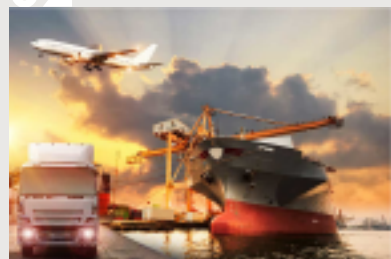


SOMMAIRE

02



PREMIÈRE ÉDITION DU FORUM DES TRANSPORTS : LE SECTEUR MARITIME EN DÉBAT

Les surestaries constituent pour l'économie algérienne des pertes sèches en devises, alors même que les ports devraient être générateurs de valeur ajoutée et de richesse. Ajouté à cela les frais de rétention des conteneurs, c'est donc une véritable saignée que subissent les caisses de l'état...Lire la suite à la page 02

03



RECORD DE PRODUCTION AU TERMINAL À CONTENEURS DU PORT DE BÉJAÏA - BMT -

Avec 27 874 EVP traités, Bejaia Mediterranean Terminal (BMT), filiale de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a réalisé, pour le seul mois d'octobre 2020, un record de production jamais égalé, depuis sa création en 2005...Lire la suite à la page 03

04



ACQUISITION DE TROIS (03) CHARIOTS ELEVATEURS

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



COMMERCE MARITIME : LA CNUCED PRÉVOIT UNE BAISSSE DE 4,1%

Le 12 novembre, la Cnuced a publié son rapport annuel sur le commerce maritime international. Une baisse liée à la pandémie de la Covid 19. Deux rapports annuels sont considérés comme la bible pour les acteurs du transport maritime. Le premier est publié au printemps par le consultant néerlandais, Dynamar. Il traite principalement des flux conteneurisés et du conventionnel. Le second est réalisé par la Cnuced. Il est édité au mois de novembre. Il dresse un bilan plus large sur toutes les filières du monde maritime...Lire la suite à la page 05

06



STATISTIQUES

Principaux indicateurs liés au trafic du 1er janvier au 31 octobre 2020. Page 06





PREMIÈRE ÉDITION DU FORUM DES TRANSPORTS : LE SECTEUR MARITIME EN DÉBAT

Les surestaries constituent pour l'économie algérienne des pertes sèches en devises, alors même que les ports devraient être générateurs de valeur ajoutée et de richesse. Ajouté à cela les frais de rétention des conteneurs, c'est donc une véritable saignée que subissent les caisses de l'état.

C'est dans l'optique de trouver des solutions définitives à ce fléau que le Ministre des Transports, M.Lazhar Hani, a supervisé le 02 novembre 2020 la première édition du « Forum des transports ».

Ce dernier « s'inscrit dans le cadre de la stratégie de communication adoptée par le Ministère des Transports en vue de débattre et de traiter les différentes problématiques du secteur, afin d'insuffler au pays une nouvelle dynamique socio-économique », a indiqué le communiqué du Ministère.

Cette rencontre qui a réuni tous les acteurs de la place portuaire, à savoir les dirigeants et cadres des entreprises du secteur, ceux des douanes, du Ministère du Commerce, les opérateurs économiques et acteurs dans la chaîne logistique du transport maritime des marchandises, a traité de la problématique du « transport maritime de marchandises, quels mécanismes et solutions pour stopper l'hémorragie de devises? », dans la perspective de trouver les moyens de maîtriser les dépenses de ce secteur névralgique et mettre en place des textes de loi pour le réglementer.

Le Ministre des transports, dans son allocution, a révélé qu'en 2019, le coût des frais supplémentaires dus aux surestaries s'est élevé à 9,7 milliards de dinars et ce, malgré la baisse des importations. Cette facture, a souligné M. Hani, devra impérativement être réduite avec la contribution des opérateurs économiques.

Les frais occasionnés par les retards, parfois considérables, dans le rapatriement des conteneurs vides constituent également une grosse perte en devises. Afin de remédier au non-respect des délais de restitution de ces conteneurs, le premier responsable du secteur des Transports a annoncé qu'il comptait soumettre au gouvernement une proposition portant sur l'instauration d'une taxe graduelle à l'importateur, à compter de 30 jours au-delà de la période de franchise. Il a également instruit les armateurs de lignes de facturer les surestaries en dinars.

Le transport de marchandises à destination de l'Algérie est le plus coûteux de tout le bassin méditerranéen, en raison de l'obsolescence des infrastructures portuaires, des équipements de manutention souvent inadaptés, occasionnant de faibles rendements, des séjours prolongés à quai et de longues attentes en rade, a expliqué le Ministre. Il est donc impératif d'y remédier pour harmoniser le taux de tarification de la rétention algérien avec celui des autres pays du Maghreb, tout comme il est nécessaire d'harmoniser les tarifs de débarquement des conteneurs au niveau de tous les ports algériens.

