

## SOMMAIRE

02



### INTERVIEW : M. KASMI PDG DU PORT DE BÉJAÏA, HÔTE DE LA RADIO NATIONALE CHAÎNE 2

Le dimanche 27 septembre 2020, Mr Halim KASMI, Président Directeur Général de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, était l'invité de la Matinale de la Radio Nationale Chaîne 2, qui émet en langue kabyle...Lire la suite à la page 02

03



### CONTRÔLES CONJOINTS ET SIMULTANÉS AUX FRONTIÈRES : 2<sup>ÈME</sup> RENCONTRE DES INTERVENANTS DANS LE PROCESSUS

Les intervenants dans le processus de contrôle aux frontières et le staff dirigeant de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa se sont réunis à nouveau le 21 octobre 2020, comme ils en avaient convenu lors de la première rencontre qui avait donné le coup d'envoi de la mise en œuvre de l'instruction interministérielle fixant les procédures permettant de garantir des contrôles frontaliers efficaces et coordonnés...Lire la suite à la page 03

04



### OPÉRATION D'EXPORTATION DU CONCENTRÉ DE ZINC VIA LE TERMINAL À CONTENEURS DU PORT DE BÉJAIA

L'Entreprise Nationale des Produits Miniers Non Ferreux et des Substances Utiles, « ENOF » a choisi le Terminal à conteneurs de BMT Spa du port de Béjaia pour effectuer en date du 15 octobre 2020 sa première opération d'exportation du concentré de zinc vers la Belgique depuis sa filiale de AIN-AZAL sise à Sétif.

...Lire la suite à la page 04

05



### COMMERCE INTERNATIONAL : LA COVID 19 JOUE À CACHE-CACHE AVEC LES ÉCHANGES

Dans son dernier rapport, l'OMC (Organisation mondiale du commerce) constate une reprise du commerce international après la baisse liée à la Covid 19. Les effets de cette pandémie persistants font craindre un redémarrage perturbé. Au premier semestre le commerce international a enregistré des baisses importantes. Le confinement d'une grande partie de la population mondiale a perturbé l'économie. Au deuxième trimestre de l'année, l'OMC (Organisation mondiale du commerce) estime que la diminution du commerce n'a jamais été aussi forte depuis la fin de la seconde guerre mondiale. L'organisation avance le chiffre de 14,3% de moins par rapport à l'année précédente au cours de ces trois mois...Lire la suite à la page 05

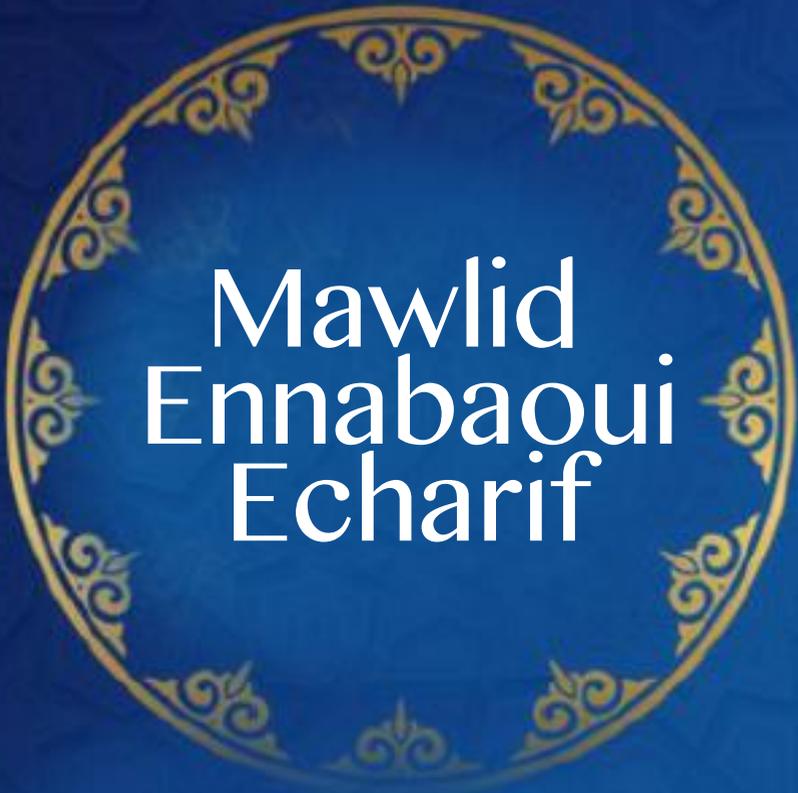
06



### STATISTIQUES

Principaux indicateurs liés au trafic du 1<sup>er</sup> janvier au 31 septembre 2020. Page 06





