



Entreprise portuaire de Djen-Djen

Développements tout azimuts rajout



Des concessions ont été attribuées par le ministère des Transports en sa qualité d'autorité concédante à certains opérateurs dans le domaine de l'agroalimentaire notamment. Ces concessions vont drainer un trafic important pour le port en plus de la création de plusieurs postes d'emploi. Les développements en cours et les concessions attribuées vont permettre le traitement de 25 à 30 millions de tonnes/ an à l'horizon 2030.



L'Entreprise portuaire de Djen-Djen poursuit son ambition de renforcer sa position d'acteur majeur dans la chaîne de transport maritime et portuaire en s'engageant, selon son premier responsable, « dans une logique d'amélioration continue conformément aux exigences des référentiels applicables à son activité en tenant compte de la satisfaction et des attentes de nos clients et surtout en respectant les obligations ainsi que les engagements contractuels ». C'est dans ce sens qu'Abderrazak Sellami, président-directeur général de l'Entreprise portuaire de Djen-Djen, a tenu à rappeler l'obtention par son entreprise de la certification ISO 9001 version 2008. Décernée par le bureau international Intertek, la certification ISO 9001-2008 vient ainsi couronner la démarche qualité mise en place par l'Entreprise portuaire de Djen-Djen, couvrant

toutes ses activités. Il s'agit notamment, faudrait-il le souligner, des prestations de services portuaires (pilotage, remorquage, lamanage, services liés aux navires), de manutention et acconage, de gestion du domaine public portuaire et enfin de la police, exploitation et sécurité portuaire. L'ISO 9001-2008 est un outil de management et d'amélioration continue qui implique un pilotage permanent des objectifs. « Son obtention représente l'aboutissement d'une démarche engagée depuis plusieurs mois qui a mobilisé toutes les forces de l'entreprise. C'est un véritable projet d'entreprise qui a dynamisé les équipes et fédéré tous les salariés autour d'un objectif commun : satisfaire nos clients », s'est réjoui le P-DG de l'EP de Djen-Djen qui, à la tête de cette même entreprise, ne compte pas en rester là. « Nous tenons impérativement à garder ce label et très prochainement nous

allons lancer aussi la certification ISO 14000 », a assuré notre interlocuteur. Comprendre : l'obtention de ce certificat témoigne de l'engagement à la fois de la direction et du management mais aussi de tous les collaborateurs d'augmenter constamment l'efficacité du système de management de la qualité dans le but d'accomplir les missions attribuées. « L'EP de Djen-Djen poursuit le même objectif : celui d'être demain, toujours meilleur qu'aujourd'hui », a encore soutenu Abderrazak Sellami.

Un port, des performances

Restons dans les performances du port de Djen-Djen. Il convient de souligner à ce propos que la capacité nominale du port de 4,5 millions de tonnes a été dépassée à la fin décembre 2014 avec un volume total de 4,7 millions de tonnes pour l'année 2014, avec également une hausse de 22 % par rapport au trafic



de l'année 2013. « Si nous avons pu atteindre cette performance, c'est grâce à la mise en place d'un management performant avec notamment la certification de notre entreprise selon la norme ISO 9001 version 2008 », a soutenu le P-DG de l'EP de Djen-Djen. De plus, l'effort de formation engagé par l'entreprise et les investissements réalisés en termes d'infrastructures et d'équipements ont donné des résultats appréciables dans les rendements portuaires et des services de qualité offerts aux clients et cela dans un climat serein et apaisé grâce à la coordination avec le partenaire social. Le port de Djen-Djen s'affirme au fil des ans comme un pôle logistique et un acteur de développement de premier plan dans la région. Toujours en chiffres, le port de Djen-Djen, aux dires de Abderrazak Sellami, a réalisé une progression de 43% du trafic de marchandises atteignant 3.442.126 tonnes à fin septembre dernier contre 2.409.538 tonnes durant la même période de l'année 2011. Aussi, selon les statistiques fournies par l'EP de Djen-Djen, quelque 150.577 véhicules ont débarqué au port de Djen Djen jusqu'en fin septembre dernier.

