

مؤسسة ميناء بجاية



ENTREPRISE  
PORTUAIRE  
DE BEJAIA



RAPPORT ANNUEL  
PORT DE BEJAIA  
2010

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



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



## Rapport Annuel du Port de Béjaia

مؤسسة ميناء بجاية



ENTREPRISE  
PORTUAIRE  
DE BEJAIA

2010



# RAPPORT ANNUEL ET STATISTIQUES 2010

## Sommaire

Mot du Directeur général	04
Faits marquants de l'année 2010	08
Evolution du trafic	16
Annexes	42



2010 aura été une année exceptionnelle, du fait qu'elle fut marquée à la fois par une forte croissance du trafic hors hydrocarbures, jugée comme étant la plus importante évolution enregistrée au cours de cette dernière décennie, mais aussi par une importante baisse du trafic hydrocarbures, entraînant ainsi une régression flagrante du trafic global.

La crise économique, qui a fortement impacté les échanges internationaux, en réponse à la contraction de la demande mondiale a, paradoxalement, eu l'effet inverse sur le trafic des marchandises dans notre port. La demande intérieure pour certains produits n'a cessé de croître, induisant ainsi une hausse des importations de l'ordre de 23 %. La décision des pouvoirs publics de réaffecter une partie du trafic non conteneurisé, transitant par le port d'Alger vers les autres ports nationaux, a également eu un impact important sur notre trafic, du fait non seulement que nous partageons le même hinterland avec le port d'Alger, mais également

grâce à la réputation que nous avons su gagner dans le traitement efficace des marchandises.

Face à cette importante croissance du trafic, nous avons dû faire face à une conjoncture difficile, en raison du nombre de postes à quai limité dont nous disposons. Cette contrainte nous a poussé à prendre un certain nombre de mesures pour pouvoir faire face au trafic. A ce titre, nous avons donc été à l'origine de plusieurs actions afin d'accélérer le traitement des navires. Il s'agit en premier lieu de la réorganisation du travail des équipes de manutention en trois bordées au lieu de deux ; ceci nous a permis d'assurer le travail de nuit sans aucune contrainte réglementaire. Le travail en double nuit est rendu également possible, afin d'accélérer les finitions des navires et libérer les postes à quai.

En aval, des contraintes d'entreposage des marchandises se sont également posées à certaines périodes de forte intensité du trafic. Nous avons à ce titre intensifié la sensibilisation de nos opérateurs afin d'évacuer leurs marchandises dans des délais raisonnables, et revenir ainsi à la première vocation du port qui est celle de transit et non de stockage. Nous avons à ce propos mis en place, en collaboration avec les autorités et les administrations concernées, une organisation permettant l'évacuation des marchandises en 24 heures/24, 7 jours/7.

Bien que cette mesure reste encore faiblement exploitée par les opérateurs, il n'en demeure pas moins que nous devons accentuer nos efforts pour optimiser au maximum la gestion de cette infrastructure, afin d'atteindre un niveau d'excellence opérationnelle et d'améliorer la qualité du service au client, ce qui nous permettra de gagner en compétitivité.

La mission principale de l'Entreprise portuaire de Béjaïa, outre la gestion des infrastructures portuaires, consiste à piloter le développement du port. A ce titre, nous avons inscrit deux projets importants dans notre programme d'investissement. Le premier concerne la réalisation d'une gare maritime, pour le transit des passagers et des véhicules dans de meilleures conditions de confort. Ce projet sera construit sur deux parcelles de terrain, l'une dans l'enceinte portuaire, lieu de l'actuelle gare maritime, et l'autre à l'extérieur du port.

Le gain de nouveaux espaces étant notre priorité, après la réception en cette fin d'année 2010 du nouveau poste spécialisé « gazier et huilier », nous entamerons en 2011 la réalisation d'un nouveau poste à quai, en extension du poste 24.

L'objectif est en effet, que le Port de Béjaïa s'adapte au maximum aux besoins de son environnement socio-économique et à sa stratégie, en optimisant les ressources existantes, en renforçant la communication et la coopération transversale et en faisant de l'axe com-

mercial un moteur pour élargir la gamme de services et développer les activités commerciales du port.