Le Ministre des Transports a également demandé aux responsables des ports algériens de mettre en place un dispositif d'incitation afin d'augmenter la productivité aux navires dans les terminaux à conteneurs.

Lors des débats, les acteurs du fret maritime ainsi que ceux de la chaîne logistique ont soulevé le problème de la coordination entre les différents acteurs du commerce extérieur et ont proposé la création d'un « conseil national de facilitation des échanges économiques » et de le doter de « mécanismes formels et contraignants », afin de remédier à toutes ces contraintes.

M. Kasmi Halim, PDG du port de Béjaïa a préconisé comme solution le dépotage des conteneurs au niveau des zones logistiques et/ou des ports secs, mais aussi directement au niveau des usines, en procédant au contrôle à postériori.

Il a également évoqué la mise en place, au niveau du port de Béjaïa, du système de « fenêtres d'accostage », dédié aux conteneurs et qui a fait ses preuves, en termes de réduction du séjour en rade des navires porte-conteneurs.

M. Lazhar Hani a conclu en précisant que le volume des charges financières sera réduit par la mise en place, dans un premier temps, de mesures coercitives à l'encontre des opérateurs qui ne respectent pas les délais de restitution des conteneurs, avant d'entamer les réformes administratives nécessaires pour moderniser la chaîne logistique du commerce extérieur et s'aligner ainsi sur les normes internationales.





RECORD DE PRODUCTION AU TERMINAL À CONTENEURS DU PORT DE BÉJAÏA -BMT-

Avec **27 874 EVP** traités, Bejaia Mediterranean Terminal (BMT), filiale de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a réalisé, pour le seul mois d'octobre 2020, un record de production jamais égalé, depuis sa création en 2005.

« Le Président Directeur Général du GROUPE SERPORT, le Président Directeur Général de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, le Président du Conseil d'administration et le Directeur Général de BMT, félicitent l'ensemble des travailleurs de BMT pour cette performance historique et souhaitent à BMT davantage de succès à l'avenir. »



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

www.portdebejaia.dz



ACQUISITION DE TROIS (03) CHARIOTS ELEVATEURS

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 :

- Un (01) chariot élévateur à pinces rotatives à bobines d'une capacité de 3,5 tonnes de marque HELI CPDC 35 adapté à opérer au port et à l'intérieur d'un conteneur standard.
- Un (01) chariot élévateur à pinces rotatives à balles d'une capacité de 3,5 tonnes de marque HELI CPDC 35 adapté à opérer au port et à l'intérieur d'un conteneur standard.
- Un (01) chariot élévateur à fourches d'une capacité de 16 tonnes de marque HYUNDAI modèle 160D-7E.



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

www.portdebejaia.dz



COMMERCE MARITIME : LA CNUCED PRÉVOIT UNE BAISSSE DE 4,1%

Le 12 novembre, la Cnuced a publié son rapport annuel sur le commerce maritime international. Une baisse liée à la pandémie de la Covid 19.

Deux rapports annuels sont considérés comme la bible pour les acteurs du transport maritime. Le premier est publié au printemps par le consultant néerlandais, Dynamar. Il traite principalement des flux conteneurisés et du conventionnel. Le second est réalisé par la Cnuced. Il est édité au mois de novembre. Il dresse un bilan plus large sur toutes les filières du monde maritime.

Une baisse de 0,5%

Le rapport publié par la Cnuced revient sur les tendances du transport maritime en 2019. Au cours de cette année, le vecteur maritime a transporté 11,08 Mdt, soit 0,5% de plus qu'en 2018. Une progression plus faible qu'en 2018. En effet, au cours de l'année 2018, l'augmentation du trafic maritime s'est établie à 2,8%.

Tensions politiques et commerciales

Ce tassement de la hausse est le signe d'un commerce international en pleine atonie. Le rapport de la Cnuced indique que la progression en 2019 du transport maritime reste la plus faible depuis la crise de 2008/2009. Plusieurs facteurs expliquent la baisse en 2019, selon la Cnuced. En premier lieu, les tensions commerciales, notamment entre la Chine et les États-Unis. Ensuite, les difficultés économiques de certains pays ont ralenti les échanges. D'autre part, les événements climatiques comme le cyclone Veronica en Australie ou encore l'effondrement du barrage de Vale au Brésil en raison d'une coulée de boue ont pesé sur les flux avec ces pays. Enfin, les incertitudes liées au Brexit ont largement pesé sur les échanges internationaux du Royaume-Uni.