Jijel, une ville deux fois millénaire

On ne peut aborder le port de Djen-Djen et faire l'impasse sur l'historique, bref soit-il, de Jijel. Pour les historiens, l'histoire de Jijel remonte à quelque 2000 ans, lit-on dans la *Monographie de la Wilaya de Jijel*, réalisée par Salah Bousseloua et postée sur le site officiel de la wilaya. Jijel tirerait ainsi, son nom du berbère «Ighil-Ghil», de colline en colline ou en se référant à l'antiquité romaine, on a « Igilgili » de « Jiljil », cercle de pierres sur lequel, la cité s'est construite pour échapper aux invasions venant du Nord. En effet, par ses immenses plages de sable fin, la richesse de

son site, la douceur de son climat, Jijel a attiré au cours des siècles, tous les peuples expansionnistes de la Méditerranée. Bloquée entre la chaîne des Babors et la mer, démunie presque totalement de voies de communication à l'exception de quelques voies romaines traversant des zones peu sûres reliant Constantine, Bejaïa, et Collo, après plusieurs jours de marche, Jijel subira toutes les attaques, venant surtout de la mer. Grâce à un système de défense bien conçu, la ville affrontait victorieusement tous les assauts. Dès que l'alerte était donnée par les guetteurs, la population civile allait s'enfermer dans une forteresse construite à l'arrière de la ville, à Béni-Caid. La ville restait alors aux mains de ses défenseurs. En cas de rupture des lignes de défense et si l'envahisseur s'avisait à poursuivre la population, il tombait fatalement dans des gorges étroites situées entre des collines boisées, entourées de cours

d'eau, d'où d'autres défenseurs pouvaient surgir. Plus tard la stratégie des armées colonialistes allait reprendre à peu près le même système de défense de la ville. La vieille cité devient citadelle. Le vieux fort «des Français» aujourd'hui disparu a été construit par le corps expéditionnaire du duc de Beaufort au XVIIe siècle. A l'Est de la ville, sur un promontoire rocheux qui commandait l'entrée de la cité par la mer, le fort Duquesne fut édifié sur l'emplacement de Sidi Amar. A l'Ouest, la montagne qui domine la ville et sa région, Mesghitane, devint sémaphore, un fortin toujours tenu à l'époque française par une section de soldats. Jijel dut subir en 1664 une attaque d'envergure déclenchée par Louis XIV, le monarque français, oubliant les anciennes alliances de son pays avec l'Algérie et ne songeant qu'à augmenter son prestige vis-à-vis des pays chrétiens d'Occident. Sous la pression de son ministre



Colbert intéressé par les routes de ses compagnies commerciales d'Afrique, un puissant corps expéditionnaire commandé par le prince Bourbon, duc de Beaufort et oncle du roi, fut débarqué à Jijel par l'amiral Duquesne, le 23 juillet 1664 près de Sidi-Amar. Région montagneuse et couverte de forêts, la wilaya de Jijel constituait avec le massif de Collo, durant la glorieuse révolution de novembre, un bastion imprenable que ne purent réduire ni les bombardements aériens, par vagues successives, ni les incendies de forêts, ni l'artillerie, ni les tirs de la marine. Aujourd'hui, comme tous les Algériens, les Djidjelliens travaillent mais n'oublient pas leurs morts. Au riant village de la révolution agraire Belghimouz-Medegri, un petit monument expose un chapelet de bombes d'avion non explosées. La stèle avec ses trois bombes rouillées semble marquer à jamais les forces rétrogrades et obscurantistes qui voulaient freiner la marche de l'Histoire et celle du peuple vers le progrès.

Qui est Abderrazak Sellami ?

Marié et père de quatre enfants, l'actuel P-DG de l'EP de Djen Djen est natif de Jijel en 1955. Abderrazak Sellami dispose d'un parcours bien étoffé. En toute fierté, ce dernier affirme qu'il est le premier à avoir obtenu un ingéniorat en informatique, option gestion et organisation de toute la wilaya de Jijel. « C'était en 1979 au Centre d'études et de recherche en informatique (CERI) », se souvient-il. Une année après, il part en France, à l'Université Paul Sabatier de Toulouse où il obtient un diplôme des études approfondies en informatique. De retour au pays, il est appelé sous les drapeaux. Son service national, il le passe au service informatique du ministère de la Défense nationale sous le commandement du défunt colonel