Nous ne cesserons jamais de rappeler que l'amélioration générale d'un port passe inévitablement par l'union des efforts de l'ensemble des acteurs de la communauté portuaire. Nous devons travailler main dans la main, afin d'atteindre nos objectifs et assurer un avenir prospère au port de Béjaïa. Nous sommes en outre convaincus que la place de la ressource humaine reste incontournable, et estimons que la pleine adhésion des travailleurs, quel que soit le poste de travail occupé, constitue le moteur de la démarche managériale exigée pour assurer la concrétisation des objectifs de progrès attendus.

Monsieur MOUSSAOUI Rabah  
Directeur général



# FAITS MARQUANTS DE L'ANNEE 2010

## Un programme d'investissements ambitieux

Les évolutions de notre port, tant dans le volume que dans la structure du trafic nécessitent des changements et des investissements importants afin d'accompagner cette croissance.

### Principales acquisitions

Pour renforcer son efficacité, le port de Béjaïa a eu recours au renforcement de ses moyens, par l'acquisition de :

- 03 chariots élévateurs de 04 tonnes,
- 03 chariots élévateurs de 06 tonnes,
- 01 chariot élévateur RORO à mât triplex,
- 01 chariot élévateur de 32 tonnes,
- 02 chariots élévateurs Duplex à fourches de 10 tonnes,
- 04 tracteurs routiers 6x4 et 04 semi-remorques,
- 01 tracteur RO/RO,
- 01 chariot élévateur RO/RO de 32 tonnes triplex à fourches,
- 02 chargeurs sur pneus,
- 01 vedette de pilotage.

Parmi ces engins, certains ont déjà été livrés en 2010. La réception des engins restants est prévue pour cette année 2011. Par ailleurs, d'autres projets d'acquisition de moyens de navigation et de manutention seront engagés en 2011, tels que :

- 01 remorqueur portuaire de 60 tonnes,
- 02 chariots élévateurs de 06 tonne,
- 02 canots d'amarrage,
- 03 grues portuaires de gros tonnage.



## Travaux d'extension du port

Le port de Béjaïa a entamé en 2009, les travaux de réalisation d'un nouvel appontement, raccordé à la grande jetée du large, pour la réception des navires gaziers. L'achèvement en février 2011 du nouvel appontement, a été le premier jalon indispensable pour atteindre les objectifs fixés dans le plan directeur de développement. Ce nouvel appontement, d'une longueur de 78,32 mètres linéaires avec un tirant d'eau de -12m, permettra au port de Béjaïa de récupérer deux postes à quai stratégiques pour le traitement des marchandises générales, et améliorera l'exploitation des quais à conteneurs sans contraintes des périmètres de sécurité exigés à chaque accostage de gaziers ou d'huiliers.

Le nouveau quai est l'infrastructure d'accostage la plus importante du port. L'étude du plan directeur de développement, établie par le Laboratoire des Etudes maritimes, dans sa version de 2009, a confirmé la possibilité d'extension du nouveau quai par la construction d'un poste à quai (quai 25, en extension du poste 24), dans une première étape. Cette infrastructure incontournable, qui va définir le nouveau profil du port, tout en créant près de 20 000 m<sup>2</sup> d'aire d'entreposage, va permettre, à moyen terme, de créer de nouveaux espaces et des quais supplémentaires, après la mise en œuvre du schéma directeur de développement. Ce nouvel



ouvrage contribuera de manière provisoire à renforcer les capacités actuelles du port en matière de postes à quai et de terre-pleins. Dans l'objectif d'optimiser les différents espaces dans l'enceinte portuaire, il est prévu le bétonnage et la réhabilitation de terre-pleins, en extension du terminal à bois et de la zone d'entreposage du Centre de transit des marchandises dangereuses.

## Développement des pôles logistiques

Actuellement, la force d'un port ne réside pas seulement dans les performances réalisées en matière de chargement ou de déchargement des marchandises. Pour l'opérateur, les marchandises doivent atteindre leur destination finale rapidement, en toute sécurité et à des prix raisonnables. Par conséquent, au-delà de l'efficacité portuaire, l'objectif est de créer des chaînes logistiques efficaces, ce qui implique l'intégration de nouvelles activités en offrant des services appropriés en matière de transport et de logistique. A ce propos, il est primordial de s'insérer dans la démarche globale d'efficacité logistique, par le développement de zones extra portuaires et l'amélioration de la multi modalité, qui deviennent une nécessité et une solution incontournable au développement du port.

A cet effet, le port a inscrit dans son programme d'investissement la création d'une zone logistique



au cœur de son hinterland. Le terrain qui a été choisi pour le développement du projet est situé dans la zone des Hauts Plateaux qui représente 36 % de notre marché actuel. Le terrain en question présente plusieurs avantages à savoir, une connexion ferroviaire directe, ainsi que sa proximité à l'autoroute Est-Ouest. Le port jouera le rôle de promoteur du projet, et fera appel à un logisticien pour la gestion de la plateforme. Ce projet contribuera de manière importante à décongestionner les espaces à l'intérieur de l'enceinte portuaire et permettra au port de se consacrer à sa vocation de base, qui est celle du transit.



## Personnel et organisation

La croissance qu'a connue le port de Béjaïa en matière de trafic, a imposé une adaptation de l'organisation des équipes de manutention afin de s'adapter aux changements relevés aussi bien en matière de volume du trafic que dans sa structure.

Pour rappel, la question de la prise en charge des journaliers a été initiée par le port de Béjaïa : le vide de plus en plus ressenti suite aux départs des effectifs permanents à la retraite, impose une autre forme de relation avec le vivier de journaliers, appelés à prendre le relais. D'un autre côté, le volume de plus en plus croissant du trafic nécessite de traiter les navires aussi bien de jour comme de nuit, afin de permettre la libération plus rapide des postes à quai et réduire les temps de séjours des navires, aussi bien en rade qu'à quai. Néanmoins, le travail de nuit engendre d'importantes charges pour l'entreprise en matière d'heures supplémentaires, et l'expose au risque de surexploitation du personnel de manutention, avec un écart de conformité de la relation de travail.

Dans cette optique, l'activité de la manutention et de l'acconage a été réorganisée en trois bordées au lieu de deux. Cela a, bien entendu, nécessité l'insertion progressive des journaliers dans les effectifs de l'entreprise. La première étape étant le contrat à durée déterminée et à temps partiel.

Pour les nouvelles recrues, il s'agit d'une satisfaction et d'une assurance d'avoir un minimum de salaire. Le contrat à temps partiel se veut comme une répartition plus ou moins équitable des salaires. Un avantage pour les travailleurs en cas de baisse d'activité que l'entreprise va supporter. Dans le même cadre, il est important que les travailleurs bénéficiaires sachent qu'ils sont concernés par les mêmes avantages que les permanents, principe inexistant pour les ex-journaliers.

Le contrat à temps partiel est une première étape. L'étude de notre niveau d'activité déterminera les effectifs appropriés. Les départs en retraite compléteront ce chiffre. Ce sont ces données qui détermineront plus ou moins les effectifs utiles au fonctionnement de l'activité manutention.

La deuxième étape et qui s'inscrit dans l'orientation de notre tutelle, est d'assurer la relève en procédant à la fois à la permanisation et au passage au CDD à temps plein. Le niveau d'activité déterminera s'il faut garder ou non une partie à temps partiel.

## Aménagement des horaires de travail en 24h/24

Considéré comme l'un des plus importants du pays, le port de Béjaïa reçoit quotidiennement plus de 1000 camions, occasionnant une situation de congestion de tous les accès menant à Béjaïa et des retards dans les enlèvements des marchandises entreposées au port.

C'est pourquoi, une réunion de travail animée par le premier Magistrat de la Wilaya de Béjaïa, Monsieur Ahmed Touhami HAMMOU, a été initiée afin d'étudier, en concertation avec les responsables du port, ceux des douanes, des services agricoles, de la direction des transports, de la direction du commerce, des transitaires et des consignataires, l'opportunité d'amener le port à instaurer le travail en continu.

La réussite de la mise en application de ce système de travail en continu reste tributaire de l'adhésion de tous les organismes opérant dans le port, à l'instar de la direction des douanes, le ministère du Commerce et la communauté portuaire.

La décision prise rejaillira favorablement sur les pans de l'économie régionale et nationale, dont le développement est lié directement ou indirectement à la compétitivité des activités portuaires.



## Développement du partenariat

### Signature d'un mémorandum d'entente avec le port de KHOMEINI

Les travaux de la première session de la Haute Commission mixte Algéro-Irانيenne, qui se sont déroulés les 20 et 21 Novembre 2010 à Téhéran, ont été sanctionnés par la signature de 11 conventions et d'un mémorandum d'entente dans plusieurs domaines, notamment celui de la navigation. En effet, les deux parties ont signé un mémorandum d'entente portant jumelage des ports de Béjaïa et de l'Imam Khomeiny. Le protocole de jumelage porte sur le développement de la coopération dans plusieurs domaines, tels que la formation, le management, les études statistiques,....

