

BÉJAIA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA
AVRIL 2024



SOMMAIRE

02 L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA PREND PART À LA 7E ÉDITION DU LOGISTICAL

03 ACCOSTAGE HISTORIQUE DU COSCO SHIPPING SHANG

04 L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA SPONSORISE LE HACKATHON BEJAIA

05 LU POUR VOUS

06 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

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

www.portdebejaia.dz



L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA PREND PART À LA 7E ÉDITION DU LOGISTICAL

À l'instar des différents ports du pays et, dans la perspective de promouvoir ses services et développer les échanges, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa vient de prendre part à la 7e édition du Salon International du Transport et de la logistique, (LOGISTICAL) qui s'est déroulé du 29 avril au 02 mai, au Centre des conventions MOHAMED BENAHMED (CCO) d'Oran.

Organisée par la Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie (CACI), sous le patronage du Ministère du Commerce et de la Promotion des Exportations, cette manifestation économique d'envergure qui s'inscrit dans le cadre des orientations du gouvernement, se veut être un salon dédié à la chaîne logistique, au fret et au transport des marchandises en Algérie. Elle regroupe à chaque édition, de nombreuses entreprises algériennes et étrangères activant dans le domaine du transport et de la logistique de la marchandise, en offrant aux différents intervenants dans la chaîne logistique, de nouvelles opportunités commerciales.



Inauguré par le Ministre du Commerce et de la Promotion de l'Exportation M. Tayeb ZITOUNI en compagnie du Ministre des Transports, M. Mohamed El Habib ZAHANA, le salon a regroupé pour sa 7e édition, plus de 70 entreprises, entre nationales et internationales. M. Tayeb ZITOUNI, lors de son allocution, a surtout, souligné l'importance d'un tel rendez-vous économique dans le développement économique national et la modernisation du secteur du transport et de la logistique. Le ministre a notamment mis l'accent sur l'importance des infrastructures et des projets lancés récemment en Algérie quant au renforcement des capacités logistiques du pays, susceptibles d'attirer les investisseurs. Il a également rappelé que dans le cadre du Fonds Spécial de Promotion des Exportations (FSPE), des accords ont été signés pour faciliter les procédures administratives et réduire les coûts de transport, permettant ainsi aux exportateurs algériens de bénéficier d'une réduction de 50% sur les frais de transport. De plus, le lancement d'une plateforme numérique dédiée au (FSPE), visant à simplifier la gestion des demandes de compensation et à garantir une plus grande transparence dans le traitement des dossiers.