Ayata. « Je dirais sans hésiter que c'étaient là les meilleurs moments de ma vie. En plus d'avoir servi mon pays, ces deux ans de service national m'ont énormément appris, surtout à forger ma personnalité », a-t-il assuré. Les formations se succèdent et s'enchaînent pour l'actuel P-DG de l'EP de Djen-Djen puisque en 1988, il décroche un stage international en planification portuaire cours trainmar CnuCED au port d'Alger. Au cours de la même année, destination Belgique, à Antwerp port engineering consulting APEC. C'est pour un autre stage en gestion portuaire et informatique. En 2002, Abderrazak Sellami effectue également un stage de statistiques de portuaire, programme Medsat au port d'Anvers en Belgique. Entre 2003 et 2008, Abderrazak Sellami a cumulé déjà d'autres formations telles que le cours international de formation supérieure de gestion et exploitation portuaire en Belgique, aide à la privatisation des entreprises publiques à Bordeaux et enfin partenariats public-privé

au Port autonome de Marseille. Des responsabilités ? Il en a connu beaucoup. Avant d'occuper l'actuel poste de P-DG de l'EP de Djen-Djen de mai 2014 à ce jour, il a été directeur des finances et comptabilité par intérim en même temps que directeur des études et du développement à l'EP Djen-Djen. Il occupait le poste de président du conseil d'administration de Djazair Port World entre février 2011 et juin 2012. D'octobre 2005 au mois décembre 2006, Abderrazak Sellami a aussi occupé le poste de président du conseil d'administration de DP World Djen-Djen, de même qu'il a présidé le conseil d'administration de CNAN-Med. Abderrazak Sellami jouit d'une grande expérience dans le domaine de la gestion portuaire l'amenant de ce fait à prendre part à plusieurs séminaires nationaux et internationaux portant sur ce même thème. Il a aussi pris part à toutes les étapes de négociations dans le cadre de la mise en place du partenariat avec DP World.

M. A. M.

Abderrezak Sellami, P-DG de l'entreprise portuaire de DjenDjen, à El Djazaïr.com.

« Notre port doit assumer sa réputation »



Situé à l'Est de l'Algérie, le port de Djen Djen, avec sa position géographique de 36° 51' Nord et 005° 54' Est, bénéficie d'une place stratégique à moins de 50 mile de la route maritime reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar.



Il est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et est considéré comme l'un des plus importants ouvrages portuaires en Méditerranée en termes d'espaces et tirant d'eau. Sa construction, décidée au cours de la décennie 1970, a débuté en 1984 pour s'achever en 1992, s'inscrit dans le cadre de l'accroissement des capacités portuaires de la région Centre-est. Il est à 10 km du chef-lieu de la wilaya de Jijel, à 350 km à l'est d'Alger, à 40 km de la zone industrielle de Bellara et à 900 km de Hassi Messaoud. Le port de DjenDjen se trouve aussi dans une zone excentrée par rapport au chef-lieu de wilaya, adossée à une réserve foncière de plusieurs centaines d'hectares dédiée aux futures zones logistiques qui vont être érigées comme support de l'activité de transbordement. Le port de DjenDjen est devenu, en l'espace de quelques années seulement, un port incontournable en Algérie particulièrement pour ce qui est des grands trafics de masse.

« Cette notoriété, qui n'est pas le fruit du hasard, a été acquise grâce à l'investissement consenti, aux efforts de l'ensemble du collectif ainsi qu'aux opérateurs qui nous ont fait confiance », a souligné d'emblée le président directeur de l'Entreprise portuaire de DjenDjen à El Djazair.com. « Après des expériences réussies et de leadership national dans le traitement des céréales, pipes et véhicules, un autre défi majeur nous attend : hisser le port de DjenDjen parmi les principaux terminaux de transbordement de conteneurs en Méditerranée. Pour cela, et pour garantir un total succès à cette démarche, nous nous sommes alliés avec DP World, troisième opérateur mondial de terminaux à conteneurs », a ajouté Abderrezak Sellami.