# Mawlid Ennabaoui Echarif

*À l'occasion de la fête du Mawlid Ennabaoui Echarif qui sera célébrée le 29 octobre 2020, le staff dirigeant de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa ainsi que le Partenaire Social, présentent à l'ensemble des travailleurs ainsi qu'à toute la communauté portuaire et à la nation musulmane, leurs meilleurs vœux de bonheur, de prospérité, de progrès et de réussite.*

A l'occasion de la célébration du 66<sup>ème</sup> anniversaire du déclenchement de notre glorieuse Révolution, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa présente à tout le peuple algérien ses meilleurs vœux de bonheur, de prospérité et de progrès.



**Gloire et éternité à nos martyrs...Vive l'Algérie**



## INTERVIEW : M.KASMI PDG DU PORT DE BÉJAÏA, HÔTE DE LA RADIO NATIONALE CHAÎNE 2

**Le dimanche 27 septembre 2020, Mr Halim KASMI, Président Directeur Général de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, était l'invité de la Matinale de la Radio Nationale Chaîne 2, qui émet en langue kabyle.**

L'entretien conduit par la journaliste KENZA KRIM, a porté sur plusieurs points notamment, le trafic de ces 8 derniers mois, l'impact de la COVID-19 sur l'activité du port, la digitalisation, les ports secs et d'autres questions d'ordre économique et d'intérêt national. Après une brève présentation du port de Béjaïa, par la présentatrice de la rubrique, qui a souligné le rôle stratégique que joue ce dernier dans la propulsion de l'activité économique régionale et nationale, Mr Halim KASMI a d'abord mis l'accent sur l'hinterland et la position stratégique dont jouit le port, ainsi que les processus de création de moyens afin de satisfaire les clients, ce qui permet un traitement optimal des marchandises. Le Président Directeur Général de l'EPB a indiqué que le port de Béjaïa est considéré comme étant l'un des ports les plus actifs à l'échelle nationale. Outre la clientèle dont l'entreprise dispose, tant au niveau du centre qu'au niveau de l'est du pays, elle compte surtout environ 50% de clients concentrés dans les hauts-plateaux. Le port de Béjaïa est également connu pour être un port pétrolier et le seul à disposer d'un parc à feu, indispensable au transit des marchandises dangereuses.

Concernant les moyens mis en œuvre ainsi que certains indicateurs de performance, le 1er responsable de l'EPB a d'abord fait état de la disponibilité de 12 grues et 16 postes à quai, ce qui a permis le traitement de plus de 7 millions tonnes de marchandises générales, soit une hausse de 2% par rapport à la même période de l'année dernière. Par ailleurs, il a ajouté qu'en raison de la crise pétrolière qui a entraîné la chute du prix du baril de pétrole, le taux d'exportation des hydrocarbures a connu une baisse de 30%, comparativement à la même période de l'année dernière.

Par rapport à l'impact de la COVID-19 sur l'activité du port, le premier responsable de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a souligné que, même si celui-ci devait être négatif, le personnel de l'entreprise a su s'y adapter, en observant scrupuleusement les instructions émanant des instances sanitaires et n'a pas cessé de travailler.

Répondant à une question relative aux derniers événements survenus à Beyrouth, et concernant la sécurité du parc à feu du port de Béjaïa, l'invité de la matinale de la Chaîne 2 a tenu à rassurer aussi bien les auditeurs que son interviewer que, ni explosifs ni produits radioactifs ne sont stockés au niveau du Centre de Transit des Marchandises Dangereuses (CTMD) du port de Béjaïa et que le système de sécurité mis en place obéit aux normes universelles requises.