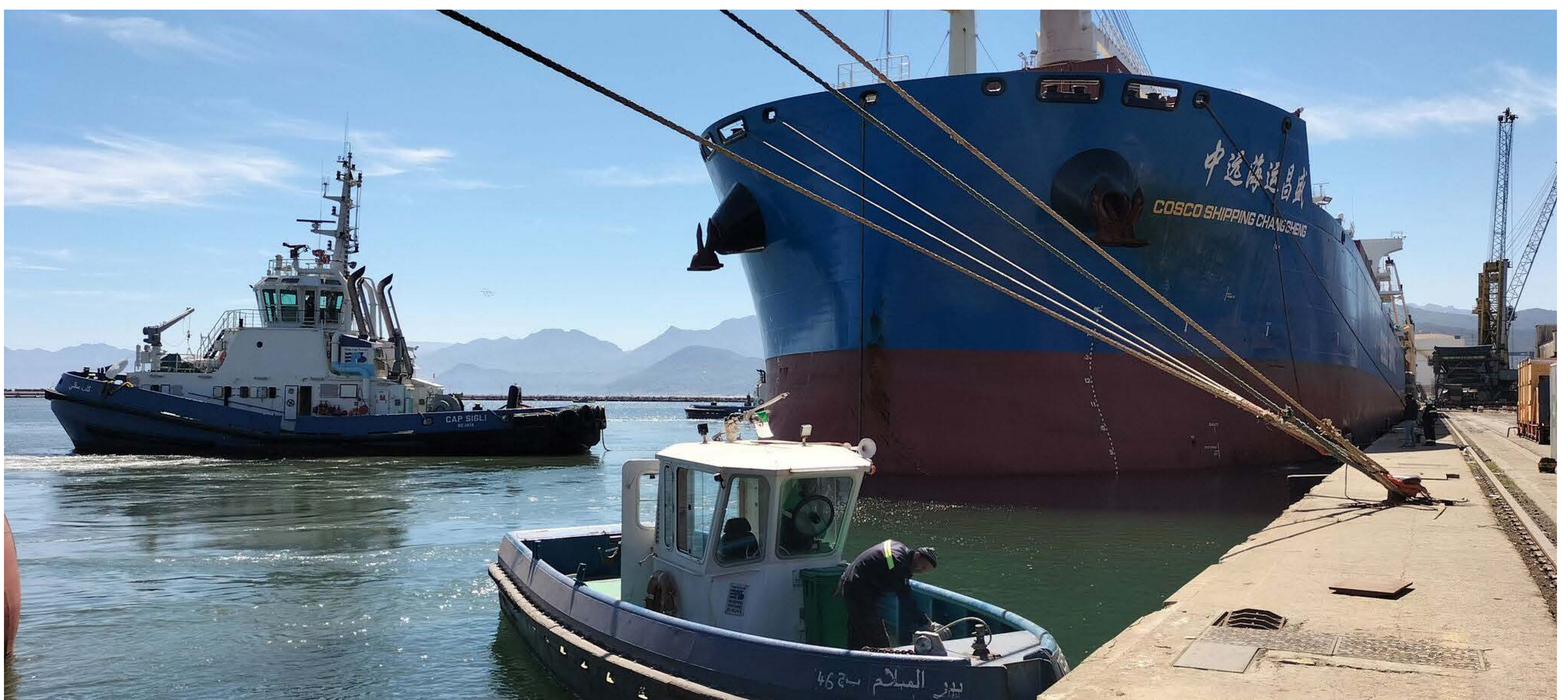
ACCOSTAGE HISTORIQUE DU COSCO SHIPPING SHANG

Le port de Béjaïa vient d'accueillir pour la première fois, le porte-conteneurs (COSCO SHIPPING CHANG), en provenance directe, de Chine.

Ce mastodonte des mers mesurant 202 mètres de long, a accosté le 02 avril dernier, au poste 24, et a connu le déchargement de pas moins de 329 conteneurs renfermant près de 6000 tonnes de marchandises. Il a pu trouver sa place dans notre port, grâce au professionnalisme et à l'engagement indéfectible de nos équipes, ainsi qu'à la collaboration continue et fructueuse avec nos précieux partenaires.



Un fait marquant qui ne saurait être sans révéler l'importance cruciale que revêt notre port dans les échanges internationaux et son rôle prépondérant dans la logistique à l'échelle régionale et nationale.





L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA SPONSORISE LE HACKATHON BEJAIA

Vue l'importance accordée par l'Entreprise Portuaire de Béjaïa à l'innovation numérique et à la collaboration entre le secteur économique et le secteur de l'enseignement supérieur, l'EPB a récemment soutenu le club scientifique (SIRIUS) de l'École Supérieure en Science et Technologie de l'Informatique et du Numérique (ESTIN) en sponsorisant leur événement à savoir, le (HACKATHON BEJAIA), organisé en collaboration avec le club international de Google, (GDSC) (Google Developer Student Club).



L'événement qui s'est déroulé du 25 au 27 avril dernier, a rassemblé plus de 150 participants, et ce, à l'hôtel (RAYA). Le Hackathon avait pour objectif de relever des défis technologiques tout en renforçant les compétences des participants à travers des ateliers spécialisés.