La domination des vracs solides

Dans son rapport, la Cnuced détaille les différentes filières du transport maritime. Les produits pétroliers ont représenté un volume de 3 169 Mt, en baisse de 1%. Les principaux vracs ont pesé 3 225 Mt, en stabilité avec une hausse de 0,3%. Enfin, les autres marchandises entrent pour 4 682 Mt, en progression de 1,7%. Cette répartition des différents courants du transport maritime montre l'importance des trafics de vracs solides. Selon le rapport de la Cnuced, « les vracs solides et les conteneurs ont été le moteur des échanges maritimes au cours de ces dernières années ».

Des flux multipliés par 10

Dans le détail, le rapport analyse que la progression des trafics de vracs tient à la croissance économique de la Chine. Or, en 2019, l'Empire du milieu a vu son économie croître de 6,1%, soit un score faible comparativement aux années précédentes. Ainsi, en 2002, la Chine a importé 121,7 Mt de charbon et minerai de fer. En 2019, ces flux sont passés à 1 300 Mt. Au final, la Chine a multiplié par dix en 17 ans ses approvisionnements en matière première. Un chiffre auquel il convient aussi d'ajouter les céréales. Sur les dernières campagnes, la Chine devient un importateur mondial de première importance.

Conteneurs: 152 MEVP

Du côté des conteneurs, le trafic a augmenté de 1,1% en 2019 à 152 MEVP, indique le rapport de la Cnuced. Un chiffre peu encourageant. En effet, en 2018, le trafic conteneurisé a augmenté de 3,8%. Cette progression moindre en 2019 démontre une nouvelle tendance, selon les experts de la Cnuced. « L'activité a été menée par les trafics sur les routes secondaires est-ouest et nord-sud. »

Les liaisons sud-sud progressent de 2,8%

En effet, les lignes est-ouest, à savoir, Europe Asie, Transatlantique et Transpacifique entrent pour 39,1% des flux mondiaux, soit 59,4 MEVP, en diminution de 1,8%. Les flux est-ouest secondaires entrent pour 19,8 MEVP, en hausse de 2,9%. Les liaisons nord-sud, Europe-Afrique, Europe-Amérique du sud, États-Unis-Amérique du sud, entre autres, s'établissent à 12 MEVP, en progression de 0,5%. Les liaisons sud-sud conteneurisées ont pour leur part vu leur trafic augmenter de 2,8% à 19,4 MEVP. Enfin, les liaisons intra régionales entrent pour 41,1 MEVP, en hausse de 2,9%.

Les effets de l'industrie automobile

Les experts attribuent ce ralentissement du trafic conteneurisé à la baisse de l'activité dans l'automobile. Les ventes d'automobiles ont perdu 1,8% en 2019. « Ce secteur reste un grand pourvoyeur des trafics conteneurisés. » Et, en prenant un regard plus particulier sur le marché chinois, les ventes d'automobiles ont accusé une diminution à deux chiffres. Les chinois sont entrés dans une phase de prolongation de vie de leurs voitures.

Le trafic portuaire s'établit à 811,2 EVP

Le rapport de la Cnuced analyse aussi les trafics conteneurisés portuaires. Avec 811,2 MEVP traitées dans les ports, cette activité connaît une hausse de 2% en 2019. L'Asie conserve sa première place avec 526,7 MEVP traités. Une activité en augmentation de 2,3% en 2019. Le port de Shanghai réalise presque 10% de ce volume avec plus de 41 MEVP. L'Europe entre en seconde place avec 123,6 MEVP traités, en hausse de 1,5%. Le port de Rotterdam, avec 12 MEVP prend 10% du marché européen à lui seul. Avec 32,5 MEVP, l'Afrique prend la quatrième place. Le continent africain affiche la plus forte croissance en 2019 avec 3,9%. Serait-ce le prélude à un nouvel équilibre des flux dans les prochaines années ? Le seul continent à afficher une baisse de ses trafics portuaires est à mettre au passif de l'Océanie. Une tendance qui s'explique par la faiblesse de l'économie australienne.

En 2020, une baisse de 4,1%

Le bilan 2019 dressé, la Cnuced s'interroge sur 2020. Dans son rapport la Cnuced adopte un ton pessimiste pour l'année en cours. Selon les experts de l'organisation internationale, le commerce maritime international devrait perdre 4,1%. La principale raison de cette diminution tient à la pandémie de la Covid 19. Cette pandémie « ébranle le transport maritime mondial et jette les bases d'une transformation du secteur, et des chaînes d'approvisionnement qu'il dessert », indique le rapport.

