

02



PROJET LOGISTIQUE/TIXTER

La création d'un entrepôt public au niveau de la zone logistique extra portuaire de Tixter a pour objectifs principaux de redynamiser les activités logistiques au niveau de cette zone, décongestionner le point de passage portuaire, réduire les temps d'attente en rade des navires dus au manque d'espace d'entreposage et réduire ainsi les surestaries, réduire l'impact environnemental du transport par route par la promotion du transport ferroviaire et créer une nouvelle niche de revenus...lire la suite à la page 02

03



GRAND HOMMAGE

Pour avoir bravé le danger en pleine crise du coronavirus, M.KASMI Halim a tenu à rendre hommage, en son nom et en celui de toute la Direction Générale, à l'ensemble des employés de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, ainsi qu'à toute la communauté portuaire et au corps médical et paramédical ...lire la suite à la page 03

04



RESTRUCTURATION

En application de la nouvelle politique de la Direction Générale, une réorganisation visant une distribution plus judicieuse des rôles et des attributions et une meilleure définition des responsabilités, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a apporté des changements dans le cadre du projet de restructuration de l'organisation...lire la suite à la page 04

07



STATISTIQUES

Principaux indicateurs liés au trafic Du 01 janvier au 31 Mai 2020.





« PROJET DE CRÉATION D'UN ENTREPÔT PUBLIC AU NIVEAU DE LA ZONE LOGISTIQUE EXTRA PORTUAIRE À TIXTER »

La création d'un entrepôt public au niveau de la zone logistique extra portuaire de Tixter a pour objectifs principaux de redynamiser les activités logistiques au niveau de cette zone, décongestionner le point de passage portuaire, réduire les temps d'attente en rade des navires dus au manque d'espace d'entreposage et réduire ainsi les surestaries, réduire l'impact environnemental du transport par route par la promotion du transport ferroviaire et créer une nouvelle niche de revenus.

Le trafic ciblé au niveau de ce futur entrepôt public est celui des marchandises conteneurisées, à savoir tous les conteneurs à destination de Bordj Bou Arreridj ou des wilayas limitrophes (Sétif, Mila, M'sila, Constantine ...), mis en dépôt (dépassant les 21 jours au port de Bejaia) par le Receveur des Douanes de Béjaïa où en Déclaration Simplifiée (DSTR/DSTF).

A l'horizon 2024, il est prévu de transférer toutes les marchandises conteneurisées mises en dépôt (Dépassant les 21 jours au port) par le receveur principal des Douanes, ainsi que les marchandises conteneurisées déclarées avec une déclaration simplifiée (DSTR/DSTF).

Promoteur du projet, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa se chargera dans un premier temps des travaux de viabilisation du terrain et de son bétonnage, pour la réception des conteneurs. La gestion de cet entrepôt public sera assurée par l'EPB, la sous-traitance opérationnelle sera assurée par la BMT et, la SNTF se chargera du transport ferroviaire.

Quant aux travaux de réalisation de cet entrepôt, ils consistent notamment en la réalisation d'un terminal à conteneurs (Bétonnage), la réalisation d'un éclairage périphérique, l'installation de deux cabines sahariennes, la réalisation de la vidéosurveillance, la réalisation d'une bâche à eau, l'étude, le suivi et le contrôle de la qualité, la réalisation d'une clôture et la réalisation d'un réseau de lutte contre l'incendie.



Outre son impact économique, le projet permettra également la création d'emplois directs et indirects, aussi bien à la phase d'aménagement qu'à la phase d'exploitation.

A long terme, Il s'agirait de réfléchir à offrir un large champ d'activités du site de TIXTER. Il pourra être envisagé de s'orienter vers des installations permettant des services à plus forte valeur ajoutée, des services de logistique qui élargiraient ensuite leurs activités à la transformation intégrale des importations et des exportations, jusqu'à devenir un parc industriel (entrepôts et aires de stockage industriels) ou une zone économique spéciale pour l'assemblage des marchandises, la production industrielle et la transformation de certains produits.



