averties, les autorités concernées, à leur tête le PDG de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa et le Directeur Général Adjoint, se sont rendues sur les lieux du sinistre et ont pris toutes les mesures nécessaires pour l'évacuation en urgence du grutier blessé, mais aussi pour sécuriser les lieux.

Le personnel opérationnel de son côté a procédé à l'opération d'extraction du spreader chargé d'un conteneur plein, dans les conditions de sécurité optimales requises.

Les conséquences de cet incident auraient pu être plus graves, si ce n'était la réactivité du grutier et son sang-froid, qui ont permis de minimiser les dégâts.

Nous rendons hommage au professionnalisme de tout le staff opérationnel présent, qui a su gérer la situation.



VOTRE **CONFIANCE**, POUR DE  
MEILLEURES **PERFORMANCES**

[www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz)

# BMT Training Center

BMT  
Training Center



## MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION-CADRE DE FORMATION ENTRE L'EPB ET BMT

Dans le cadre de la convention-cadre de formation signée par BMT Spa et l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, il a été décidé la prise en charge par BMT Training Center du plan de formation au profit du personnel de l'EPB, couvrant les thématiques suivantes :

- Management ;
- Législation de travail et Ressources Humaines ;
- Marketing & Commercial ;
- Engineering ;
- Domaine portuaire et logistique ;
- Finances & comptabilité ;
- Management de projets ;
- Techniques de conduite des engins de manutention portuaire.



VOTRE **CONFIANCE**, POUR DE  
MEILLEURES **PERFORMANCES**

[www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz)



## IMPACT DE LA CRISE DU COVID-19 SUR LE SECTEUR PORTUAIRE

### Une crise sanitaire globale aux conséquences économiques importantes

Si la nature et l'ampleur exactes des répercussions de la pandémie de COVID-19 sont impossibles à prédire, on peut avancer que ni l'Afrique, ni ses ports ne seront épargnés. Avec humilité, essayons de penser à quels défis et problématiques supplémentaires cette situation exceptionnelle exposera les ports africains à très court terme, mais aussi dans les mois et années qui suivront.

Avec plus de 30 millions de cas confirmés, 900 000 décès et 190 pays touchés en septembre 2020, la pandémie de COVID-19 représente une crise sanitaire sans équivalent depuis plus d'un siècle.

Dans un tel contexte, le recours nécessaire de nombreux Etats à des mesures contraignantes fortes (confinement général, couvre-feu, fermeture des usines non essentielles et des frontières, etc.) est en train de faire entrer le monde dans une crise économique majeure et inédite, car affectant l'offre et la demande à la fois.

De l'arrêt quasi-total de la machine industrielle chinoise à la chute vertigineuse du prix du baril de pétrole, les facteurs annonciateurs d'une grande instabilité et d'un ralentissement global sont nombreux. Ainsi le FMI prévoit-il une récession mondiale de - 4,4 % en 2020, plus grave que celle enregistrée pendant la crise financière de 2008-2009.

### L'Afrique n'est pas indemne, surtout sur le plan économique

Évidemment concernée, l'Afrique demeure relativement épargnée sur le plan sanitaire, avec un bilan total de un million de cas et environ 30.000 décès à septembre 2020. Ce bilan encourageant, partiellement tronqué par le manque de capacités de dépistage dans plusieurs parties du continent, serait lié à plusieurs facteurs concomitants : la jeunesse de la population africaine, la faible intensité des déplacements de population intra-africains et entre l'Afrique et le monde, la faible densité de population (hors villes) ou encore l'habitude des pouvoirs publics de gérer des crises sanitaires importantes (Ebola, etc.). Sur le plan économique et social en revanche, les conséquences de la crise pour l'Afrique risquent d'être majeures.

La crise met le secteur portuaire africain face à des défis urgents, à court terme

Comme partout dans le monde, le secteur logistique africain, et plus spécifiquement le secteur portuaire, sont largement exposés aux conséquences néfastes de la crise : réorganisation des opérations et mise en place des mesures de sécurité, baisse des trafics, surcharge des infrastructures de stockage, etc. Ainsi, même si l'activité portuaire et maritime a pu se poursuivre ou reprendre précocement dans de nombreux pays grâce à son statut de service essentiel, ses acteurs sont exposés à des défis majeurs à très court-terme.