Afin d'illustrer le principe de port pionnier et avant-gardiste, en termes d'investissements, en fonction des besoins du marché, Mr Halim KASMI a donné l'exemple du terminal à containers et celui du terminal à bois, dont l'objectif de réalisation a essentiellement visé la satisfaction du client et, par conséquent, l'amélioration de la productivité. Il a ajouté que le traitement de 25 EVP par heure concernant les containers, +700.000 tonnes de bois par ans et +4 millions tonnes de céréales également par an, « conforte notre position de leader, d'autant plus que grâce à l'efficacité de notre personnel et, au concours de l'ensemble de la communauté portuaire, qui répond toujours favorablement aux attentes des clients, ces derniers nous accordent une grande confiance. »

Par ailleurs, en ce qui concerne le désengorgement du port et l'évacuation des marchandises, M.KASMI déplore le fait que, malgré les efforts consentis par l'état jusqu'à ce jour, la question des dessertes demeure encore un problème crucial, en raison de nombreuses contraintes, notamment le fait que le port soit adossé à la ville et le fait que le projet de la pénétrante n'ait pas encore abouti.

Parmi les questions qui sont à l'ordre du jour et constituent une priorité et un grand défi à relever par l'état, la journaliste de la « Deux » a notamment, évoqué la perspective de la digitalisation. A ce titre, dira Mr Halim KASMI « nous comptons également demeurer les pionniers, à partir du moment où le projet du guichet unique qui porte sur la dématérialisation des échanges d'informations entre les différents services concernés, est en cours de réalisation. En effet, le projet du décret présidentiel vient justement conforter cette solution numérique, souligne Mr Halim KASMI, surtout pour les ports ayant la réputation d'être « petits ». La digitalisation qui devient impérative, permettrait aux ports d'être plus rentables en triplant probablement leurs capacités et en réduisant considérablement les délais d'attente et de livraison. »

A propos du régime des surestaries, il a dit en substance « qu'effectivement, celui-ci impacte négativement, aussi bien le trésor public que les opérateurs économiques. Selon certains experts, indique le premier responsable de l'EPB, les pertes se chiffrent annuellement entre 3 et 4 milliards de dollars. Pour pallier à ce phénomène, le port de Béjaïa a tenté de relever le défi, en préconisant à partir du mois de mai de l'année en cours, un système de « fenêtres d'accostage » qui a suscité la satisfaction de nos clients, compte tenu des performances réalisées jusqu'à présent. Ce système qui ne concerne jusqu'à ce jour que le traitement des navires à containers, permet la programmation de l'arrivée et l'accostage des navires ainsi que leur traitement. Ce qui, non seulement réduirait considérablement les délais d'attente en rade mais, devrait en l'occurrence, mettre fin au régime des surestaries. Néanmoins, cette solution ne peut actuellement s'étendre à l'ensemble des modes de conditionnement, car elle est difficilement applicable », rappelle le Président Directeur Général de l'EPB.

S'agissant des ports secs, M.KASMI pense que ces derniers doivent se transformer en plateformes logistiques, qui ont une vocation beaucoup plus intéressante. A l'origine, les ports secs ont été créés dans le souci de désengorger les ports, alors qu'aujourd'hui, l'intérêt est d'aller vers des infrastructures créatrices de valeur ajoutée, nettement plus bénéfiques aux opérateurs économiques. De ce fait, la démarche de l'EPB, qui dispose à présent de 2 ports secs, s'inscrit justement dans cette optique de plateformes logistiques, privilégiant la voie ferroviaire afin de minimiser notamment les coûts et en adoptant le concept du « bout en bout », pour mieux satisfaire ses clients.

A propos de l'instruction du président de la république, Mr Abdelmadjid TEBBOUNE, portant sur l'activation des travaux au niveau du port d'El Hamdania sis à Tipaza et qui devrait avoir une importance économique et stratégique majeure, Mr Halim KASMI affirme que la réalisation d'un tel projet est, en effet, d'une grande importance car elle s'inscrit dans le cadre des exigences stratégiques et des besoins économiques de notre pays. L'idée est de faire de ce port, un pôle de transbordement et d'éclatement. L'ambition à travers cette infrastructure est de desservir 16 pays africains, ce qui serait également d'un grand intérêt, notamment aux pays subsahariens. A cet effet, le premier responsable du port de Béjaïa, n'a pas manqué d'argumenter et d'illustrer ses propos en donnant des exemples concrets comme il l'a fait tout au long de son intervention depuis le début de l'interview.