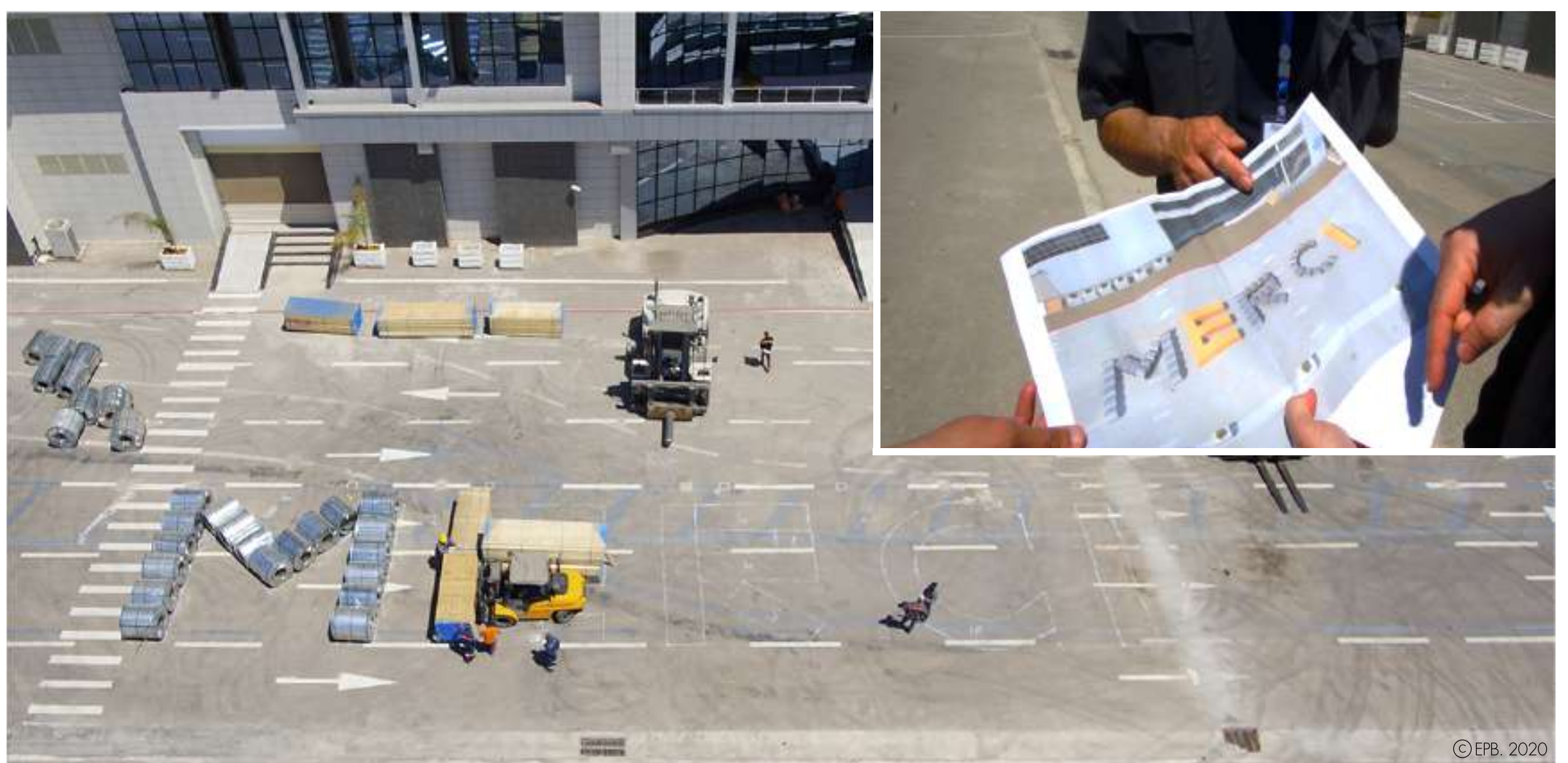


GRAND HOMMAGE

Pour avoir bravé le danger en pleine crise du coronavirus, M.KASMI Halim a tenu à rendre hommage, en son nom et en celui de toute la Direction Générale, à l'ensemble des employés de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, ainsi qu'à toute la communauté portuaire et au corps médical et paramédical pour le magnifique élan de solidarité et le grand dévouement dont ils ont fait preuve.