Des chiffres qui peuvent encore baisser

Le pessimisme ambiant du rapport va encore plus loin. « Si de nouvelles vagues de la pandémie venaient à nouveau perturber les chaînes d'approvisionnement et les économies, on pourrait alors assister à un déclin plus marqué du secteur. » Publié le 12 novembre, le document ne prend pas en compte la mise en place des mesures de confinement de ces dernières semaines.

Une pandémie avec des effets sur le maritime

La pandémie actuelle aura sur le transport maritime des effets. « L'industrie mondiale du transport maritime sera à la pointe des efforts en vue d'une reprise durable, en tant qu'élément essentiel du bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement internationales. Le secteur doit agir en acteur clé pour adapter la logistique en flux tendu de manière efficace et être prêt à faire face en cas de crise », a indiqué le secrétaire général de la Cnuced, Mukhisa Kituyi, lors de la publication du document.

Un mieux en 2021

Face aux chiffres pessimistes pour 2020, l'organisation internationale du commerce se veut plus optimiste pour l'année prochaine. Elle estime que le commerce maritime progressera de 4,8%. Au final, entre la baisse de 2020 et la hausse de 2021, le maritime pourrait retrouver son niveau de 2019 dès 2022. Les bonnes progressions de 2018 restent encore loin.



PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

Du 1^{er} janvier au 31 octobre 2020

INDICATEURS	2019	2020	VAR %
Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	15 859 996	13 586 440	-14,34
1.1- Trafic à l'import	8 721 620	8 543 311	-2,04
1.2- Trafic à l'export	7 138 376	5 043 129	-29,35
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	13 931 325	11 900 866	-14,57
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	7 791 736	5 388 545	-30,84
a) Import	1 388 691	1 204 910	-13,23
b) Export	6 403 045	4 183 635	-34,66
3.2- Vrac solides (tonne)	4 907 301	5 024 864	2,40
a) Import	4 798 982	5 024 864	4,71
b) Export	108 319	0	-100,00
3.3- Marchandises divers (tonne)	3 160 959	3 173 031	0,38
a) Import	2 533 947	2 313 537	-8,70
b) Export	627 012	859 494	37,08
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	7 201 063	4 834 489	-32,86
a) Import	808 018	656 854	-18,71
b) Export	6 393 045	4 177 635	-34,65
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	8 658 933	8 751 951	1,07
a) Import	7 913 602	7 886 457	-0,34
b) Export	745 331	865 494	16,12
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	3 365 662	3 520 066	4,59
a) Import	3 365 662	3 520 066	4,59
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	210 568	208 876	-0,80
a) Import (EVP)	101 371	103 476	2,08
Nombre pleins	101 371	103 476	2,08
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	109 197	105 400	-3,48
Nombre pleins	13 895	16 054	15,54
Nombre vides	95 302	89 346	-6,25
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	1 767 583	1 879 539	6,33
a) Import (tonne)	1 229 958	1 308 227	6,36
Nombre pleins	1 229 958	1 308 227	6,36
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	537 625	571 312	6,27
Nombre pleins	537 625	571 312	6,27
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	55,9%	59,2%	

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	989	855	-13,55
2- Nb navires à la sortie	991	858	-13,42
3- Nb moyen navire/jour sur rade	12	8	-33,57
4- Nb moyen navire/jour à quai	10	9	-0,93
5- Sejour moyen navire/Rade			
- Céréalières	6,00	4,91	-18,17
- Cargos	5,45	4,40	-19,27
- Conteneurs	8,07	3,67	-54,52
- Bois	1,54	1,06	-31,17
- Fer et Tubes	2,10	2,08	-0,95
- Ro/Ro	0,60	0,91	51,67
6- Sejour moyen navire Quai			
- Céréalières	7,99	7,70	-3,63
- Cargos	4,69	4,85	3,41
- Conteneurs	2,84	2,90	2,11
- Bois	2,48	3,15	27,02
- Fer et Tubes	2,36	2,68	13,56
- Ro/Ro	2,03	3,01	48,28
Effectifs total	1 459	1 458	-0,07
1- Effectifs permanents	1 358	1 391	2,43
2- Effectifs contractuels	101	67	-33,66
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/Partiel	-	-	-
5- Effectifs DAIP	-	-	-
Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	646	631	-2,32
2- Effectifs service technique	520	525	0,96
3- Effectifs service administratif	293	302	3,07
4- Cadre	199	195	-2,01
5- Agent de maîtrise	208	209	0,48
6- Agent d'exécution	1 052	1 054	0,19
* Taux d'encadrement (%)	13,64	13,37	-1,94



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

www.portdebejaia.dz