Enfin, saisissant l'occasion de la Journée Mondiale du Tourisme, KENZA KRIM en a profité pour interroger son invité à propos des lignes maritimes et du cabotage national. Selon Mr Halim KASMI, la voie maritime ne constitue pas une solution de substitution. Elle doit bien au contraire être privilégiée ainsi, « nous gagnerons beaucoup plus à développer le cabotage national qui accuse un énorme retard, en revenant notamment à quelques anciennes bonnes habitudes des années 80, à condition qu'il y ait de l'offre. »

S'agissant des startups, celles-ci sont perçues comme auxiliaires en matière de logistique et pourraient par conséquent jouer un rôle important dans ce cadre.

En conclusion, le Président Directeur Général de l'entreprise portuaire de Béjaïa M. Halim KASMI, a profité de l'occasion pour rappeler que le port est là pour servir l'économie nationale et régionale, tout en saluant les efforts des travailleurs et en souhaitant que l'entreprise demeure toujours pionnière dans tout ce qu'elle entreprendra et que le meilleur est à venir.





## CONTRÔLES CONJOINTS ET SIMULTANÉS AUX FRONTIÈRES : 2<sup>ÈME</sup> RENCONTRE DES INTERVENANTS DANS LE PROCESSUS

Les intervenants dans le processus de contrôle aux frontières et le staff dirigeant de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa se sont réunis à nouveau le 21 octobre 2020, comme ils en avaient convenu lors de la première rencontre qui avait donné le coup d'envoi de la mise en œuvre de l'instruction interministérielle fixant les procédures permettant de garantir des contrôles frontaliers efficaces et coordonnés.

Lors de cette réunion, M.ABDERRAHIM Smail, Directeur Général de BMT, a présenté un point de situation détaillé sur la mise en œuvre des dispositions de l'instruction qui, a-t-il rappelé, a pour principaux objectifs :

- La réduction des délais de séjours prolongés des marchandises au niveau des zones sous-douane ;
- La réduction des surcoûts engendrés par les multiples opérations de manutention ;
- La simplification des diverses procédures administratives.



M. ABDERRAHIM a ensuite expliqué le déroulement de la procédure de contrôle et rappelé le succès de la simulation d'une visite mixte, programmée le 02 septembre 2020.

Il a par la suite présenté le bilan détaillé des visites effectuées durant la période allant du 1<sup>er</sup> au 30 septembre 2020 qui se sont soldées par un taux de satisfaction de 73%, suivi de celui allant du 1<sup>er</sup> au 20 octobre 2020 qui a enregistré quant à lui un taux de 76% de satisfaction. A la fin de son intervention, le Directeur Général de BMT a informé l'assistance que des mesures d'accompagnement ont été mises à la disposition des différents intervenants, à savoir un bureau de liaison pour :

- Le suivi des préparations ;
- La coordination avec les services aux frontières / transitaires ;
- Le suivi des LAZ ;
- Le suivi des travaux de la brigade mixte ;



Une application informatique pour le suivi des déclarations engagées, la programmation des visites et le suivi des statistiques est également prévue et est en cours de développement. Elle sera mise en œuvre dans les tous prochains jours.

Il ressort du débat qui a suivi que certains problèmes subsistent. Afin de réunir toutes les conditions pour une coopération efficace et effective à long terme, entre tous les intervenants dans le processus, des recommandations et des propositions ont été faites et concernent essentiellement l'obtention auprès des instances concernées des autorisations nécessaires permettant de dispenser les opérateurs du contrôle de la conformité aux frontières et de les soumettre à un contrôle à posteriori au niveau des aires de stockage détenues par les opérateurs.

La prochaine réunion, prévue au courant du mois de décembre, permettra aux différents intervenants de faire le point sur la levée des problèmes exposés lors de cette rencontre.





## Opération d'exportation du concentré de zinc via le Terminal à conteneurs du Port de Béjaia.

L'Entreprise Nationale des Produits Miniers Non Ferreux et des Substances Utiles, « ENOF » a choisi le Terminal à conteneurs de BMT Spa du port de Béjaia pour effectuer en date du 15 octobre 2020 sa première opération d'exportation du concentré de zinc vers la Belgique depuis sa filiale de AIN-AZAL sise à Sétif.