Développements tous azimuts

Le port de DjenDjen, opérationnel au début de 1990, était conçu initialement pour traiter les produits sidérurgiques, option qui a été occultée à l'époque

en raison du déclin de la sidérurgie au niveau mondial au bénéfice des produits céréaliers notamment. Des aménagements y ont été entrepris depuis 2012 pour développer le trafic conteneurisé. Il s'agit d'un projet d'une grande importance : celui de la protection du port. Ainsi, il est question, selon notre interlocuteur, de la réalisation d'ouvrages infrastructurels permettant au port d'accueillir dans l'avenir des navires dans de meilleures conditions de sécurité. Ces travaux, selon les explications du premier responsable de l'EP DjenDjen, consistent en le prolongement d'un linéaire de 400 m de la jetée nord existante, le prolongement d'un linéaire de 250 m de la jetée est existante, la création d'une plage absorbante protégée par des enrochements, la création d'un épi de 100 ml sur la jetée nord et la mise en place d'une nouvelle signalisation maritime. Cette opération de réalisation est inscrite à l'actif du ministère des Transport, mais son financement est assuré sur les fonds propres de l'entreprise portuaire DjenDjen à travers un crédit Trésor à taux bonifié. Achievés à la fin du mois de juillet 2015, ces extensions ont été inaugurées par Boudjemaa Talai, ministre des Transports, lors de sa dernière visite effectuée au port le 17 août dernier.

Toujours dans le but de rentabiliser au mieux le port de DjenDjen, appelé à jouer un rôle majeur dans le développement de la région Est et Centre-est les travaux de réalisation d'un terminal à conteneurs d'une capacité de 2 millions EVP/an ont déjà été lancés et connaissent un taux d'avancement de 18%. L'entreprise coréenne chargée de la réalisation, accusant un retard sur les délais contractuels (30 mois à compter du 25 mai 2014), a fait l'objet de recommandations fermes de la part du ministre afin d'accélérer la cadence et de terminer le projet dans les délais. Outre la réalisation du terminal, le projet porte sur la construction des ouvrages d'accostage et de dragage



du port. Une fois terminé, ce projet permettra un gain de temps assez important sur les délais de traitement des navires ainsi que des gains substantiels sur les coûts de transport. « A sa mise en exploitation dès 1992, le port, n'avait pas été achevé dans sa totalité. C'est pour cela d'ailleurs qu'on avait connu quelques difficultés, les consignations du port entre autres dont le nombre atteignait parfois 55 jours/an, ce qui se répercutait sur le Trésor public en termes de surestaries et diminuait par la même l'attractivité du port. Le port de DjenDjen reçoit de gros navires. Les coûts d'exploitations journaliers étaient trop élevés. 15 000 à 20 000 dollars/jour était énormes pour le Trésor public », a encore soutenu Abderrezak Sellami estimant que la décision des pouvoirs publics de réaliser un tel projet d'envergure était venue au bon moment. « Grâce à ces extensions, la consignation du port passera à seulement 7 jours par an, ce qui se soldera par un gain considérable d'argent en plus du gain de temps dans le traitement des navires », s'est-il réjoui. Toujours en matière de projets infrastructurels, le P-DG de l'EP DjenDjen a rappelé la réalisation d'un terminal céréalier d'une capacité d'ensilage de 184 000 tonnes. Un projet destiné au renforcement des moyens de réserves stratégiques des céréales du pays. « En somme, le port de DjenDjen a eu de la chance d'avoir bénéficié de ces investissements qui font partie du programme de son excellence le Président de la République », a rappelé le premier responsable de l'EP DjenDjen.

Adéquation port-chemins de fer

En visite au port de DjenDjen, Boudjemaa Talaï, ministre des Transports, lors de la présentation des prévisions de l'évolution du trafic du port, a insisté sur le fait de favoriser le transport par voie ferrée par rapport à la voie terrestre effectuée par camions. « Le transport

par rail doit être le moyen essentiel du transport de marchandises, les autres moyens ne viennent qu'en appoint », a-t-il déclaré. A ce sujet, un projet est en cours, il concerne les travaux de raccordement de la Zone industrielle de Bellara au port et de dédoublement du tronçon de ligne Jijel-El Milia, confié à l'entreprise nationale Infrarail (filiale de la SNTF), pour un délai de vingt mois et comportera un linéaire de 48,594 km. Grâce à ce dédoublement, le transport des produits et marchandises de et vers le port sera effectué par rail dans une grande proportion, générant ainsi un gain de temps et de coûts très importants. Même au niveau du port, des travaux de rénovation de la voie ferrée sont en cours, pour un montant de plus de 220 millions de dinars. Ces travaux portent sur les faisceaux et la réalisation d'une nouvelle voie destinée à l'installation d'un pont-