Il a rappelé que depuis le début de cette crise sanitaire, le port de Béjaïa n'a jamais cessé son activité. Il a déployé tout un dispositif, avec les mesures de prévention les plus efficaces, à même de protéger les travailleurs qui, conscients de la nécessité de ne pas rompre la chaîne d'approvisionnement en marchandises, notamment les denrées alimentaires, ont continué d'assurer toutes les prestations portuaires et logistiques.

Il s'est ainsi adressé aux employés du port, à travers une vidéo diffusée dans les différents réseaux sociaux, il a dit en substance : « Je m'adresse à vous, travailleuses et travailleurs du port, pour vous exprimer mes sentiments les plus nobles et ma fierté à votre égard, parce qu'il est de mon devoir de ne pas oublier tous les efforts que vous avez déployés. Vous vous êtes surpassés, malgré la peur et je vous dis, au nom de toute la Direction Générale un grand MERCI.»



Un grand bravo à l'équipe pluridisciplinaire qui a participé de près ou de loin à l'inscription du mot « **MERCI** » sur les quais, en utilisant diverses marchandises (poutrelles, bobines d'acier, fardeaux de bois)

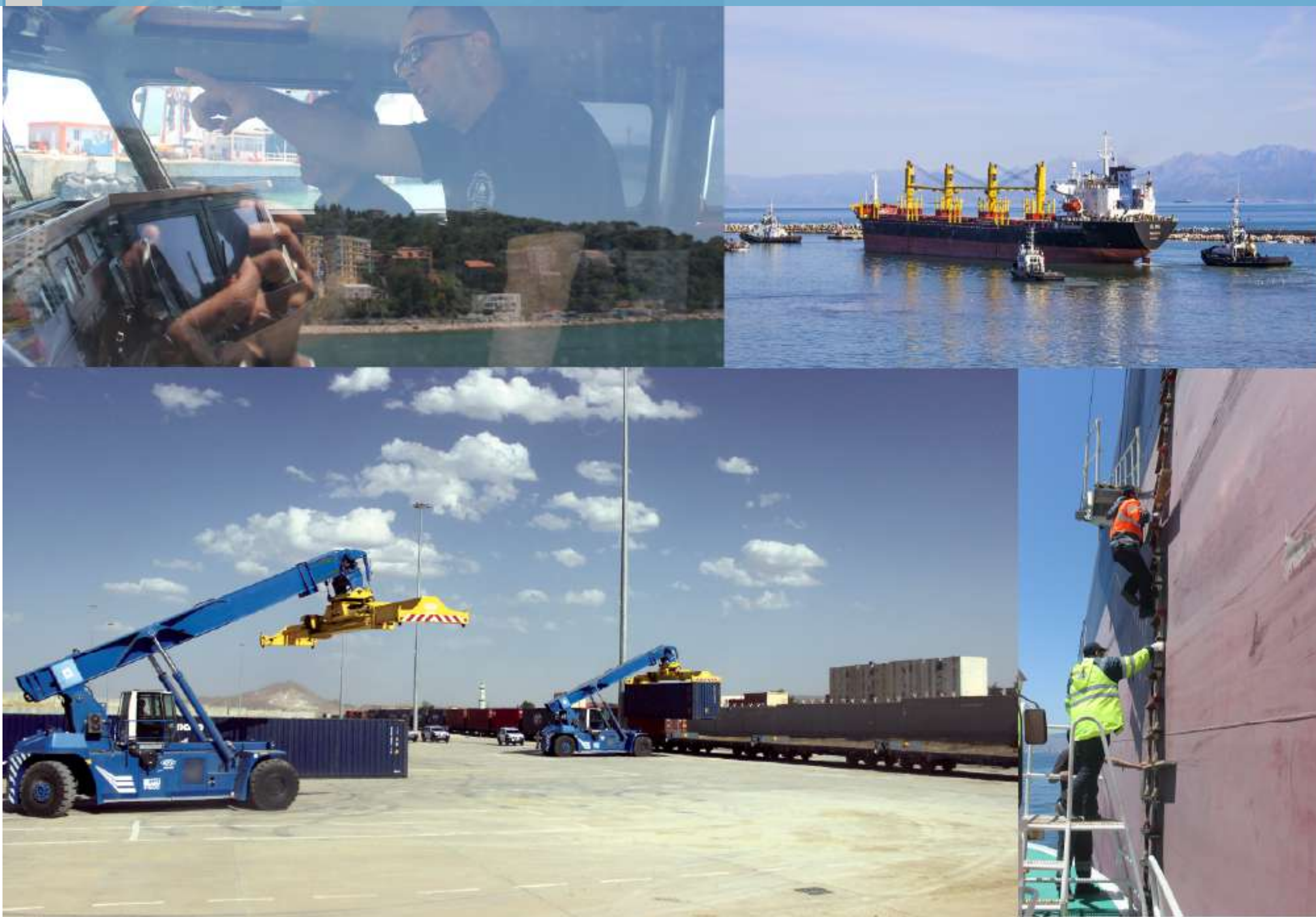


© EPB...2020

ÉQUIPE DE LA DIR. DOMAINE & DEVELOPPEMENT & DIR.Manutention & Accorage



VOTRE CONFIANCE, POUR DE
MEILLEURES PERFORMANCES
www.portdebejaia.dz



RESTRUCTURATION DE L'ORGANISATION DES ACTIVITÉS DE L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA

En application de la nouvelle politique de la Direction Générale, une réorganisation visant une distribution plus judicieuse des rôles et des attributions et une meilleure définition des responsabilités, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a apporté des changements dans le cadre du projet de restructuration de l'organisation.

Cette nouvelle organisation, préalablement approuvée par la tutelle et validée par le Conseil d'Administration, a principalement visé l'allègement de certaines structures à travers la fusion de certaines directions entre elles.

C'est ainsi qu'il a été procédé à l'intégration de l'activité « Remorquage » à celle de la « Capitainerie », la création de la « Direction Exploitation », résultant de la fusion des activités de la « Manutention et Acconage », d'une partie de celles de la Logistique et de celles des « Zones Logistiques Extra-Portuaires » et la création de la « Direction du Système de Contrôle Interne ».





IAPH : « UN NOUVEAU CONCEPT RÉGIONAL DE TRANSBORDEMENT SEMBLE ÉMERGER »

La dernière enquête de l'Association internationale des ports, réalisée depuis l'émergence du Covid, afin de suivre de façon hebdomadaire la situation dans les ports dans le monde, fait apparaître des tendances très fragmentées pour le transport maritime de conteneurs. Certaines alliances ont réorganisé les services tandis que d'autres maintiennent les annulations. Mais, fait nouveau, les services de feeders vers les ports régionaux se développent parallèlement à l'augmentation des traversées à vide sur les lignes est-ouest.

Le rendez-vous est désormais établi depuis le 6 avril. Chaque semaine, l'enquête de l'IAPH-WPSP rend compte de la façon dont la pandémie affecte le fonctionnement portuaire mondial. La valeur ajoutée de l'exercice tient dans son suivi hebdomadaire et ces six questions, les mêmes, qui sont adressées aux autorités et opérateurs portuaires. Le dernier tableau de bord effectué porte sur des sondages réalisés durant la semaine du 2 juin. Sur les 104 réponses, près de la moitié était des ports européens et un quart américains (18 ports d'Amérique centrale et du Sud et 16 d'Amérique du Nord). Les places africaines et asiatiques restent toujours sous-représentées.

L'impact de la crise sur les escales semble évoluer favorablement. Les annulations de services, principalement sur les routes vers l'Extrême-Orient, continuent d'opérer mais « leur impact reste inférieur au niveau enregistré ces cinq dernières semaines », indiquent les auteurs du rapport. Environ 39 % des sondés signalent que le nombre d'escales de porte-conteneurs a diminué de 5 à 25 % par rapport à une situation normale. Ils étaient 45 % à l'indiquer fin mai (semaine 22). Ce niveau est toutefois comparable à ceux observés dans la première quinzaine d'avril. À l'échelle mondiale, seule une petite minorité (6 %) est touchée par un nombre important de suppressions (plus de 25 %). Cette part a atteint 10 à 11 % entre le 20 et 30 avril.

