

BÉJAIA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA
Juin 2024



SOMMAIRE

02 RENCONTRE "SHIPPING KPIS" : LE MINISTRE DES TRANSPORTS MET L'ACCENT SUR LA MODERNISATION ET LA PERFORMANCE MARITIME. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'EPB PRÉSENT À LA RENCONTRE MINISTÉRIELLE PORTANT SUR LES INDICATEURS DE PERFORMANCE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT MARITIME « SHIPPING KPIS »

03 OPTIMISATION DES DÉLAIS PORTUAIRES : RÉUNION STRATÉGIQUE AU PORT DE BEJAIA POUR AMÉLIORER LE TRANSIT DES CONTENEURS

04 JOURNÉE D'INFORMATION BMT ET PORTEK : RENFORCEMENT DES COMPÉTENCES ET DE LA SÉCURITÉ DANS LE SECTEUR PORTUAIRE

05 L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAÏA : UN VOYAGE HISTORIQUE AU CŒUR DE LA GARE MARITIME

06 LU POUR VOUS

07 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

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

www.portdebejaia.dz



RENCONTRE "SHIPPING KPIS" : LE MINISTRE DES TRANSPORTS MET L'ACCENT SUR LA MODERNISATION ET LA PERFORMANCE MARITIME. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'EPB PRÉSENT À LA RENCONTRE MINISTÉRIELLE PORTANT SUR LES INDICATEURS DE PERFORMANCE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT MARITIME « SHIPPING KPIS »

Dans le cadre de la politique du ministère des Transports visant à améliorer et à promouvoir la qualité des prestations de services fournies par le secteur des transports, le Ministre des Transports, M. Mohamed El-Habib Zehana, a présidé en date du 02 Juin 2024, l'ouverture de la rencontre portant sur les indicateurs de performance dans le domaine du transport maritime « Shipping KPIS ». Cette réunion s'est tenue au siège du ministère en présence des cadres du ministère, des responsables et des gestionnaires d'entreprises de transport maritime de toutes filiales confondues, d'experts spécialisés dans le domaine, ainsi qu'un représentant des garde-côtes.



Le ministre des transports a souligné lors de son allocution les défis auxquels doit faire face l'État dans le domaine du transport, en particulier le transport maritime, et les enjeux liés à la modernisation des ports maritimes et au développement de la logistique et du transport maritime à caractère commercial, qui constitue la principale locomotive de la stratégie algérienne pour la promotion du commerce extérieur et la diversification de l'économie nationale.

L'objectif de la réunion étant :

- L'échange d'informations, d'expertises et d'expériences dans le domaine du transport maritime ;
- L'échange de points de vue, de perspectives et d'idées ;
- L'amélioration du niveau de formation et de qualification professionnelle conformément aux normes et recommandations internationales dans ce domaine ;
- L'application de la devise «un pour tous, tous pour un».

Dans le même sillage, divers points ont été abordés et discutés par les différents intervenants, notamment les entreprises de transport maritime et leur situation financière, la performance des employés, les techniques utilisées, l'assurance qualité (QA), l'aspect environnemental, la gestion des ressources humaines, la sécurité et la sûreté de la navigation, ainsi que le contrôle des navires par l'Etat du Port (PSC).



OPTIMISATION DES DÉLAIS PORTUAIRES : RÉUNION STRATÉGIQUE AU PORT DE BEJAIA POUR AMÉLIORER LE TRANSIT DES CONTENEURS

Une réunion regroupant les services de l'Entreprise Portuaire de Bejaia, sa filiale BMT ainsi que les services des Douanes a eu lieu dans la matinée du Lundi, 03 Juin 2024 au niveau de la Direction Générale du port de Bejaia. Monsieur le Directeur Général de l'EPB a ouvert la séance en remerciant les présents pour les efforts consentis pour la prise en charge des marchandises transitant par le port de Bejaia.

L'objet de la réunion étant le suivi de la situation opérationnelle du terminal à conteneurs du port de Bejaia, notamment en ce qui concerne la réduction du délai de séjour des conteneurs, conformément aux orientations de Monsieur le Ministre des Transports et de Monsieur le Directeur Général des Douanes, lors de leur visite au port, le 21 mai 2024.



Le Directeur Général a également fait une lecture sur les principales résolutions du conseil des ministres réuni le 02 Juin 2024, sur les mesures à prendre pour réduire les délais de passage portuaire des marchandises importées. Par la même occasion, il a demandé à tous les présents de proposer des solutions concrètes et à effets immédiats pour améliorer la situation.

Lors de cette réunion, le Chef d'Inspection Divisionnaire des Douanes de Bejaia P/I a éclairé les présents sur l'ensemble des services disposés pour accompagner toute la communauté portuaire afin d'améliorer la fluidité et les conditions de passage des marchandises conteneurisées. Par la suite, Monsieur le Directeur Général Adjoint de BMT a présenté à son tour un point de situation sur l'évaluation du transit de marchandises conteneurisées au niveau du terminal à conteneurs du port de Bejaia.

Dans le même sillage des orientations de Monsieur le Ministre des Transports et du Directeur Général des Douanes, notamment la systématisation du scanning au débarquement des conteneurs, un exposé sur le plan de circuit du scanning des conteneurs, a été présenté par Monsieur le Directeur des Travaux et Développement de l'EPB.

À l'issue de ses différentes présentations et entre débat constructif et concertation, les présents services ont pu convenir à de nombreux aboutissements. En clôture le Directeur Général de l'EPB n'a pas manqué d'exhorter les participants à travailler en coordination avec toutes les parties prenantes de la chaîne logistique pour une meilleure prise en charge des marchandises conteneurisées.



JOURNÉE D'INFORMATION BMT ET PORTEK : RENFORCEMENT DES COMPÉTENCES ET DE LA SÉCURITÉ DANS LE SECTEUR PORTUAIRE

Bejaia Méditerranéen Terminal BMT, en partenariat avec PORTEK, a récemment organisé une journée d'information au sein du centre de formation BMT Training Center. Cet événement, qui s'est tenu le 12 juin 2024, a été spécialement conçu pour les gestionnaires de ports, dans le cadre d'un transfert de savoir-faire et de compétences par les experts de PORTEK.

L'accent a été mis sur des sujets novateurs, notamment le Management des équipements portuaires & engineering, animé par Monsieur Tang, Chef du service commercial et de soutien aux opérations, ainsi que la cyber sécurité, présentée par Monsieur David Lim, Chef de la division des technologies de l'information. En outre, la transformation digitale a été abordée par Monsieur Yap, Chef du département support technique et des services.



Cette initiative fait suite au succès des séminaires précédemment organisés par les experts de PORTEK pour les collaborateurs de BMT et de l'EPB en 2019 et 2022. La participation active des représentants des entreprises portuaires de BEJAIA, GHAZAOUET, SKIKDA, DJENDJEN, ANNABA et DP WORLD a été remarquable, avec des débats très enrichissants répondant aux préoccupations de l'industrie.

Cette journée d'information marque une étape importante dans le développement des compétences et des connaissances au sein du secteur portuaire, renforçant ainsi l'engagement envers l'excellence opérationnelle et la sécurité des opérations portuaires.



L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAÏA : UN VOYAGE HISTORIQUE AU CŒUR DE LA GARE MARITIME

Grâce au succès qu'a connu notre espace muséal situé à la gare maritime, l'Entreprise Portuaire de Bejaïa continue ses travaux d'embellissement pour l'enrichissement, et l'épanouissement de notre personnalité, tout en faisant bénéficier les passagers, visiteurs, clients, étudiants, élèves et établissements éducatifs.

Sous la direction de Monsieur Ryad HADJAL, Directeur Général, l'entreprise se distingue comme un acteur citoyen exemplaire, engagé dans la valorisation du patrimoine historique de la région.

A cet effet, et dans le cadre des préparatifs pour la saison estivale en cours, le DG de l'EPB a donné des instructions précises visant à rehausser l'attractivité de la gare maritime. L'équipe dédiée à ce projet s'est attelée à une mission de recherche et de collecte minutieuse, rassemblant un riche patrimoine iconographique et historique. Ce travail minutieux a permis de mettre en lumière l'histoire de Bejaïa et son port, ainsi que la valorisation des sites historiques emblématiques de la région, cet espace offre aux visiteurs et passagers un voyage à travers le temps et les trésors culturels de la région.



Une démarche citoyenne au service du développement local dans laquelle l'entreprise s'attache pour offrir un accueil chaleureux et personnalisé à tous ses publics, tout en contribuant à la promotion du riche patrimoine historique de Bejaïa.

L'entreprise se positionne ainsi comme un acteur incontournable du développement local et un ambassadeur de la richesse culturelle de Bejaïa.





DCSA PUBLIE UN RAPPORT SUR LES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES DU CONNAISSEMENT ÉLECTRONIQUE

Digital Container Shipping Association a publié un rapport sur les contraintes réglementaires du connaissance électronique. La France a mis des barrières à la numérisation de ce document essentiel au transport maritime.

La digitalisation entre dans le monde économique depuis plusieurs années. De nombreuses procédures ont franchi le pas. Le connaissance semble faire de la résistance. Ainsi, dans une étude publiée en mai, Digital Container Shipping Association examine l'état de la législation dans 15 pays face au connaissance électronique (eB/L). Ces pays représentent la grande majorité du trafic maritime dans le monde.

Le eB/L dépend des législations et des opérateurs

Le rapport montre ainsi que l'objectif d'arriver à 100% de connaissance par voie électronique ne dépend pas uniquement des armateurs. « Les législations nationales et les procédures imposées par les gouvernements peuvent compliquer voire empêcher l'utilisation du connaissance électronique. » L'association a demandé au cabinet d'avocats Baker McKenzie de l'aider pour identifier les barrières légales à l'entrée en vigueur de ce document. Néanmoins, il apparaît que dans toutes les législations analysées, l'utilisation du eB/L est possible. « Cela peut se faire avec des lois spécifiques ou des textes implicites », souligne le rapport.

Entre cadre et laisser-faire

Hormis deux pays, l'utilisation du eB/L est possible. Le recours à ce document est autorisé selon deux voies. D'un côté, certaines juridictions ne déterminent aucune condition pour y recourir. Elles laissent au secteur privé les mains libres pour réglementer cette utilisation. D'un autre côté, des législations imposent un cadre avec des conditions spécifiques comme un enregistrement obligatoire, l'utilisation de solutions informatiques reconnues ou des technologies spécifiques. « Malgré la clarté de ces mesures, elles peuvent parfois compliquer l'usage du connaissance électronique », indique le rapport de DCSA.

L'Asie plus ouverte aux connaissances électroniques

L'étude montre que le Japon, Singapour et la Chine sont le plus ouvert au eB/L. Il peut être utilisé dans des conditions claires sans restriction. Pour leur part, Taïwan et l'Allemagne disposent d'un bon score sur l'échelle de la numérisation du connaissance. « Cependant, note le rapport, il demeure des défis puisqu'une autorité gouvernementales peut, à n'importe quel moment, exiger une version papier du connaissance. »

Une semi-digitalisation dans certains pays

En Belgique, Italie, Hong Kong, Pays-Bas et au Royaume-Uni, la version électronique est acceptée mais au travers d'une « semi-digitalisation ». Cela signifie que l'opérateur devra présenter une copie digitale d'un document papier. De plus, les autorités peuvent toujours demander une version papier. « Cependant cela reste rare », précise la DCSA. Pour sa part, en Corée, la loi oblige de soumettre les documents par des agents certifiés. Un usage qui impose des solutions dépendantes de ces intermédiaires. Au Canada et aux États-Unis, il existe toujours des barrières réglementaires qui imposent l'utilisation du connaissance papier. Dès lors que ces barrières seront levées, ces deux pays peuvent devenir les champions du eB/L, souligne la DCSA.

La France fait encore obstruction

La France entre parmi les deux pays qui font encore obstruction au eB/L. L'analyse par pays du rapport rappelle que « la France ne dispose pas de législations spécifiques sur ce sujet. Cependant, le connaissance sous la forme de papier doit obéir à certaines exigences. Elles impliquent que l'usage du eB/L n'est pas possible. » Ainsi, pour les auteurs du rapport, la France entre dans ce village d'irréductibles opposants au connaissance électronique. « Cela constitue une barrière importante en raison du poids de la France comme un des principaux pays commerçant d'Europe. Néanmoins, DCSA a appris que des efforts sont entrepris pour lever cette barrière. »

La numérisation acceptée qu'avec des PDF

Outre ces barrières, DCSA souligne que les autorités françaises n'acceptent la numérisation du connaissance que pour une copie en format PDF. « Une condition qui constitue une barrière au document électronique tel que défini par la DCSA. De plus, les échanges de données ne peuvent se faire que dans un format imposé par les Douanes. « Cela présente encore une barrière à la numérisation. »

Une adoption qui peut prendre plusieurs années

Dans ce contexte juridique, le rapport de la DCSA propose deux recommandations pour la France. En premier lieu, il estime que les conditions relatives au connaissance papier sont telles qu'elles empêchent la version numérique de s'imposer. Cela pourrait entraîner un faible taux d'adoption une fois qu'une solution aura été mise en place. De plus, le risque demeure que la mise en place d'une solution informatique prenne plusieurs années. Alors, la DCSA recommande « que la France suive autant que possible les meilleures pratiques des autres juridictions. »

DCSA appelle au pragmatisme

La deuxième recommandation vise à inciter le législateur français à plus de pragmatisme. En effet, depuis quelques années, le pays s'attache à permettre l'utilisation de documents numériques dans le commerce international et le transport. Cependant, ces avancées ne sont pas totales. Ainsi, certains documents, à l'image du connaissance, demeurent obligatoirement sous format papier. La DCSA reconnaît les « efforts de la France pour promouvoir la numérisation. Ils sont considérables et louables. Cependant, ils peuvent s'avérer trop restrictifs. » En imposant un cadre réglementaire trop contraignant, l'objectif d'une fluidité des opérations peut s'en trouver détourné.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

DU 1^{er} au 30 Juin 2024

Indicateurs	2023	2024	VAR %
1- Trafic global (tonne)	5 819 094	6 186 160	6,31
1.1- Trafic à l'import	4 779 792	5 214 565	9,10
1.2- Trafic à l'export	1 039 302	971 595	-6,51
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	6 203 534	6 561 727	5,77
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	1 648 024	1 573 103	-4,55
a) Import	847 352	792 666	-6,45
b) Export	800 672	780 437	-2,53
3.2- Vrac solides (tonne)	2 449 307	2 995 258	22,29
a) Import	2 449 307	2 995 258	22,29
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	1 721 763	1 617 799	-6,04
a) Import	1 483 133	1 426 641	-3,81
b) Export	238 630	191 158	-19,89
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	1 271 333	1 224 198	-3,71
a) Import	475 961	448 561	-5,76
b) Export	795 372	775 637	-2,48
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	4 547 761	4 961 962	9,11
a) Import	4 303 831	4 766 004	10,74
b) Export	243 930	195 958	-19,67
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	1 859 709	2 429 455	30,64
a) Import	1 859 709	2 429 455	30,64
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	120 386	136 096	13,05
a) Import (EVP)	63 482	69 907	10,12
Nombre pleins	63 482	69 907	10,12
Nombre vides	56 904	-	-
b) export (EVP)	6 014	66 189	16,32
Nombre pleins	50 890	5 115	-14,95
Nombre vides	1 022 568	61 074	20,01
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	830 554	980 049	-4,16
a) Import (tonne)	830 554	799 135	-3,78
Nombre pleins	-	799 135	-3,78
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	192 014	180 914	-5,78
Nombre pleins	192 014	180 914	-5,78
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	59,4%	60,6%	-

Indicateurs	2023	2024	VAR %
- Trafic passagers	8 372	16 734	99,88
a) Débarqués	7 478	12 944	73,09
b) Embarqués	894	3 790	323,94
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1-Nb navires à l'entrée	447	450	0,67
2-Nb navires à la sortie	446	449	0,67
3- Nb moyen navire/jour sur rade	6	10	50,00
4-Nb moyen navire/jour à quai	8	10	29,30
5- Sejour moyen navire/Rade			
- Céréaliers	8,00	17,91	123,88
- Cargos	2,82	4,01	42,20
- Conteneurs	3,30	0,66	-80,00
- Bois	1,68	2,84	69,05
- Fer et Tubes	1,67	1,91	14,37
-Ro/Ro	0,79	5,04	537,97
6- Sejour moyen navire/Quai			
- Céréaliers	9,13	8,80	-3,61
- Cargos	3,95	4,65	17,72
- Conteneurs	3,04	3,86	26,97
- Bois	3,73	3,94	5,63
- Fer et Tubes	2,61	2,26	-13,41
- Ro/Ro	4,46	1,21	-72,87
C) - Effectifs total	1 406	1 380	-1,85
1-Effectifs permanents	1 360	1 336	-1,76
2-Effectifs contractuels	46	44	-4,35
3-Effectifs journaliers	-	-	-
4-Effectifs CDD/journalier	-	-	-
5-Effectifs DAIP	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1-Effectifs service production	602	585	-2,82
2-Effectifs service technique	506	496	-1,98
3-Effectifs service administratif	298	299	0,34
4-Cadre	203	211	3,94
5-Agent de maitrise	273	265	-2,93
6-Agent d'execution	930	904	-2,80
* Taux d'encadrement (%)	14,44	15,29	5,90