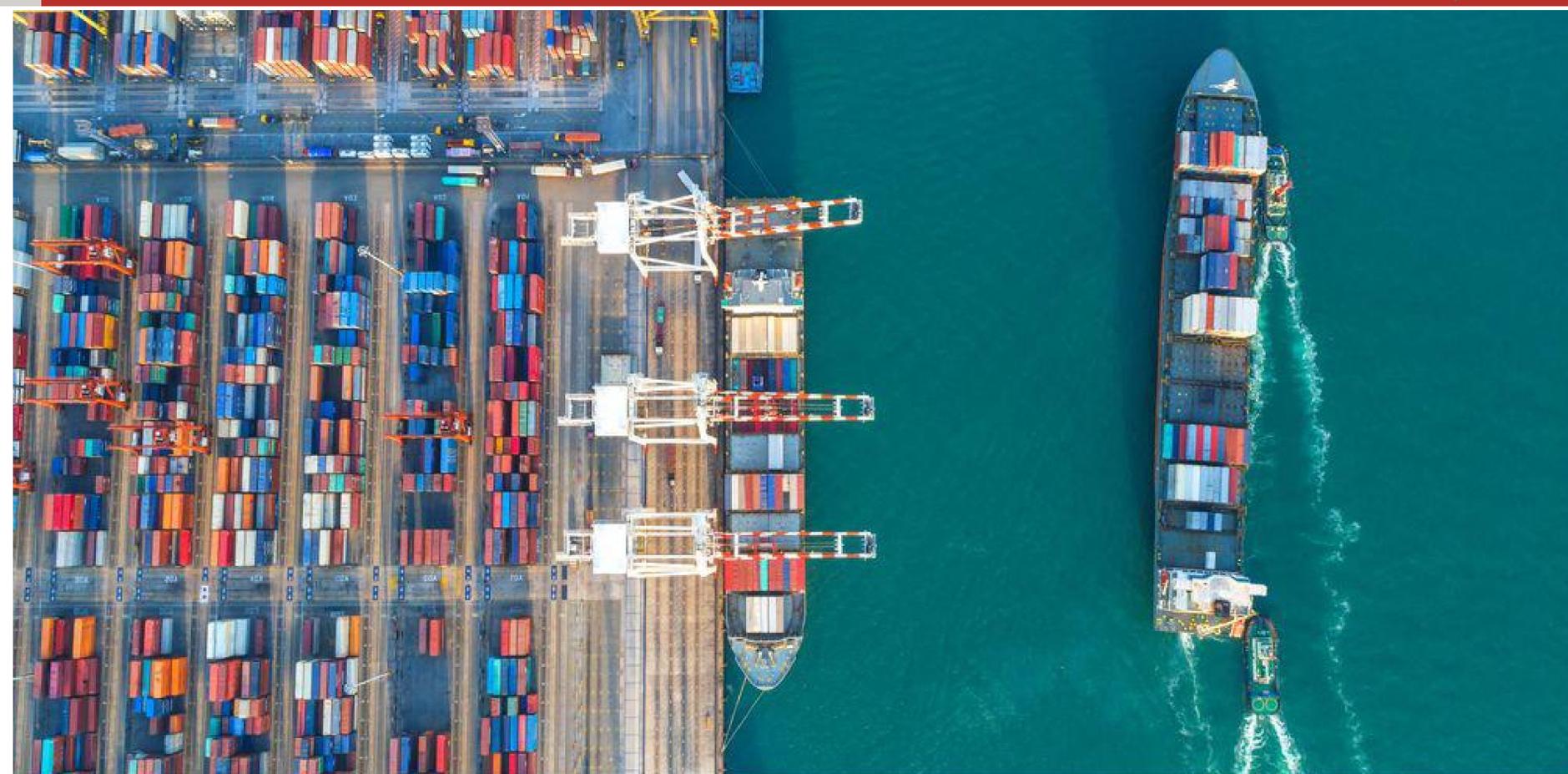
Entrant dans le cadre d'un contrat d'exportation de 5000 tonnes de concentré de zinc en poudre au profit d'un opérateur belge, l'opération s'accomplira en deux expéditions. La première est réalisée ce mois d'octobre 2020 avec 3000 tonnes, ce qui représente 129 conteneurs de 20'. La deuxième opération est prévue pour le début de l'exercice 2021 avec l'expédition de 2000 tonnes supplémentaires, ce qui représente 100 conteneurs de 20' pour un total de 230 conteneurs de 20'.