bascule pour wagons. « Au regard du programme du développement du port de DjenDjen, tel que planifié et au regard de la composante du trafic portuaire existant et à venir, constitué essentiellement de grands trafics de masse, il est antiéconomique à ce stade de noter la part marginale des marchandises évacuées par voie ferrée. Cette tendance devrait être inversée », a insisté le P-DG de l'EP DjenDjen résumant ainsi toute l'importance du trafic ferroviaire dans l'évacuation des marchandises du port. C'est dans ce cadre d'ailleurs que le ministre des Transport avait, au cours d'un point de presse animé à la fin de sa visite à la wilaya de Jijel, insisté sur cet aspect en rappelant les grands investissements consentis par l'Etat dans le souci de développer le secteur des transports dans toutes ses composantes, plus particulièrement dans le transport ferroviaire.





La pénétrante de DjenDjen

Le port de DjenDjen partage un vaste hinterland avec les ports voisins à savoir le port de Bejaia et Skikda. Sa zone d'influence recouvrant une grande région de l'Est et le Sud-est qui comprend les Hauts plateaux avec son potentiel industriel et les plates formes pétrolières du Sud. « C'est dans cette perspective, que la réalisation de la pénétrante autoroutière communément appelée l'autoroute du port jumelée avec une double voie ferroviaire électrifiée à grande vitesse, va favoriser l'extension de l'hinterland du port jusqu'à des régions très éloignées », a fait remarquer Abderrezak Sellami, non sans souligner son importance économique « capitale » notamment pour faciliter le trafic routier et ferroviaire à partir du port de DjenDjen. La pénétrante autoroutière reliant le port de DjenDjen à l'autoroute Est-Ouest au niveau de l'échangeur d'El Eulma sur un linéaire d'environ 110 km fait partie du plan de relance économique et social de la région selon la présentation du

projet établi par l'Agence nationale des autoroutes. Le coup d'envoi des travaux avait été donné, pour rappel, par le Premier ministre Abdelmalek Sellal, en visite d'inspection et de travail dans la wilaya de Jijel, en 2013. Il s'agit d'une voie autoroutière de 2 fois 2 voies, puis de 2 fois 3 voies. Elle sera dotée d'ouvrages d'art : 55 viaducs, 1 tunnel, 13 échangeurs, 31 passages supérieurs et 12 passages inférieurs. La réalisation de ce projet permettra l'exploitation optimale du port de DjenDjen pour alléger la pression sur les autres ports nationaux, grâce à l'ouverture d'un nouvel itinéraire vers le Sud en liaison avec l'autoroute Est-Ouest. Cette infrastructure de base stratégique ne manquera pas d'accélérer le développement économique des wilayas de Jijel, Mila et Sétif et d'alléger le trafic sur les routes de la région en améliorant le trafic routier.

Des défis à relever

Les travaux de protection du port étant achevés et inaugurés par le

ministre des Transports, les travaux de la réalisation du terminal à conteneurs connaissent une avancée appréciable, le port se prépare à relever les défis qui l'attendent et ils sont nombreux. Le port de DjenDjen s'apprête ainsi, selon son premier responsable, « à relever » trois défis majeurs. A moyen terme, il faudrait « assumer un statut en rapport avec l'importance de l'investissement consenti par les pouvoirs publics pour placer le port de DjenDjen sur le carrefour des principales lignes maritimes mondiales », a précisé à ce propos Abderrezak Sellami. « Dire que le port de DjenDjen est l'un des plus grands ports d'Afrique est une fierté, mais faisons en sorte qu'il soit ainsi. A propos, nous sommes condamnés à réussir. En tant que premier responsable de l'Entreprise portuaire de DjenDjen, je dirais sans hésiter que nous avons réussi ce défi, lorsque nous aurons réduit notamment les surestaries et offert à nos opérateurs des services de qualité comme cela se fait dans les autres ports de par le monde », a-t-il dit. « Aussi, nous sommes appelés à être à l'écoute de nos partenaires et surtout créatifs de richesses. C'est ce que nous ferons. Certes, ce ne serait pas aussi simple que cela, mais c'est un objectif réalisable », a encore soutenu le P-DG d'EP de DjenDjen. Le deuxième défi consiste, à ses dires, en la mise en place d'un hub pour le trafic conteneurisé où l'appui des grands armateurs est nécessaire dans une logique gagnant-gagnant particulièrement pour les trafics en transbordement avec des offres de service portuaires à l'international. Enfin, le troisième défi est l'intégration de la logistique comme maillon principal de la chaîne portuaire globale appuyée par les réalisations infrastructurelles en cours dans la région, comme la pénétrante autoroutière et la ligne ferroviaire électrifiée. « Pour ce faire, des actions de formation continues sont nécessaires dans le domaine des supplychain ainsi qu'à travers un système de management de la qualité. Aussi, il est également question de



revoir les dispositions réglementaires. Il est clair que ces défis ne peuvent être relevés sans l'adhésion de l'ensemble des membres de la communauté portuaire », a-t-il insisté.