La problématique exposée par l'EPB voire, celle de la Direction Exploitation a dû servir de base aux développeurs, notamment en terme de défis, que les participants au concours ont abordés avec enthousiasme. Des représentants de l'EPB, notamment de la Direction Digitalisation et de la Direction Exploitation, y étaient présents, en qualité de membres du jury.





RÉGLEMENTATION DU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME

Par sa nature, le secteur du transport maritime commercial est une activité internationale. De ce fait, ce secteur doit être régi par une réglementation au niveau international. Les règlements maritimes internationaux, qui sont également appelés Conventions, sont formulés par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Comment fonctionne l'Organisation maritime internationale (OMI)?

L'OMI([opens in a new tab](#)) est une agence spécialisée des Nations Unies responsable des mesures destinées à améliorer la sûreté et la sécurité de la navigation maritime internationale et à assurer la prévention de la pollution provenant de navires. À l'heure actuelle, l'OMI s'efforce, en particulier, de veiller à ce que les conventions adoptées soient correctement appliquées par les pays signataires, y compris le Canada. Ces pays signataires sont alors responsables de mettre en œuvre et de faire respecter comme leur propre loi nationale les conventions internationales.

Les principales conventions créées par l'OMI sont :

SOLAS([opens in a new tab](#)) (Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer). Cette réglementation concerne la sécurité des navires de commerce. Elle spécifie des normes minimums en matière de construction, d'équipement et d'exploitation de navires.

Convention internationale sur les lignes de charge([opens in a new tab](#)), 1966. Elle institue une limitation du tirant d'eau en charge d'un navire, en prenant en considération les risques potentiels auxquels les navires pourraient être exposés dans différentes zones et à différentes saisons pour la sécurité de l'équipage.

Convention on the International Regulations for Prevention of Collisions at Sea([opens in a new tab](#)) (Règlement international pour prévenir les abordages en mer) (COLREGS), 1972. Cette convention établit des règles pour la navigation et la prévention des collisions en mer (manœuvre du navire, signaux, etc.).

Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)([opens in a new tab](#)), 1978. Elle établit des prescriptions de base sur la formation des gens de mer et la délivrance de brevets.

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL),([opens in a new tab](#)) 1973, 1978. Cette Convention a trait à la pollution de l'environnement marin par les navires. La plus récente règle sous l'annexe VI de MARPOL, appelée OMI 2020, est entrée en vigueur le 1er janvier 2020 et vise à limiter à 0,5 % la teneur en soufre permise dans le carburant utilisé par les navires commerciaux partout dans le monde.

Quel effet a l'OMI sur la réglementation du transport maritime canadien?

L'OMI est actuellement constituée de 172 états membres([opens in a new tab](#)). Ces états membres intègrent alors les conventions de l'OMI dans leur loi nationale. Au Canada, cette responsabilité est partagée entre Transports Canada([opens in a new tab](#)), Environnement et Changement climatique Canada([opens in a new tab](#)) et Pêches et Océans Canada.([opens in a new tab](#)) Jusqu'à présent, le Canada a ratifié plus de 39 conventions de l'OMI ou y a adhéré.

Les principales réglementations régissant la navigation maritime au Canada sont les suivantes :

- Loi de 2001 sur la marine marchande au Canada([opens in a new tab](#))

Cette loi régit les éléments techniques du transport maritime, tel que l'exploitation du navire, la circulation et le statut, les équipages, la sûreté et les aspects ayant trait à l'environnement.

- Loi sur la sûreté du transport maritime (1994)([opens in a new tab](#))

Cette loi régit la sûreté et la sécurité applicables aux navires, aux équipages, au maniement de fret, au ravitaillement du navire, à l'accès au navire, et aux ports et gares maritimes.

- Loi sur la protection de la navigation (1985)([opens in a new tab](#))

Cette loi veille à ce qu'aucun obstacle n'entrave la circulation du navire.

- Loi sur le pilotage (1985([opens in a new tab](#)))

Cette Loi définit les secteurs de navigation dans lesquels les services de pilotage sont obligatoires et les administrations de pilotage qui ont juridiction à cet endroit.

- Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (1985)([opens in a new tab](#))

Cette loi a trait à la prévention de la pollution des zones des eaux arctiques proches du continent et des îles de l'Arctique canadien.

- Loi maritime du Canada (1998) ([opens in a new tab](#))

Cette loi régit les administrations portuaires, l'exploitation de ports et la gestion d'infrastructures liées à des voies maritimes navigables, telle la Voie maritime du Saint-Laurent.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

DU 1^{er} au 30 AVRIL 2024

Indicateurs	2023	2024	VAR %
1- Trafic global (tonne)	3 950 827	4 152 678	5,11
1.1- Trafic à l'import	3 161 698	3 508 550	10,97
1.2- Trafic à l'export	789 129	644 128	-18,37
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	4 099 859	4 267 727	4,09
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	1 167 988	1 085 118	-7,10
a) Import	564 323	568 172	0,68
b) Export	603 665	516 946	-14,37
3.2- Vrac solides (tonne)	1 611 480	2 008 452	24,63
a) Import	1 611 480	2 008 452	24,63
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	1 171 359	1 059 108	-9,58
a) Import	985 895	931 926	-5,47
b) Export	185 464	127 182	-31,42
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	917 483	837 448	-8,72
a) Import	316 318	325 302	2,84
b) Export	601 165	512 146	-14,81
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	3 033 344	3 315 230	9,29
a) Import	2 845 380	3 183 248	11,87
b) Export	187 964	131 982	-29,78
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	1 243 882	1 644 328	32,19
a) Import	1 243 882	1 644 328	32,19
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	78 078	88 664	13,56
a) Import (EVP)	39 817	45 000	13,02
Nombre pleins	39 817	45 000	13,02
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	38 261	43 664	14,12
Nombre pleins	4 724	3 525	-25,38
Nombre vides	33 537	40 139	19,69
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	617 999	642 293	3,93
a) Import (tonne)	478 316	519 876	8,69
Nombre pleins	478 316	519 876	8,69
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	139 683	122 417	-12,36
Nombre pleins	139 683	122 417	-12,36
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	52,8	60,6	-

Indicateurs	2023	2024	VAR %
- Trafic passagers	-	7 586	-
a) Débarqués	-	5 286	-
b) Embarqués	-	2 300	-
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1-Nb navires à l'entrée	296	297	0,34
2-Nb navires à la sortie	298	296	-0,67
3- Nb moyen navire/jour sur rade	5	10	95,99
4-Nb moyen navire/jour à quai	7	10	47,39
5- Séjour moyen navire/Rade			
- Céréaliers	7,50	18,01	140,13
- Cargos	2,04	4,57	124,02
- Conteneurs	2,13	0,49	-77,00
- Bois	1,36	3,61	165,44
- Fer et Tubes	1,23	1,92	56,10
- Ro/Ro	0,48	5,04	950,00
6- Séjour moyen navire/Quai			
- Céréaliers	9,18	9,40	2,40
- Cargos	3,84	5,01	30,47
- Conteneurs	2,78	3,78	35,97
- Bois	3,88	4,16	7,22
- Fer et Tubes	2,33	1,80	-22,75
- Ro/Ro	4,45	1,21	-72,81
C) - Effectifs total	1 413	1 381	-2,26
1-Effectifs permanents	1 367	1 340	-1,98
2-Effectifs contractuels	46	41	-10,87
3-Effectifs journaliers	-	-	-
4-Effectifs CDD/journalier	-	-	-
5-Effectifs DAIP	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1-Effectifs service production	606	584	-3,63
2-Effectifs service technique	510	498	-2,35
3-Effectifs service administratif	298	299	0,34
4-Cadre	204	211	3,43
5-Agent de maitrise	275	267	-2,91
6-Agent d'exécution	935	903	-3,42
* Taux d'encadrement (%)	14,44	15,28	5,83