#### 1. Les ports exposés aux bouleversements opérationnels, à la chute du trafic et à la congestion des infrastructures de stockage

Le premier défi majeur est représenté par les difficultés opérationnelles imposées par le contexte sanitaire et le respect de normes strictes. La situation a en effet impliqué une réorganisation des activités et du travail dans le secteur afin de mieux protéger les employés :

- Adaptation des processus de rotation des employés (comme au port d'Abidjan avec la mise en place de deux « shifts » au lieu de 3 habituellement pour s'adapter aux impératifs de couvre-feu),
- Fourniture de matériel de protection (masques, gels hydro alcooliques, etc.) et application de mesures barrières sur les sites
- Mise en place du télétravail
- Annulation des déplacements des employés expatriés, compliquant les opérations des opérateurs dépendant largement de ressources humaines étrangères

Cette réorganisation s'est notamment faite via une collaboration efficace entre parties prenantes de l'écosystème portuaire africain.

Aux bouleversements opérationnels s'est ajoutée une seconde difficulté majeure pour les ports africains : la chute du trafic. Liée d'une part à la forte diminution des flux d'importations de biens non-essentiels, et d'autre part à la chute des exportations de matières premières, elle s'est établie à 30 % ou 40 % dans certains ports du continent.

Enfin, dans de nombreux ports, le déséquilibre des flux de marchandises provoque l'émergence d'une troisième problématique : l'engorgement des infrastructures de stockage, où s'entassent les biens non transportés.

#### 2. Les compagnies maritimes face au ralentissement drastique des flux

Face à la gravité de cette crise, les compagnies maritimes ne sont pas épargnées. Elles continuent certes d'assurer leurs services, mais avec des annulations de départs et d'escales de plus en plus fréquentes. Les mesures sanitaires adoptées dans certains pays (notamment les quarantaines imposées pour les personnels et passagers de navires débarquant) compliquent en effet largement leurs opérations.

Sur le plan financier, la forte réduction des flux à traiter est pour le moment partiellement compensée par la chute des prix du carburant. Ainsi selon Alphaliner,

«Seuls deux des dix principaux transporteurs de conteneurs ont affiché des résultats d'exploitation négatifs. Les résultats sont influencés positivement par la baisse des prix des combustibles et la hausse des taux de fret ». Si elle est pour le moment salvatrice, cette hausse des taux n'est pas durable : elle a même un effet contre-productif, dissuadant importateurs et exportateurs de relancer leurs échanges maritimes.

### La crise aura également des répercussions importantes à moyen-long-terme

À moyen-long terme, la crise sanitaire et économique liée au COVID-19 va avoir des répercussions – difficiles à appréhender pleinement – sur le secteur portuaire africain.

#### 1. Redistribution des cartes autour des infrastructures portuaires africaines

D'une part, les difficultés financières rencontrées par les Etats africains dans les années à venir pourraient provoquer une série de privatisations et de mises en concessions de terminaux portuaires, afin de combler les déficits. Ce recul des pouvoirs publics offrirait ainsi d'autant plus d'opportunités attractives pour les gros acteurs privés opérant sur le continent.

D'autre part, un mouvement de consolidation pourrait survenir dans la sphère des acteurs privés. Les acteurs les plus durement frappés par la crise deviendraient ainsi des cibles attractives et bien valorisées pour leurs congénères ayant mieux résisté. Apparaîtraient alors des acteurs de taille plus importante, avec une intégration possible de la chaîne de valeur en amont ou en aval.

#### 2. Accélération probable de la digitalisation

En second lieu, les acteurs portuaires pourraient mettre davantage l'accent sur la digitalisation de leurs processus, conformément aux indications sanitaires de « sans-contact » appliquées durant la crise. Cela se traduirait, par exemple, par la mise en place de systèmes douaniers et administratifs dématérialisés, avec des systèmes de guichet unique, incluant des services de paiement pour accélérer la cadence des opérations et limiter le contact entre les différents usagers du port.

