

مؤسسة ميناء بجاية



ENTREPRISE
PORTUAIRE
DE BEJAIA

BÉJAIA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA

AVRIL 2023

02 LE PORT DE BÉJAÏA À L'HEURE DES CROISIÈRES

03 JOURNÉE DE SENSIBILISATION SUR LA SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

04 LANCEMENT D'UNE NOUVELLE LIGNE MARITIME DE TRANSPORT DES PASSAGERS : SÈTE - BÉJAIA

05 LE CENTRE DE MEDECINE DU TRAVAIL NUMÉRISE SON ACTIVITÉ

06 LU POUR VOUS

07 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

Sommaire

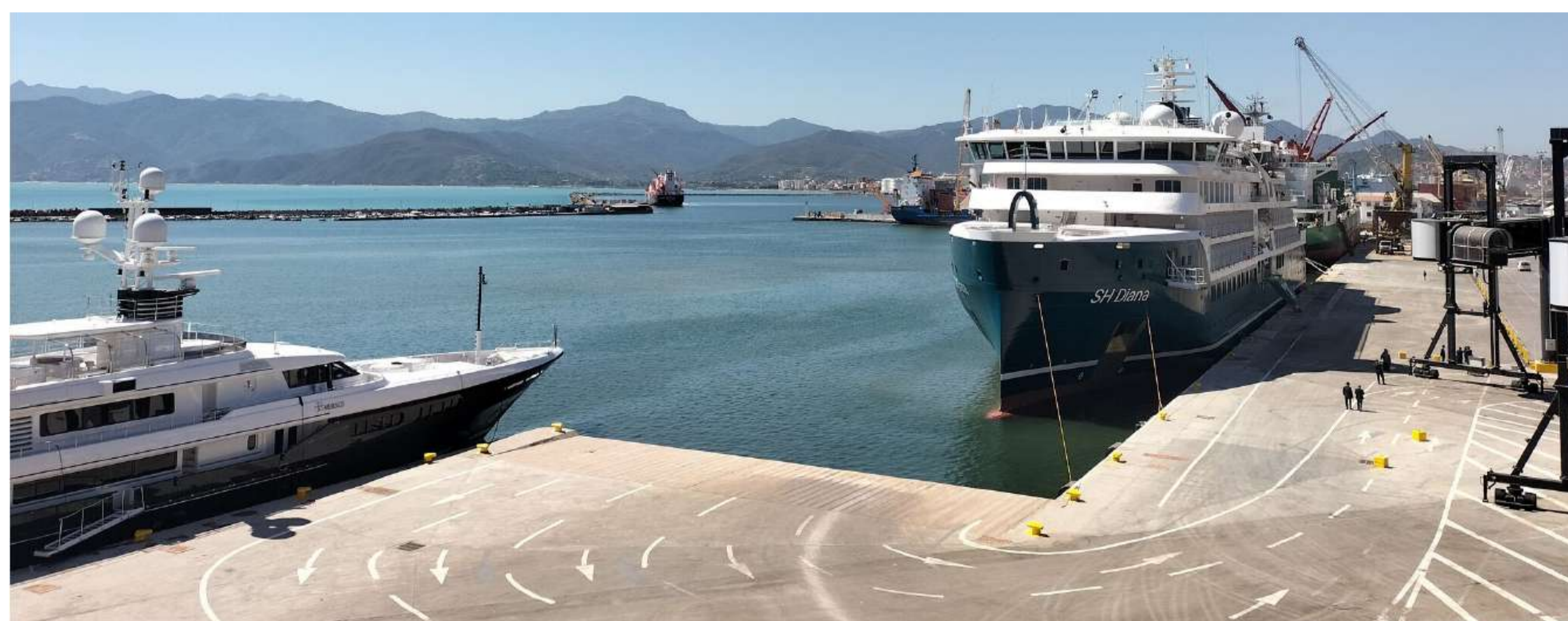
VOTRE **CONFIANCE**, POUR DE
MEILLEURES **PERFORMANCES**

www.portdebejaia.dz

LE PORT DE BÉJAÏA À L'HEURE DES CROISIÈRES

Le port de Béjaïa a accueilli dans la matinée du mardi 18 avril dernier, le navire de croisière MS SH DIANA battant pavillon Panama, avec à son bord, 153 passagers de nationalités différentes ; et ce, pour une escale qui a duré une journée.

À travers un circuit touristique savamment défini, les hôtes de l'Algérie voire, de Béjaïa en particulier, ont pu découvrir et admirer tout au long de cette journée, la beauté naturelle et la richesse culturelle des nombreux sites touristiques et historiques dont jouit la région.



L'entreprise Portuaire de Béjaïa, en collaboration avec le Comité Opérationnel de Sureté Maritime et Portuaire (COSMP), a pris toutes les précautions et mesures nécessaires au bon déroulement des opérations. Une cérémonie d'accueil a été organisée par le staff dirigeant de l'EPB en l'honneur du Commandant du navire, qui a salué vivement l'hospitalité et le bon accueil des autorités portuaires notamment.



Le navire de croisière MS SH DIANA qui devrait parcourir de nombreux pays européens et maghrébins entre autres, a fait escale dans quatre ports algériens ; en entamant sa traversée, par une première escale au port d'Annaba, le 17 avril dernier et en la clôturant par une ultime escale au port d'Oran, le 20 avril.

Par ailleurs, l'Algérie qui devient une destination des plus prisées par les touristes étrangers, ses ports, notamment celui de Béjaïa, devraient connaître dans les prochains jours, un nombre d'escale, de plus en plus croissant.





JOURNÉE DE SENSIBILISATION SUR LA SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

À l'initiative du Centre de Médecine du Travail (CMT) de l'entreprise et, sous l'égide de la Direction Générale, une journée de sensibilisation à propos des troubles musculo-squelettiques a été organisée dans la matinée du dimanche 30 avril, au niveau de la gare maritime du port de Béjaïa, en présence du Directeur Général de l'EPB, M. Ryad HADJAL, du staff dirigeant de l'EPB, des membres représentant le partenaire social et d'un bon nombre de travailleurs de l'entreprise.

Cette manifestation s'inscrit dans le cadre de la journée mondiale de la santé et sécurité au travail, qui a été instaurée en 1984, conjointement par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et, qui est célébrée le 28 avril de chaque année.



La journée de sensibilisation s'est déroulée sous le slogan : « Agissons tous ensemble afin de limiter les risques d'accidents de travail ».

Animé par les médecins du CMT à savoir DR. SEDAR et DR BOUJELIDA ainsi que le responsable HSE à l'EPB, M. Abdelhamid BEKTACHE et M. Mouhoub REMINI consultant en « HSE », le débat a porté principalement sur :

- Les troubles musculo-squelettiques (TMS),
- Le cadre légal de la protection contre les risques d'accidents liés à l'environnement du travail,
- La Gestion des risques.

Tour à tour et à travers leurs communications respectives, les intervenants se sont relayés pour éclairer l'assistance sur l'ensemble des points abordés. Un débat s'en est suivi, il a permis aux travailleurs d'exprimer leurs préoccupations quant aux risques d'accidents liés à leurs activités respectives, en rapport avec la nature et l'environnement du travail.



L'accident de travail se caractérise par l'apparition soudaine d'une lésion corporelle, par le fait ou à l'occasion du travail. Quant à l'expression « troubles musculo-squelettiques » ou (TMS), celle-ci signifie un ensemble de maladies localisées au niveau ou, autour des articulations : poignets, coudes, épaules rachis ou encore genoux. Les premiers symptômes en sont : douleurs, malaises, raideur et perte de force musculaire lors d'un mouvement.

Réfléchir à propos des risques encourus par les travailleurs durant l'accomplissement de leurs missions dans divers domaines d'activités afin d'enrayer les différents facteurs, implique la nécessité et l'obligation de connaître la nature des risques contre lesquels un port doit se protéger. Cependant, la sécurité d'un complexe portuaire s'appuie sur un ensemble de dispositions et mesures qui reposent sur un arsenal juridique constitué de lois, de codes, de conventions et de procédures, pour la mise en place des moyens nécessaires au bon déroulement des activités et des opérations. L'objectif consiste à parvenir à une gestion des risques et de se doter de moyens préventifs, de lutte et de plans d'action permettant de gérer l'événement ; avec la capacité de pouvoir évaluer la situation à chaque fin d'exercice afin d'en tirer les enseignements et les conclusions nécessaires à une meilleure prise en charge du personnel.

Enrichi par la qualité des interventions du premier responsable de l'entreprise M. Ryad HADJAL qui à son tour a apporté de nombreux éléments de réponses aux questions posées par les employés, le débat s'est achevé sur une note de détermination, à savoir : atteindre le chiffre zéro accident par an. D'autant plus qu'en Algérie, le nombre d'accidents de travail a diminué de 10% au cours de ces cinq dernières années, même si en 2022, on en a pu recenser plus de 42.000 victimes d'accidents de travail et, près de 1.000 décès.





LANCEMENT D'UNE NOUVELLE LIGNE MARITIME DE TRANSPORT DES PASSAGERS : SÈTE - BÉJAÏA

La gare maritime du port de Béjaïa s'apprête à renouer avec les traversées maritimes ; et ce, à partir du 02 mai prochain jusqu'au 17 septembre de l'année en cours. À cet effet, des travaux d'entretien de l'infrastructure, notamment le nettoyage, le traçage au sol, y ont été effectués dans la perspective d'accueillir les passagers aussi bien au débarquement qu'à l'embarquement, dans les meilleures conditions de qualité, de sécurité et de célérité.

Pour ce qui est de la saison estivale relative à l'année en cours, la nouveauté en ce qui concerne le programme des escales, outre la ligne Béjaïa/Marseille/Béjaïa, une nouvelle ligne Béjaïa/Sète/Béjaïa est inscrite au programme. Celle-ci bénéficiera de quatre escales, réparties entre le mois de juin et le mois de septembre. Par ailleurs, l'ensemble des deux lignes, bénéficiera au total, de 38 escales au lieu de 24 la saison dernière ; et ce, à raison d'un nombre de dessertes pouvant atteindre parfois, trois dessertes par semaine. Les car-ferries : TASSILI II et DJAZAIR II de la compagnie maritime nationale (ENTMV), ainsi que ceux de la compagnie maritime française CORSICA LINEA, à savoir, les car-ferries : PAGLIA ORBA, KALISTE et JEAN NICOLLI, y sont affectés pour assurer le transport des passagers et de leurs véhicules.





LE CENTRE DE MEDECINE DU TRAVAIL NUMÉRISE SON ACTIVITÉ

Afin de digitaliser l'espace et dynamiser l'activité du CMT (Centre de Médecine du Travail) de l'entreprise, ce dernier a récemment été équipé d'une borne tactile interactive, dotée d'un système à tickets. Il s'agit donc d'un terminal informatique tactile fournissant un accès à un réseau d'informations et de services. Le système comprend :

- Un écran tactile ou (tablette), doté d'un système de gestion de files d'attente commandé par un serveur pour la gestion et le stockage des données ;
- D'un moniteur ou (écran d'affichage) doté d'une synthèse vocale voire, d'une voix off automatisée, destinée à la diffusion de l'information à savoir, l'annonce des patients, selon un ordre convenu ;
- D'une imprimante à tickets.



Étant une structure bien équipée et capable de prodiguer les premiers soins et les premiers secours, le CMT dispose d'une équipe médicale constituée d'un médecin généraliste, d'un médecin orthopédiste, et d'un médecin du travail, en plus d'un personnel paramédical compétent et dévoué. Le support digital nouvellement acquis, permettra un échange d'informations entre les médecins du CMT et les patients ; car il offre à chacun de ses derniers, la possibilité d'interagir avec le médecin qu'il doit consulter et par conséquent, un meilleur suivi de la part des médecins et, une gestion fluide des consultations. Cependant, l'hypothèse d'un ratage d'un rendez-vous par un patient, ne saurait être exclue. Le système offre dans ce cas, la possibilité au médecin, de rappeler ultérieurement le patient, pour une éventuelle consultation.

En promouvant constamment l'amélioration continue de ses actions, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, aspire continuellement au développement de ses activités et par conséquent, à la réalisation de ses objectifs. La digitalisation des espaces, la numérisation des activités, la promotion de la santé et de la sécurité au travail, la protection de son personnel et les tiers, demeurent sans cesse, parmi les défis auxquels l'EPB consacre d'importants moyens, afin de pouvoir les relever.



LA SITUATION DU TRANSPORT MARI-TIME DEVRAIT SE NORMALISER SELON L'UN DES LEADERS MONDIAUX DU TRANSPORT

En 2023, le transport maritime continue de faire les montagnes russes. Après des taux jamais vus pendant la crise Covid, les taux de fret conteneurisés sont désormais anormalement bas. La situation devrait néanmoins se normaliser au second semestre de cette année.

Il y a quelques mois, Stéphane Defives, directeur du transport maritime chez « Kuehne + Nagel » (l'un des leaders mondiaux dans le domaine du transport) s'exprimait sur Classe Export au sujet de la situation du transport maritime et décrivait « des files d'attente devant les ports faisant patienter jusqu'à plusieurs semaines les transporteurs, des prix des conteneurs en hausse constante, des usines en manque de matières premières et des délais de livraison interminables ». Aujourd'hui, la situation du transport maritime n'est plus du tout la même.

« Aujourd'hui, il n'y a plus de queue de navire au large des ports, quel que soit l'endroit du globe. Le trafic est à la normale en ce qui concerne la gestion des navires. En France, on peut trouver quelques saturations des ports, mais c'est seulement lié aux mouvements de grève et non pas au contexte économique. La fiabilité en termes de services s'est améliorée. Il y a encore 6 mois les taux de services étaient aux alentours de 10 % à 15 %, aujourd'hui, on est près des 60 % de fiabilité, ce qui montre bien que les ports vont mieux. Généralement, on atteint des taux de près de 85 %. On n'en est pas encore là, mais globalement, on a cette fiabilité qui est revenue. »

Pour l'expert, cette baisse des volumes et évidemment liée à une baisse des taux de fret. « Ce phénomène de décongestion est lié à une baisse globale des volumes. Par exemple si l'on se penche sur l'Asie, les volumes ont baissé de 24 %, alors que ce pays était au cœur d'une demande très forte de ses produits quelques mois auparavant. Entre l'Asie et l'Europe, les volumes ont aussi diminué, de près de 20 % en ce début d'année. On a des taux de fret qui pour certains clients, sont passés de 15 000 dollars, il y a encore un an, à moins de 1500 dollars aujourd'hui. Cependant, dès qu'il y a une grosse baisse des volumes, il y a beaucoup moins de congestions. L'évacuation des conteneurs à l'import ou à l'export effectue beaucoup plus rapidement... Vous avez une meilleure fluidité et donc une meilleure qualité de services. »

Aujourd'hui le transport maritime est revenu à des niveaux de taux de fret d'avant Covid. « L'inflation et la crise énergétique sont venues mettre un coup d'arrêt à une consommation effrénée depuis quelques années. Beaucoup de consommateurs se sont à nouveau orientés vers des activités de loisirs, les vacances, la restauration... mais pas forcément le gros boom de l'e-commerce qu'on a connu lors de la période du confinement. Donc il y a aussi une baisse de la consommation, elle aussi, assez forte. » Selon l'expert « l'ensemble des entreprises ont continué d'acheter massivement lors des années Covid, notamment des marchandises sorties d'Asie. Elles étaient stockées avec anticipation, pour s'assurer qu'elles soient bien disponibles au bon moment au vu du taux de fiabilité des services très bas. Quand la consommation a commencé à chuter, une énorme quantité d'importateur s'est retrouvé avec des stocks très importants. Ce qui fait que les entrepôts sont pleins et la demande beaucoup moins forte. La priorité des entreprises a alors été de vider leurs stocks avant de passer d'autres commandes. Actuellement, certes, il y a eu une baisse des stocks, mais elle n'a pas été si marquée que ça. »

De plus, le directeur de Kuehne+Nagel précise : « On arrive à avoir des remontés et des taux de remplissage des navires qui sont de 85 %, et qui viennent freiner la relance des taux de fret, mais pour avoir à nouveau une augmentation, il faudrait atteindre des taux de remplissage des navires entre 90 % et 110 %... Concernant les armateurs, cette situation n'arrange pas leurs affaires. Actuellement, ces acteurs font face à une baisse drastique de leur revenu, car ces deux dernières années, ils ont cumulé des milliards, mais ces revenus vont très rapidement fondre. Ils risquent de perdre entre 70 % et 80 % de leur performance économique qu'ils ont connus ces deux dernières années. Les armateurs étaient plus ou moins préparés, ils savaient que c'était une situation artificielle qui n'allait pas tenir sur la durée. »

À ce jour, un autre problème se pose pour les ports. « En 2021-2022, les ports ont connu de gros problèmes d'équipements, vu que la rotation des conteneurs se faisait moins vite, ces infrastructures manquaient d'équipement vide pour assurer les commandes. Les armateurs ont majoritairement investi dans des conteneurs neufs et aujourd'hui les terminaux sont remplis de milliers de conteneurs vides qui perturbent le bon fonctionnement des ports. »