Un avenir radieux

La visite du Premier ministre en 2013 et celles de tous les ministres qui se sont succédé au département des Transports résument toute l'importance qu'accordent les pouvoirs publics à ce port appelé à jouer son rôle. Le message est clair. « Outre tout le secteur des Transports que l'on tient à redynamiser, il est question de redonner un nouveau souffle à nos ports, DjenDjen entre autres qui, de par son positionnement géographique, permet la jonction entre non seulement le Nord et le Sud, mais aussi entre l'Est et l'Ouest, a assuré dans ce cadre notre interlocuteur. Dans un avenir proche, il faudrait s'attendre à voir des navires porte-conteneurs de 14 000 EVP venir de Chine, accoster à DjenDjen pour repartir aux USA et vice-versa vu que pour ce type de navires qui font deux à trois escales par traversée, les ports candidats sur la route Suez- Gibraltar ne sont pas nombreux. A terme, faudrait-il également le souligner, les pays européens vont être desservis par les pays du Sahel, à partir de ce port », a encore précisé Abderrezak Sellami. La Raison ? Les distances sont courtes dans les deux sens. « A l'avenir la pénétrante autoroutière une fois achevée et mise en service permettra aux pays du Sahel ne disposant pas de frontières maritimes d'être desservis par le port de DjenDjen via la transsaharienne, et ce, pour des considérations liées aux coûts générés par le post-acheminement à partir des ports de la côte ouest africaine qui sont traditionnellement utilisés par les pays du Sahel ; cela, en plus de la relation de bon voisinage qui règne avec ces pays et le nôtre. Eviter ces surcoûts avait été déjà souligné dans le passé par cinq ambassadeurs des pays concernés ne disposant pas de frontière maritime en visite au port

de DjenDjen », a affirmé le P-DG de l'EP de DjenDjen. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du Nepad. Le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (Nepad), cadre stratégique de l'Union africaine pour le développement socio-économique du continent, est à la fois une vision et un cadre stratégique pour l'Afrique au XXIe siècle. Le Nepad est radicalement une nouvelle intervention, menée par les dirigeants africains en vue de relever les défis critiques auxquels le continent est confronté : pauvreté, développement et marginalisation du continent au plan international.

Un ministre à l'écoute

Tout au long de notre entrevue avec le P-DG de l'EP de DjenDjen, ce dernier évoquait avec insistance Boudjemaa Talai, l'actuel ministre des Transports, « un ministre attentif à nos doléances. Nous avons la chance d'avoir comme ministre un ex-P-DG qui maîtrise le monde de l'entreprise

en plus du monde institutionnel. Depuis sa nomination à la tête de ce département, il a été constaté une nouvelle dynamique dans le secteur des transports », a assuré Abderrezak Sellami rappelant que l'un des objectifs qu'il s'est fixés au lendemain de sa nomination à ce poste, est de moderniser le secteur des transports afin de le mettre au niveau des standards internationaux. Pour ce faire, la formation des compétences est primordiale. Pour mener à bien ses projets, Boudjemaa Talai avait affirmé dans une déclaration à la presse qu'il est « allergique à la mauvaise qualité des prestations ». Durant les dernières années, M. Talai avait occupé le poste de P-DG de l'entreprise publique Batimetal avant d'être nommé, en février dernier, à la tête du nouveau groupe public des industries métallurgiques et sidérurgiques Imetal, né de la reconfiguration récente du secteur public industriel marchand.