#### 3. Relocalisation des productions et régionalisation des échanges

Enfin, les perturbations dans les chaînes d'approvisionnement apparues lors de cette crise pourraient pousser les pays du monde entier à revoir leurs chaînes logistiques, en privilégiant des échanges plus courts.

Pour l'Afrique, ce phénomène représente une double opportunité d'accélérer son industrialisation.



## PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

Du 1<sup>er</sup> janvier au 30 novembre 2020

INDICATEURS	2019	2020	VAR %
<b>Indicateurs de production</b>			
1- Trafic global (tonne)	17 433 669	14 601 725	-16,24
1.1- Trafic à l'import	9 542 195	9 299 412	-2,54
1.2- Trafic à l'export	7 891 474	5 302 313	-32,81
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	15 244 417	12 922 928	-15,23
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	8 607 377	5 641 499	-34,46
a) Import	1 524 647	1 300 885	-14,68
b) Export	7 082 730	4 340 614	-38,72
3.2- Vrac solides (tonne)	5 377 767	5 474 332	1,80
a) Import	5 269 448	5 474 332	3,89
b) Export	108 319	0	-100,00
3.3- Marchandises divers (tonne)	3 448 525	3 485 894	1,08
a) Import	2 748 100	2 524 195	-8,15
b) Export	700 425	961 699	37,30
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	7 968 626	5 044 591	-36,69
a) Import	898 596	713 127	-20,64
b) Export	7 070 030	4 331 464	-38,73
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	9 465 043	9 557 134	0,97
a) Import	8 643 599	8 586 285	-0,66
b) Export	821 444	970 849	18,19
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	3 664 470	3 828 333	4,47
a) Import	3 664 470	3 828 333	4,47
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	227 179	229 443	1,00
a) Import (EVP)	108 466	112 483	3,70
Nombre pleins	108 466	112 483	3,70
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	118 713	116 960	-1,48
Nombre pleins	15 544	17 883	15,05
Nombre vides	103 169	99 077	-3,97
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	1 918 894	2 044 514	6,55
a) Import (tonne)	1 321 761	1 408 422	6,56
Nombre pleins	1 321 761	1 408 422	6,56
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	597 133	636 092	6,52
Nombre pleins	597 133	636 092	6,52
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	55,6%	58,7%	

INDICATEURS	2019	2020	VAR %
Trafic passagers	17 147	-	-100,00
a- Débarqués	8 761	-	-100,00
b- Embarqués	8 386	-	-100,00
1- Nb navires à l'entrée	1 078	942	-12,62
2- Nb navires à la sortie	1 076	944	-12,27
3- Nb moyen navire/jour sur rade	11	7	-33,03
4- Nb moyen navire/jour à quai	10	10	-0,17
5- Sejour moyen navire/Rade	5,63	4,68	-16,87
- Céréaliers	4,95	4,10	-17,17
- Cargos	7,62	3,41	-55,25
- Conteneurs	1,44	1,01	-29,86
- Bois	2,15	2,05	-4,65
- Fer et Tubes	0,66	0,78	18,18
- Ro/Ro	7,99	7,62	-4,63
6- Sejour moyen navire Quai	4,84	4,95	2,27
- Céréaliers	2,81	2,84	1,07
- Cargos	2,44	3,21	31,56
- Conteneurs	2,36	2,69	13,98
- Bois	2,01	2,96	47,26
- Fer et Tubes	1 456	1 456	0,00
- Ro/Ro	1 355	1 391	2,66
Effectifs total	101	65	-35,64
1- Effectifs permanents			
2- Effectifs contractuels			
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/Partiel	-	-	-
5- Effectifs DAIP	-	-	-
Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	644	630	-2,17
2- Effectifs service technique	519	525	1,16
3- Effectifs service administratif	293	301	2,73
4- Cadre	199	193	-3,02
5- Agent de maitrise	208	209	0,48
6- Agent d'exécution	1 049	1 045	-0,38
* Taux d'encadrement (%)	13,67	13,26	-3,02



VOTRE **CONFIANCE**, POUR DE  
MEILLEURES **PERFORMANCES**

[www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz)