

# BÉJAIA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA  
Août 2024



## SOMMAIRE

**02** REPRISE DU TERMINAL À CIMENT DE L'EX ETRHB PAR L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA : UN ENJEU ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

**03** L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA RENFORCE SON SYSTÈME D'E-PAIEMENT

**04** TROISIÈME ESCALE DU MS SH DIANA AU PORT DE BÉJAÏA

**05** NOUVELLE GRUE AU BMT : UN RENFORCEMENT DES CAPACITÉS PORTUAIRES

**06** LU POUR VOUS

**07** STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

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

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



## REPRISE DU TERMINAL À CIMENT DE L'EX ETRHB PAR L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA : UN ENJEU ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le 11 août 2024, le comité interministériel chargé de l'examen des biens confisqués dans le cadre des affaires de lutte contre la corruption a pris une décision stratégique pour l'économie nationale : la réaffectation de l'unité de stockage et de conditionnement de ciments du port de Béjaïa. Ce terminal, anciennement sous la gestion de l'Ex ETRHB HADDAD, est désormais sous la responsabilité de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB).

La concrétisation de cette décision a été officialisée le 13 août 2024 par la signature d'un procès-verbal d'affectation entre le Directeur Général de l'EPB et le Directeur des Domaines de la Wilaya de Béjaïa. Cet acte confère à l'EPB la gestion et l'exploitation de ce terminal à ciment, le plus grand d'Algérie, avec une capacité commerciale annuelle dépassant les 3,5 millions de tonnes.

Cependant, malgré son potentiel considérable, ce terminal demeure largement sous-exploité. La situation actuelle exige une action rapide et déterminée pour redynamiser son activité et maximiser son exploitation. En reprenant en main cette infrastructure, l'EPB, acteur majeur de l'industrie portuaire algérienne, se fixe pour objectif de générer une valeur ajoutée significative sur les plans économique et social.

Dans un contexte où la diversification de l'économie algérienne est devenue une priorité nationale, la réactivation de ce terminal pourrait jouer un rôle essentiel. L'EPB, en tant que garant des activités commerciales et de service public, s'engage à soutenir la promotion des exportations hors hydrocarbures. Grâce à des mesures de facilitation et un accompagnement ciblé, elle ambitionne de fournir aux opérateurs économiques des conditions optimales pour l'exportation de leurs produits sur le marché international. Ce soutien permettra de renforcer la compétitivité des produits algériens, tout en garantissant des recettes supplémentaires pour l'État, au-delà des revenus générés par les hydrocarbures.

Ainsi, la reprise de l'exploitation de ce terminal à ciment par l'Entreprise Portuaire de Béjaïa s'inscrit dans une dynamique de développement économique durable. Elle contribue non seulement à la modernisation des infrastructures portuaires, mais également au renforcement du commerce extérieur de l'Algérie, dans une perspective de croissance économique inclusive.



## L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA RENFORCE SON SYSTÈME D'E-PAIEMENT

L'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB) a récemment procédé à une mise à jour importante de son système d'e-paiement en ligne, facilitant ainsi les transactions pour ses clients. Les seuils transactionnels pour les cartes CIB Affaires ont été rehaussés, passant de 1 million de dinars à 20 millions de dinars, offrant ainsi une plus grande flexibilité pour les paiements.

Certifié par la « SATIM » (Société d'Automatisation des transactions interbancaires et de monétique), ce dispositif sécurisé permet à nos clients de gérer leurs paiements de manière fluide et rapide, avec un accès sécurisé via un identifiant et un mot de passe.

Pour accompagner nos clients dans cette transition, un lien est disponible sur notre site web <https://www.portdebejaia.dz> expliquant en détail la méthode à suivre pour accéder et utiliser la plateforme d'e-paiement. De plus, des numéros de contact ont été mis à leur disposition pour toute assistance ou information supplémentaire.

Nous encourageons nos clients à profiter pleinement de ce système fiable, qui simplifie les transactions et contribue à l'efficacité de nos services. Cette évolution s'inscrit dans notre engagement à offrir des solutions modernes et adaptées aux besoins de nos partenaires.



### TROISIÈME ESCALE DU MS SH DIANA AU PORT DE BÉJAÏA

Le port de Béjaïa a eu l'honneur d'accueillir, pour la troisième fois, le MS SH DIANA, un navire de croisière battant pavillon panaméen, dans la matinée du 17 août 2024. À son bord, 144 passagers de diverses nationalités se sont embarqués pour une aventure unique, découvrant les trésors cachés de l'Algérie. Ce voyage prestigieux, organisé par le tour opérateur MAGIC TOURS et assisté par le consignataire GENERAL ALGERIAN SHIPPING SERVICES SARL, a permis aux voyageurs de s'immerger dans la richesse culturelle et naturelle de notre région.

L'itinéraire du navire comprenait plusieurs escales mémorables, dans divers ports de la méditerranée. En provenance du port de Ceuta, en Espagne, le MS SH DIANA a fait escale au port d'Oran le 15 Août, suivi d'une escale au port d'Alger le 16 août. Le 17 août, le navire est arrivé à Béjaïa à 08h00, offrant aux passagers une journée entière pour explorer notre ville et ses environs avant de repartir vers le port d'Annaba à 20h00. Le voyage se terminera à La Goulette, en Tunisie, marquant la fin d'un périple enrichissant à travers la Méditerranée.



Les passagers du MS SH DIANA ont eu l'occasion de participer à diverses excursions, soigneusement organisées, pour leur permettre de découvrir les sites emblématiques de Béjaïa.

Le premier site était celui de la « Porte Sarrazine », un vestige historique de l'époque médiévale et qui est situé au cœur de la ville de Béjaïa. Elle faisait autrefois partie des fortifications qui protégeaient la ville contre les invasions. Ce monument est aujourd'hui un symbole de l'architecture militaire de l'époque, offrant aux visiteurs un aperçu fascinant de l'histoire de la région.



La deuxième escale fut une visite au Pic des Singes, une montagne emblématique de Béjaïa située à une altitude de 430 mètres. Ce site, pris par les amoureux de la nature, offre une vue panoramique spectaculaire sur la Méditerranée et les environs. La présence des singes magots, qui donnent leur nom à ce lieu, ajoute une touche unique à cette expérience.

Enfin, l'excursion s'est achevée par la visite du Cap Carbon, avec son phare perché à 220 mètres au-dessus du niveau de la mer. Ce lieu offre une vue époustouflante sur les falaises escarpées et les forêts environnantes, faisant de lui un site incontournable pour ceux qui visitent Béjaïa.





## NOUVELLE GRUE AU BMT : UN RENFORCEMENT DES CAPACITÉS PORTUAIRES

Le 11 août 2024, le Terminal à conteneurs de Béjaia vient d'être doté d'une deuxième grue mobile portuaire d'une capacité de 125 tonnes. Cette grue, en provenance du port d'Anvers, est de marque Konecranes, modèle ESP.7, et elle est équipée d'un Spreader télescopique Bromma single lift, spécialement conçu pour les opérations de manutention des conteneurs.

L'acquisition de cette grue s'inscrit dans la démarche proactive de BMT, filiale de l'EPB, visant à renforcer les moyens de manutention déjà disponibles au niveau du terminal à conteneurs, à savoir les deux « Quay Cranes » (portiques de quai) et la grue mobile de 125 tonnes de marque LIEHBERR. Grâce à ce nouvel équipement, BMT est désormais en mesure d'améliorer l'efficacité de ses opérations de chargement et de déchargement des navires porte-conteneurs. Cela permettra de réduire les temps d'attente des navires et d'optimiser les performances globales du terminal.

Cette grue n'apporte pas seulement une augmentation de la capacité de levage. Elle garantit également une meilleure sécurité des opérations grâce à sa technologie avancée et à ses fonctionnalités optimisées. Cette acquisition permet à BMT de maintenir des normes élevées en matière de sécurité tout en améliorant sa réactivité et son efficacité lors des opérations portuaires. Grâce à cette grue, BMT est mieux équipé pour répondre aux défis actuels du secteur tout en assurant des opérations fluides et sécurisées.

Le port de Béjaia, à travers sa filiale BMT, démontre ainsi une volonté constante d'améliorer ses services pour mieux répondre aux besoins de ses partenaires. En renforçant ses équipements, le port s'efforce de maintenir un service de qualité, en s'adaptant aux exigences internationales et en soutenant le développement du secteur portuaire en Algérie.

Avec cette acquisition, BMT continue d'investir dans l'avenir, cherchant à offrir des solutions logistiques efficaces et sûres pour accompagner la croissance du commerce maritime algérien.





## QUELLE SERAIT L'EFFICACITÉ D'UNE TAXE CARBONE SUR LE TRANSPORT MARITIME ?

**Décarboner le transport maritime est plus que jamais urgent. Mais une taxe carbone est-elle la meilleure façon de permettre cela ? Ne risque-t-elle pas, par exemple, d'accroître des inégalités sans faire suffisamment baisser les émissions de gaz à effet de serre ?**

C'est un secteur qu'on oublie souvent lorsqu'il s'agit de penser la neutralité carbone globale de nos sociétés. Avec 11 milliards de tonnes de marchandises échangées annuellement par voie maritime au niveau international, le commerce maritime représente pourtant environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) mondiales. C'est par exemple plus que l'aviation commerciale, responsable de 2,6 % des émissions de la planète.

Alors que l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est engagée à atteindre la neutralité carbone du transport maritime d'ici 2050, le plan d'action pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur va à nouveau être discuté lors du 132<sup>ème</sup> Conseil de l'OMI du 8 au 12 juillet 2024.

De nombreuses voix, du Sud et du Nord, s'élèvent pour réclamer la mise en place d'une taxe carbone sur le transport maritime, secteur qui échappe aujourd'hui au protocole de Kyoto et n'est donc pas taxé. Une telle taxe irait dans le sens d'un prix mondial uniformisé du carbone et reposerait sur le principe du pollueur-payeur, selon lequel le coût doit être supporté par les acteurs dont les comportements engendrent les émissions. Elle serait donc juste. Elle permettrait de générer des recettes qui pourraient servir à financer des politiques d'adaptation ou atténuation du changement climatique, tout en modifiant les comportements et réduisant les émissions.

Chercheurs en économie, nous avons tâché de voir si ces multiples objectifs pouvaient être atteints simultanément. Nous estimons que si une taxe à 40 dollars par tonne de CO<sub>2</sub> peut générer jusqu'à 60 milliards de dollars de recettes, elle ne réduirait les émissions du transport maritime que de 1,75 %, bien loin, du coup, des ambitions de réduction annoncées par l'OMI. De plus, revers de la médaille, la taxe aurait un coût économique de 166 milliards de dollars, du fait de l'augmentation des coûts de transport et de la diminution du pouvoir d'achat des consommateurs. Elle affecterait par ailleurs davantage les pays pauvres que les pays riches. Voyons pourquoi en entrant dans le détail.

### Des simulations qui questionnent la raison d'être d'une taxation du transport maritime

En simulant à partir de données de commerce international les recettes fiscales et les effets à court terme de la mise en œuvre d'une taxe carbone de 40 dollars par tonne de CO<sub>2</sub> sur les émissions du transport maritime pour 185 pays (40 dollars par tonne est un montant situé dans la fourchette basse des cibles fixées par les experts, correspondant à une hausse d'environ 30 % du prix du fuel lourd sur la base des prix de 2018), notre étude identifie plusieurs points d'attention. Elle questionne à la fois l'effet doublement vertueux, régulièrement avancé pour les taxes environnementales, qui permettrait à la fois de réduire les émissions et financer la transition, et le narratif du pollueur-payeur, qui ferait de la taxe sur le transport maritime une taxe équitable.

Les recettes fiscales générées par cette taxe hypothétique sont estimées entre 19,6 et 59,5 milliards de dollars pour un coût économique ou perte budgétaire de 166 milliards de dollars au niveau mondial. Le ratio coûts/recettes est donc très élevé. Autrement dit, si le seul objectif est de mobiliser des ressources financières, cette taxe n'est sans doute pas le meilleur moyen.

Par ailleurs, l'ampleur de l'effet de la taxe sur la réduction des émissions de carbone du transport maritime semble très éloignée des ambitions de réduction d'émission de GES du secteur maritime telles qu'affichées par l'OMI. Nous estimons que la distance moyenne parcourue en mer par 1\$ de marchandise serait réduite de 2,59 % avec la taxe, ce qui entraînerait une réduction des émissions de carbone du transport maritime de 1,75 % environ. Quand nous considérons les réorientations de certains flux commerciaux vers des modes de transport plus intenses en carbone, tels que le transport routier ou aérien, l'effet global de la taxe sur les émissions de carbone dues au commerce serait encore plus modeste (entre -0,72 % et +0,12 %).

De plus, la mise en place d'une taxe carbone maritime affecterait davantage les consommateurs des pays pauvres que ceux des pays riches. Les pays les plus touchés le sont du fait de leur éloignement des marchés mondiaux, qui les rend dépendants du transport maritime pour leurs échanges commerciaux, mais aussi du type de biens, souvent volumineux et de faible valeur, qu'ils échangent. Les petits États insulaires en développement tels que les Comores ou Haïti seraient parmi les plus affectés, de même que des pays vulnérables tels que la Gambie ou la Guinée Bissau. Cette taxe aurait donc un caractère très inéquitable, qui devra être pris en compte dans l'utilisation des recettes qu'elle générera.

D'autres études estimant l'effet d'une taxe sur le transport maritime avec d'autres méthodologies confirment l'effet plus important sur les pays les plus pauvres.

Ces résultats, tant en matière de réduction des émissions de carbone du transport maritime que d'impact économique sur les pays pauvres, pointent la nécessité de clarifier les objectifs que l'on souhaite atteindre avec la mise en place d'une taxe carbone sur le transport maritime. Une telle taxe ne peut pas être considérée comme un instrument miracle pour décarboner le secteur et financer la transition énergétique. Ses avantages et inconvénients doivent être mis en perspective avec ceux d'autres taxes internationales à l'étude, telles qu'une taxe carbone sur l'aviation civile, une taxe sur les transactions financières ou encore une taxe sur les ultra-riches. Cette comparaison permettra d'identifier le ou les dispositifs fiscaux les plus équitables, moins coûteux, plus incitatifs ou encore les plus mobilisateurs de ressources.

### Comment accompagner la tarification carbone dans ce secteur ?

L'instauration d'un prix mondial du carbone, s'appliquant à tous les secteurs et acteurs, est identifiée comme étant incontournable dans la lutte contre le changement climatique. Ainsi, une taxe carbone sur le transport maritime devrait être accompagnée d'une taxe carbone sur le transport aérien de marchandises pour éviter la réorientation de flux commerciaux vers ce mode de transport beaucoup plus intense en carbone.

Par ailleurs, la mise en place de mécanismes de compensation pour les pays pauvres et vulnérables, en particulier les Pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, est alignée avec un objectif d'équité, compte tenu de l'effet disproportionné de la taxe sur ces pays.

Enfin, il semble clair que pour atteindre l'objectif de zéro émission de GES à horizon 2050 que l'OMI s'est fixé, la tarification du carbone devra être accompagnée de règles plus directement contraignantes et incitant à une révolution technologique du secteur.

# PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ACTIVITE PORTUAIRE

## DU 1<sup>er</sup> Janvier au 31 Août 2024

Indicateurs	2023	2024	VAR %
<b>1- Trafic global (tonne)</b>	<b>7 858 622</b>	<b>8 394 246</b>	<b>6,82</b>
1.1- Trafic à l'import	6 348 752	7 131 510	12,33
1.2- Trafic à l'export	1 509 870	1 262 736	-16,37
<b>2- Jauge brute à l'entrée (tonne)</b>	<b>8 604 913</b>	<b>9 148 690</b>	<b>6,32</b>
<b>3- Trafics particuliers</b>			
<b>3.1- Vrac liquides (tonne)</b>	<b>2 204 735</b>	<b>2 095 293</b>	<b>-4,96</b>
a) Import	1 044 598	1 092 486	4,58
b) Export	1 160 137	1 002 807	-13,56
<b>3.2- Vrac solides (tonne)</b>	<b>3 361 744</b>	<b>4 159 548</b>	<b>23,73</b>
a) Import	3 361 744	4 159 548	23,73
b) Export	-	-	-
<b>3.3- Marchandises diverses (tonne)</b>	<b>2 292 143</b>	<b>2 139 405</b>	<b>-6,66</b>
a) Import	1 942 410	1 879 476	-3,24
b) Export	349 733	259 929	-25,68
<b>3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)</b>	<b>1 738 606</b>	<b>1 618 791</b>	<b>-6,89</b>
a) Import	586 669	623 784	6,33
b) Export	1 151 937	995 007	-13,62
<b>3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)</b>	<b>6 120 016</b>	<b>6 775 455</b>	<b>10,71</b>
a) Import	5 762 083	6 507 726	12,94
b) Export	357 933	267 729	-25,20
<b>3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)</b>	<b>2 485 758</b>	<b>3 343 174</b>	<b>34,49</b>
a) Import	2 485 758	3 343 174	34,49
b) Export	-	-	-
<b>3.6- Trafic conteneurs (EVP)</b>	<b>159 044</b>	<b>183 215</b>	<b>15,20</b>
a) Import (EVP)	84 331	95 065	12,73
Nombre pleins	84 331	95 065	12,73
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	74 713	88 150	17,98
Nombre pleins	8 804	6 704	-23,85
Nombre vides	65 909	81 446	23,57
<b>3.7- Trafic conteneurs (tonne)</b>	<b>1 373 496</b>	<b>1 288 195</b>	<b>-6,21</b>
a) Import (tonne)	1 105 649	1 048 743	-5,15
Nombre pleins	1 105 649	1 048 743	-5,15
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	267 847	239 452	-10,60
Nombre pleins	267 847	239 452	-10,60
Nombre vides	-	-	-
<b>3.8- Taux de conteneurisation (%)</b>	<b>59,9%</b>	<b>60,2%</b>	<b>-</b>

Indicateurs	2023	2024	VAR %
<b>- Trafic passagers</b>	41 675	48 716	16,90
a) Débarqués	25 290	32 302	27,73
b) Embarqués	16 385	16 414	0,18
<b>B) - Indicateurs Mvt navigation</b>			
1-Nb navires à l'entrée	586	611	4,27
2-Nb navires à la sortie	584	612	4,79
3-Nb moyen navire/jour sur rade	8	11	34,38
4-Nb moyen navire/jour à quai	9	11	16,67
<b>5- Sejour moyen navire/Rade</b>			
- Céréaliers	8,03	18,51	130,51
- Cargos	2,97	4,77	60,61
- Conteneurs	4,37	0,71	-83,75
- Bois	1,56	2,79	78,85
- Fer et Tubes	1,42	2,11	48,59
- Ro/Ro	-	-	-
<b>6- Sejour moyen navire/Quai</b>			
- Céréaliers	9,21	8,69	-5,65
- Cargos	3,89	4,46	14,65
- Conteneurs	3,54	3,98	12,43
- Bois	3,69	3,66	-0,81
- Fer et Tubes	2,47	2,23	-9,72
- Ro/Ro	-	-	-
<b>C) - Effectifs total</b>	1 401	1 380	-1,50
1-Effectifs permanents	1 361	1 331	-2,20
2-Effectifs contractuels	40	49	22,50
3-Effectifs journaliers	-	-	-
4-Effectifs CDD/journalier	-	-	-
5-Effectifs DAIP	-	-	-
<b>D) - Effectifs par spécialité</b>			
1-Effectifs service production	600	585	-2,50
2-Effectifs service technique	504	495	-1,79
3-Effectifs service administratif	297	300	1,01
4-Cadre	203	211	3,94
5-Agent de maitrise	273	264	-3,30
6-Agent d'execution	925	905	-2,16
<b>* Taux d'encadrement (%)</b>	<b>14,49</b>	<b>14,71</b>	<b>1,52</b>