Aucune incidence de la réduction du trafic-véhicule sur les activités et revenus du port

Malgré le recul du trafic véhicule à la suite du nouveau cahier des charges instauré dernièrement par les pouvoirs publics, l'EP DjenDjen ne semble du tout affectée. C'est en tout cas ce qu'a assuré son premier responsable. « Dans notre stratégie de gestionnaire, nous n'avons jamais considéré que le trafic véhicule soit pérenne et le temps nous a donné raison. Bien avant ce recul, l'Entreprise portuaire, avait pris ses devants », a en effet affirmé Abderrezak Sellami. « Le cash-flow dégagé par l'activité nous a certes permis avant tout de payer par anticipation une dette contractée auparavant pour équiper le port à sa livraison auprès de l'ex-BAD, ensuite d'acquérir de nouveaux équipements, de réaliser certains travaux de revêtements des terre-pleins, de former nos personnels, mais nous n'avions en aucun cas compté sur ce trafic à long terme comme l'attestent nos chiffres qui font état d'un recul de 35% du trafic véhicule et seulement de 8% sur le chiffre d'affaires de l'entreprise sachant que le trafic véhicule assurait 50% du chiffre d'affaires », a-t-il ajouté. Et le tout rentre dans la vision d'un gestionnaire qui connaît bien son métier et son milieu.

Toujours dans le volet « finances », le P-DG de l'EP de DjenDjen a assuré qu'il n'est nullement question de restrictions budgétaires pour tous les projets qui sont en cours de réalisation car, tout simplement, et contrairement à beaucoup d'entreprises, l'Entreprise portuaire de DjenDjen s'assure son propre financement et ce même pour les réalisations infrastructurelles « Nous finançons à travers un emprunt bancaire de l'ordre de 20 milliards de dinars remboursable tous les travaux engagés par l'entreprise pour la réalisation du terminal à conteneurs », a-t-il précisé, évoquant dans le

même contexte « un nouvel aspect de la gestion portuaire ». « Notre stratégie de substitution du trafic véhicule va vers la logistique. L'EP DjenDjen va sortir en dehors du port pour se chercher un chiffre d'affaire qui lui revient naturellement », a relevé le même responsable. « Il s'agit de mettre au service des opérateurs une nouvelle activité de transport port-usine-dépôts. On est sur ce dossier et on compte probablement lancer ce service dès l'année prochaine. A terme, notre vision est de créer des zones logistiques qui seront érigées le long des treize échangeurs que compte la pénétrente autoroutière. Ces zones logistiques permettront la création de centaines d'emploi et également la fixation des populations. Ces zones seront destinées à recevoir des conteneurs contenant des marchandises sur lesquels il sera procédé par des entreprises spécialisées au remballage, à l'étiquetage, au reconditionnement..., a-t-il dit plus explicite. Pour cela, nous comptons sur l'appui du wali de la Wilaya qui ne ménage d'ailleurs aucun effort dès lors qu'il s'agit du port et que nous tenons à remercier vivement à travers votre revue. »

Un port exceptionnel

Le premier atout du port de DjenDjen, c'est son emplacement contrairement à beaucoup d'autres ports dans le monde en dehors d'une zone habitable (la ville) car historiquement, le port avait de tout temps fait la ville. « Pour le cas du nôtre, la marchandise sort du

port pour se retrouver directement sur la voie express (en attendant le parachèvement et la mise en service de la pénétrente) », a estimé Abderrezak Sellami. Etant le dernier port à être construit en Algérie, beaucoup de paramètres avaient été pris en compte afin d'éviter, selon lui, certaines erreurs ayant été constatées dans le fonctionnement des autres ports commerciaux et c'est dans cette optique d'ailleurs, que le port de DjenDjen s'est attribué dès le début de grandes surfaces et tirants d'eau.

Communication : le point fort

Avant même la réalisation de cet entretien avec le P-DG de l'EP de DjenDjen, nous avons « surfé » sur le site officiel de l'entreprise. Et là, disons que nous avons été étonnés de voir que le site est constamment actualisé. Les visites effectuées également par le wali de Jijel ainsi que celle des ministres des Transports y sont également répertoriées. D'ailleurs, une revue interne DjenDjen Info est éditée chaque trimestre par la direction des études et développement de l'EP DjenDjen. « Entre nous et les médias, c'est une histoire de respect mutuel, l'objectif étant en premier lieu de mettre pour nos opérateurs et le grand public une information fiable. Les portes de notre entreprise sont grandes ouvertes aux journalistes de tous les horizons. Nous agissons dans une transparence la plus totale », a assuré Abderrezak Sellami.

M. A. M.