Situation très fragmentée

Nulle surprise, les blank sailing concernent principalement les porte-conteneurs de la ligne régulière et les ports pivots. Au niveau mondial, environ 45 % d'entre eux sont concernés par une baisse de plus de 5 % des arrivées par rapport à une situation normale. Ce chiffre fluctue entre 40 et 53 % depuis le début de l'enquête, sans qu'une tendance claire ne soit observée. Toutefois, les résultats régionaux montrent clairement que la situation en Europe a atteint son point culminant dans la semaine du 4 mai et qu'elle s'est progressivement améliorée depuis. En Amérique du sud et du nord, où le plein impact a été différé, il n'y a pas encore de signes clairs d'amélioration... **La suite sur la page 6**

Les différences régionales s'accroissent à mesure que les ports du monde entier réagissent à la crise sanitaire. En Amérique centrale et du sud, les mouvements de navires se sont stabilisés mais le nombre de conteneurs déchargés par escale a diminué. Car certains opérateurs ont utilisé des unités plus petites. Dans certains cas, la fréquence des porte-conteneurs et des pétroliers a été maintenue malgré la crise. Dans d'autres, seuls quelques navires sont entrés dans le terminal pour y acheminer des produits dits essentiels. En Europe, certains opérateurs ont ainsi signalé que, bien que les escales se soient légèrement améliorées, les volumes de marchandises continuent de baisser. Pour beaucoup, cependant, la situation semble se stabiliser, relève l'étude.

Selon Theo Notteboom, co-auteur du rapport, alors que les suppressions de service pénalisent surtout les ports pivots de la ligne régulière, certains ports régionaux voient leurs liaisons se développer. « Un nouveau concept régional de transbordement semble émerger », souligne-t-il.

Désertion des paquebots

Les autres navires de charge sont également gagnés par la contagion des départs à vide. La part des ports faisant état d'une réduction de plus de 25 % des services est néanmoins passée de 16 % à 11 % en deux semaines.

L'évolution dans un sens favorable est moins flagrante pour le transport passager, durement frappé par la crise sanitaire. Depuis le 11 mai, la situation est en quasi statu quo même si des restrictions se lèvent ici et là, à l'instar de Finlande, la Grèce, l'Italie et l'Espagne. Il y a moitié moins de ferries que la normale selon les estimations de plus de 60 % des professionnels. Un pic de 76 % avait été atteint début mai. Au cours des semaines 20 et 21 (mi-mai), sept ports européens sur dix ont perdu la moitié des escales de leur trafic passagers, les croisières restant interdites. « Certains ports dépendant des croisières ont rouvert des terminaux de croisière, des magasins et des restaurants dans des conditions sanitaires strictes mais le rétablissement complet ne commencera que lorsque les interdictions mises en place par les gouvernements nationaux commenceront à être levées », indique le professeur Thanos Pallis.

Adeline Descamps



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

www.portdebejaia.dz

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

Du 01 janvier au 31 Mai 2020

INDICATEURS	2019	2020	VAR %
Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	7 537 902	7 304 804	-3,09
1.1- Trafic à l'import	4 228 630	4 459 508	5,46
1.2- Trafic à l'export	3 309 272	2 845 296	-14,02
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	6 409 294	6 180 775	-3,57
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	3 674 784	3 148 411	-14,32
a) Import	701 001	644 868	-8,01
b) Export	2 973 783	2 503 543	-15,81
3.2- Vrac solides (tonne)	2 333 648	2 656 033	13,81
a) Import	2 297 547	2 656 033	15,60
b) Export	36 101	0	-100,00
3.3- Marchandises divers (tonne)	1 529 470	1 500 360	-1,90
a) Import	1 230 082	1 158 607	-5,81
b) Export	299 388	341 753	14,15
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	3 371 330	2 852 482	-15,39
a) Import	402 047	348 939	-13,21
b) Export	2 969 283	2 503 543	-15,69
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	4 166 572	4 452 322	6,86
a) Import	3 826 583	4 110 569	7,42
b) Export	339 989	341 753	0,52
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	1 557 757	1 921 180	23,33
a) Import	1 557 757	1 921 180	23,33
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	99 184	97 328	-1,87
a) Import (EVP)	47 888	49 092	2,51
Nombre pleins	47 888	49 092	2,51
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	51 296	48 236	-5,97
Nombre pleins	6 480	7 780	20,06
Nombre vides	44 816	40 456	-9,73
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	815 318	885 256	8,58
a) Import (tonne)	566 047	618 299	9,23
Nombre pleins	566 047	618 299	9,23
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	249 271	266 957	7,10
Nombre pleins	249 271	266 957	7,10
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	53,3	59,0%	-

INDICATEURS	2019	2020	VAR %
1- Nb navires à l'entrée	484	434	-10,33
2- Nb navires à la sortie	482	435	-9,75
3- Nb moyen navire/jour sur rade	10	8	-16,70
4- Nb moyen navire/jour à quai	10	10	-3,19
5- Sejour moyen navire/Rade			
- Céréalières	5,27	4,78	-9,30
- Cargos	4,59	5,42	18,08
- Conteneurs	7,13	3,32	-53,44
- Bois	1,37	1,46	6,57
- Fer et Tubes	1,91	2,46	28,80
- Ro/Ro	0,48	1,04	116,67
6- Sejour moyen navire Quai			
- Céréalières	8,38	7,52	-10,26
- Cargos	5,51	5,75	4,36
- Conteneurs	2,95	2,25	-23,73
- Bois	2,55	3,16	23,92
- Fer et Tubes	2,42	2,82	16,53
- Ro/Ro	2,59	3,33	28,57
Effectifs total	1 460	1 456	-0,27
1- Effectifs permanents	1 363	1 352	-0,81
2- Effectifs contractuels	97	104	7,22
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/Partiel	-	-	-
5- Effectifs DAIP	-	-	-
Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	646	634	-1,86
2- Effectifs service technique	522	525	0,57
3- Effectifs service administratif	292	297	1,71
4- Cadre	197	196	-0,51
5- Agent de maitrise	209	209	0,00
6- Agent d'exécution	1 054	1 051	-0,28
* Taux d'encadrement (%)	13,49	13,46	-0,23



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

www.portdebejaia.dz

NOUS AVONS LE PLAISIR DE VOUS ANNONCER LE LANCEMENT DE NOTRE CHAÎNE
YOU TUBE, ENTIÈREMENT DÉDIÉE À LA VIE PORTUAIRE.

CLIQUER SUR LE LIEN POUR LA DÉCOUVRIR ET VOUS ABONNER

<https://www.youtube.com/channel/UCom88xz363r3jNdAYAwBIEA>



The image shows a screenshot of a YouTube channel page for 'port de bejaia EPB'. At the top, there is a banner image of a port with a large red YouTube logo in the center. Below the banner, the channel name 'port de bejaia EPB' is displayed with a profile picture and '129 abonnés'. To the right, there are two red buttons: 'CLICK' with a hand cursor icon and 'S'ABONNER'. Below the channel name, there are navigation tabs: ACCUEIL, VIDÉOS, PLAYLISTS, CHAÎNES, DISCUSSION, and À PROPOS. A search icon is also present. Underneath, there is a section titled 'Vidéos en ligne' with a 'TOUT REGARDER' link. A row of six video thumbnails is shown, each with a title, view count, and upload date. The videos are: 1. 'La plateforme de Tixter, un polo logistique au service d...' (137 vues, il y a 23 heures, 6:46); 2. 'Le port de Béjaia, déjà un pas dans la troisième génération' (417 vues, il y a 1 semaine, 21:33); 3. 'Hommage aux employés de l'entreprise portuaire de...' (608 vues, il y a 2 semaines, 4:43); 4. 'بنيان بوجهد الحظري, أقاليم' (419 vues, il y a 1 mois, 13:10); 5. 'Harbour of Bejaia, present and perspectives' (269 vues, il y a 1 mois, 10:37); 6. 'Port de Béjaia, présent et perspectives' (1,2 k vues, il y a 1 mois, 13:11).



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

www.portdebejaia.dz