BMT Spa a accompagné cette opération d'exportation en assurant au client un suivi minutieux des opérations de rapprochement des conteneurs, depuis l'unité de AIN-AZAL vers le Port de Béjaia à raison d'un rapprochement quotidien de dix (10) conteneurs, en dédiant un espace adéquat aux conteneurs, une priorité et une rapidité de leurs déchargement ainsi que des tarifs compétitifs à l'exportation.

### Détails techniques de l'opération :

- La capacité de rapprochement des conteneurs de Sétif vers le port de Bejaia est de 10 conteneurs par jour.
- Poids de chaque TC est de 25 tonnes.
- Les conteneurs sont embarqués sur un navire de MSC Algérie.
- L'embarquement sera effectué une fois les 129 conteneurs expédiés au port.





## COMMERCE INTERNATIONAL : LA COVID 19 JOUE À CACHE-CACHE AVEC LES ÉCHANGES

Dans son dernier rapport, l'OMC (Organisation mondiale du commerce) constate une reprise du commerce international après la baisse liée à la Covid 19. Les effets de cette pandémie persistants font craindre un redémarrage perturbé.

Au premier semestre le commerce international a enregistré des baisses importantes. Le confinement d'une grande partie de la population mondiale a perturbé l'économie. Au deuxième trimestre de l'année, l'OMC (Organisation mondiale du commerce) estime que la diminution du commerce n'a jamais été aussi forte depuis la fin de la seconde guerre mondiale. L'organisation avance le chiffre de 14,3% de moins par rapport à l'année précédente au cours de ces trois mois.

### Des sorts différents selon les régions

Ce chiffre s'entend globalement. L'Asie a moins souffert que l'Europe et l'Amérique du nord. En Europe et en Amérique du nord, au cours du deuxième trimestre, les exportations se sont contractées de 24,5% et 21,8% respectivement. En Asie, les exportations ont reculé de 6,1%. Dans le même temps, les importations américaines ont perdu 19,3%. En Europe, les entrées ont diminué de 14,5%. L'Asie a vu ses importations se réduire de 7,1%.

### Une baisse globale de 9,2%

Dans son dernier rapport, l'OMC prévoit que le commerce international devrait se réduire de 9,2% sur l'ensemble de l'année. Encore une fois, toutes les régions du monde ne sont pas au même niveau. L'Europe devrait perdre 11,7% de ses exportations sur l'année. L'Amérique du nord se place en première position avec une baisse de 14,7%. Enfin, l'Asie va « sauver les meubles » avec une diminution de 4,5%.

Du côté des importations, la plus forte baisse est à mettre au passif de l'Amérique centrale et du sud avec une diminution de 13,5% de ses entrées. L'Europe devrait voir ce courant se réduire de 10,3%.

### L'optimisme estival

Au cours des deux mois de l'été, la reprise du commerce a fait souffler un vent d'optimisme. « Ces estimations sont sujettes à un degré d'incertitude exceptionnellement élevé dans la mesure où elles dépendent de l'évolution de la pandémie et des réponses données par les gouvernements », indique le dernier rapport de l'OMC. Les produits liés à la lutte contre la pandémie ont enregistré une croissance forte. Ils ont augmenté de 92% au premier semestre. L'accélération de l'économie pourrait se ralentir fortement « une fois que la demande aura été épuisée et que les stocks des entreprises auront été reconstitués. Des résultats plus négatifs sont possibles en cas de résurgence de la COVID-19 au quatrième trimestre. »

### Une progression de 21,3% en 2021

Quant à l'année 2021, les prévisions ne sont guère optimistes. L'OMC estime que le commerce de marchandise atteindra 21,3%. Un chiffre qui ne permettra pas de retrouver les volumes d'avant la pandémie. Ce volume dépendra, selon l'OMC, des mesures prises par les gouvernements et de la gravité de la « seconde vague » de la pandémie.

Plusieurs facteurs peuvent influencer sur la croissance du commerce international. Ainsi, la résurgence de la pandémie et de nouveaux confinements pourraient réduire le PIB de 2 à 3 points. De plus, la politique budgétaire et l'évolution des marchés de l'emploi apparaîtront comme des facteurs importants.