Pour les mois à venir, Stéphane Defives envisage une possible évolution. « Certes, le marché n'est pas en très bonne santé, la consommation n'est pas au rendez-vous et l'offre et la demande sont en très fort déséquilibre à l'avantage de la marchandise, mais on estime quand même que la deuxième partie de l'année devrait être plus positive et dynamique qu'elle ne l'est actuellement. En effet, on sort de l'hiver, il n'y a plus de consommation électrique ou de chauffage en masse, ce qui vient alléger les dépenses sur la partie énergétique. Et puis l'arrivée des beaux jours donne plus d'envie de consommation en ce qui concerne l'extérieur. En termes de taux de fret, on a atteint des plafonds à la baisse, il y a donc plus de chances que les taux remontent un petit peu. »

Néanmoins, pour 2024, les projections sont encore compliquées à donner. « On sait que des capacités vont continuer à arriver sur le marché car beaucoup d'armateurs ont passé une commande de nouveaux navires plus sains et plus propres pendant les années Covid. Il y a également une loi qui se met en place cette année et qui impose la réduction des émissions de CO2, qui s'opère en grande partie par une réduction de la vitesse. Ce qui est sûr, c'est que les capacités vont continuer à augmenter, donc il faut espérer qu'entre-temps le marché se reprenne, que la consommation se rebooste afin de combler le très fort décalage entre l'offre et la demande. »

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

1^{er} Janvier au 30 Avril 2023

Indicateurs	2022	2023	VAR %
1- Trafic global (tonne)	3 581 227	3 950 827	10,32
1.1- Trafic à l'import	2 803 624	3 161 698	12,77
1.2- Trafic à l'export	777 603	789 129	1,48
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	3 648 344	4 099 859	12,38
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	1 050 094	1 167 988	11,23
a) Import	499 656	564 323	12,94
b) Export	550 438	603 665	9,67
3.2- Vrac solides (tonne)	1 426 853	1 611 480	12,94
a) Import	1 426 853	1 611 480	12,94
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	1 104 280	1 171 359	6,07
a) Import	877 115	985 895	12,40
b) Export	227 165	185 464	-18,36
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	829 887	917 483	10,56
a) Import	288 049	316 318	9,81
b) Export	541 838	601 165	10,95
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	2 751 340	3 033 344	10,25
a) Import	2 515 575	2 845 380	13,11
b) Export	235 765	187 964	-20,27
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	886 388	1 243 882	40,33
a) Import	886 388	1 243 882	40,33
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	76 212	78 078	2,45
a) Import (EVP)	37 561	39 817	6,01
Nombre pleins	37 561	39 817	6,01
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	38 651	38 261	-1,01
Nombre pleins	3 771	4 724	25,27
Nombre vides	34 880	33 537	-3,85
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	629 966	617 999	-1,90
a) Import (tonne)	484 876	478 316	-1,35
Nombre pleins	484 876	478 316	-1,35
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	145 090	139 683	-3,73
Nombre pleins	145 090	139 683	-3,73
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	57,0	52,8	-

Indicateurs	2022	2023	VAR %
- Trafic passagers	-	-	-
a) Débarqués	-	-	-
b) Embarqués	-	-	-
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	307	296	-3,58
2- Nb navires à la sortie	305	298	-2,30
3- Nb moyen navire/jour sur rade	3	5	60,76
4- Nb moyen navire/jour à quai	8	7	-12,39
5- Séjour moyen navire rade	-	-	-
- Céréaliers	3,44	7,50	118,02
- Cargos	2,36	2,04	-13,56
- Conteneurs	0,67	2,13	217,91
- Bois	0,11	1,36	1136,36
- Fer et Tubes	0,63	1,23	95,24
- Ro/Ro	-	0,48	-
6- Séjour moyen navire quai	-	-	-
- Céréaliers	9,21	9,18	-0,33
- Cargos	3,29	3,84	16,72
- Conteneurs	2,15	2,78	29,30
- Bois	2,98	3,88	30,20
- Fer et Tubes	1,64	2,33	42,07
- Ro/Ro	2,52	4,45	76,59
C) - Effectifs total	1 435	1 413	-1,53
1- Effectifs permanents	1 385	1 367	-1,30
2- Effectifs contractuels	50	46	-8,00
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/journalier	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	620	605	-2,42
2- Effectifs service technique	516	510	-1,16
3- Effectifs service administratif	299	298	-0,33
4- Cadre	201	204	1,49
5- Agent de maîtrise	229	275	20,09
6- Agent d'exécution	1 005	934	-7,06
* Taux d'encadrement (%)	14,01	14,44	3,07