#### Un scénario optimiste

L'OMC imagine l'avenir aussi sous de meilleurs auspices avec un scénario optimiste. Le déploiement d'un vaccin efficace serait un facteur de croissance supplémentaire de la production. Ensuite, le coup de fouet donné à la croissance économique par de nouveaux secteurs technologiques tels que ceux de l'intelligence artificielle et du commerce électronique pourraient avoir un effet positif. En effet, le commerce de produits électroniques a augmenté de 2% en juin, par rapport à l'année précédente. Une hausse qui s'explique par le recours plus intensif au télétravail. L'achat d'ordinateurs et autres produits par les entreprises et les particuliers ont dopé ce secteur. À l'inverse, la production automobile s'est fortement contractée. En avril, elle a perdu 70% de son volume.

In « Ports et corridors »



VOTRE CONFIANCE, POUR DE  
MEILLEURES PERFORMANCES

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

## PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

Du 1<sup>er</sup> janvier au 30 septembre 2020

INDICATEURS	2019	2020	VAR %
<b>Indicateurs de production</b>			
1- Trafic global (tonne)	14 197 642	12 207 949	-14,01
1.1- Trafic à l'import	7 842 143	7 732 565	-1,40
1.2- Trafic à l'export	6 355 499	4 475 384	-29,58
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	12 498 783	10 704 086	-14,36
<b>3- Trafics particuliers</b>			
3.1- Vrac liquides (tonne)	6 995 442	4 849 188	-30,68
a) Import	1 272 017	1 092 034	-14,15
b) Export	5 723 425	3 757 154	-34,35
3.2- Vrac solides (tonne)	4 367 699	4 556 779	4,33
a) Import	4 277 438	4 556 779	6,53
b) Export	90 261	0	0,00
3.3- Marchandises divers (tonne)	2 834 501	2 801 982	-1,15
a) Import	2 292 688	2 083 752	-9,11
b) Export	541 813	718 230	32,56
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	6 436 114	4 347 334	-32,45
a) Import	722 689	596 180	-17,51
b) Export	5 713 425	3 751 154	-34,34
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	7 761 528	7 860 615	1,28
a) Import	7 119 454	7 136 385	0,24
b) Export	642 074	724 230	12,80
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	3 000 218	3 160 681	5,35
a) Import	3 000 218	3 160 681	5,35
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	188 288	181 002	-3,87
a) Import (EVP)	92 669	92 423	-0,27
Nombre pleins	92 669	92 423	-0,27
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	95 619	88 579	-7,36
Nombre pleins	11 904	14 533	22,09
Nombre vides	83 715	74 046	-11,55
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	1 576 185	1 646 571	4,47
a) Import (tonne)	1 111 300	1 144 120	2,95
Nombre pleins	1 111 300	1 144 120	2,95
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	464 885	502 451	8,08
Nombre pleins	464 885	502 451	8,08
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	55,6%	0,587645103	5,68

INDICATEURS	2019	2020	VAR %
Trafic passagers	17 147	-	-100,00
a- Débarqués	8 761	-	-100,00
b- Embarqués	8 386	-	-100,00
1- Nb navires à l'entrée	893	761	-14,78
2- Nb navires à la sortie	891	765	-14,14
3- Nb moyen navire/jour sur rade	13	8	-33,38
4- Nb moyen navire/jour à quai	10	9	-2,63
5- Sejour moyen navire/Rade			
- Céréalières	6,28	5,28	-15,92
- Cargos	5,77	4,69	-18,72
- Conteneurs	8,68	3,98	-54,15
- Bois	1,70	1,17	-31,18
- Fer et Tubes	2,26	2,21	-2,21
- Ro/Ro	0,57	1,01	77,19
6- Sejour moyen navire Quai			
- Céréalières	8,00	7,81	-2,38
- Cargos	4,80	4,89	1,88
- Conteneurs	2,92	2,89	-1,03
- Bois	2,56	3,23	26,17
- Fer et Tubes	2,48	2,84	14,52
- Ro/Ro	2,05	3,16	54,15
Effectifs total	1 457	1 458	0,07
1- Effectifs permanents	1 359	1 385	1,91
2- Effectifs contractuels	98	73	-25,51
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/Partiel	-	-	-
5- Effectifs DAIP	-	-	-
Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	647	631	-2,47
2- Effectifs service technique	518	525	1,35
3- Effectifs service administratif	292	302	3,42
4- Cadre	197	195	-1,02
5- Agent de maitrise	208	209	0,48
6- Agent d'exécution	1 052	1 054	0,19
* Taux d'encadrement (%)	13,52	13,37	-1,08



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

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