### Signature d'une convention d'exploitation avec la SNTF

Dans le cadre du développement de la relation de transport Ports/rail, il a été procédé à la signature de la convention d'exploitation adoptée entre l'entreprise portuaire de Béjaïa et la direction régionale de la SNTF. La SGP/Ports a, pour sa part, signé la convention-cadre élaborée et adoptée en commun avec la direction générale de la SNTF. La signature de ces conventions vise essentiellement la redynamisation des transferts des marchandises par voie ferroviaire, qui constitue, à l'heure actuelle, une solution de transport très efficace face aux nombreuses contraintes que pose aujourd'hui le transfert par voie routière. Cette redynamisation du transport par voie ferrée intervient au même moment que les projets de développement de zones logistiques et de port secs, car le transport ferroviaire est considéré comme étant la condition sine qua non pour la réussite de ces projets.



## EVOLUTION DU TRAFIC

## Evolution du trafic

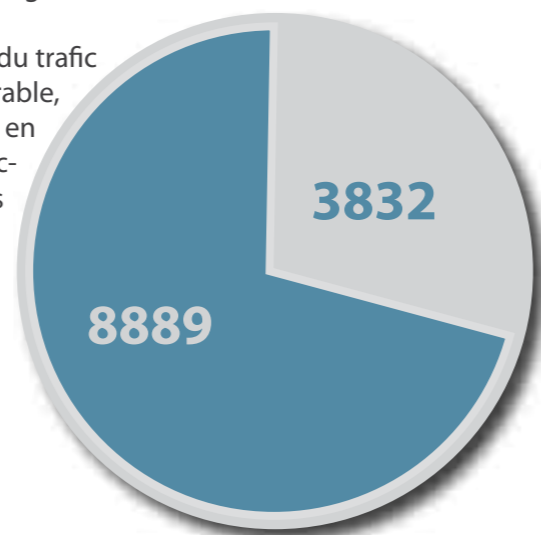
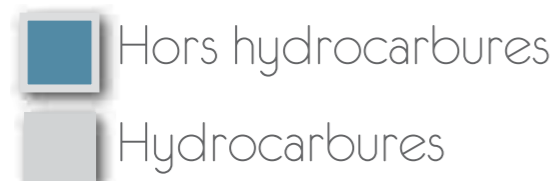
S'il est vrai que la contraction généralisée du trafic des hydrocarbures, tant au débarquement qu'à l'embarquement, s'est traduite par une baisse du trafic global du port, qui est passé de 15 848 millions de tonnes en 2009 à 12 720 millions de tonnes en 2010, il convient néanmoins de souligner que les autres types de trafic ont réussi à se développer de manière très significative.

C'est le cas du trafic des vrac solides, qui s'est distingué par une croissance de 40 % avec plus de 5,2 millions de tonnes traitées, et qui confirme la position de leader national du port de Béjaïa dans cette catégorie, avec en plus, une croissance en termes de parts de marché qui a évolué de 37 % en 2009 à 45 % en 2010.

Soulignons, cette année encore, l'évolution positive du trafic des marchandises diverses, dont certains produits habituellement traités par le Port de Béjaïa, tels que le bois, le fer, ... ont réussi à se maintenir, tandis que d'autres ont même réussi à se développer, c'est le cas du trafic de ciment, grâce à la signature d'une convention avec le partenaire « HC TRADING », pour le traitement de 250 000 tonnes durant l'exercice 2010. Le trafic des marchandises diverses reste un segment stratégique pour le port, compte tenu de la valeur ajoutée qu'il produit.

Pour preuve, la baisse du trafic global, n'a pas eu d'effet négatif sur le chiffre d'affaires enregistré par le port de Béjaïa, durant l'exercice 2010. Le volume des ventes a ainsi connu une évolution de 10 %, grâce aux recettes de manutention générées par certains trafics.

Il est désormais avéré que la diversification du trafic du port de Béjaïa est un élément très favorable, que nous devons d'ailleurs consolider tout en améliorant la qualité de service et la productivité. Cela nous permettra de maintenir des ratios raisonnables en matière de rentabilité et un niveau optimal de cash flow pour faire face aux investissements prévus, ainsi qu'au développement du port.

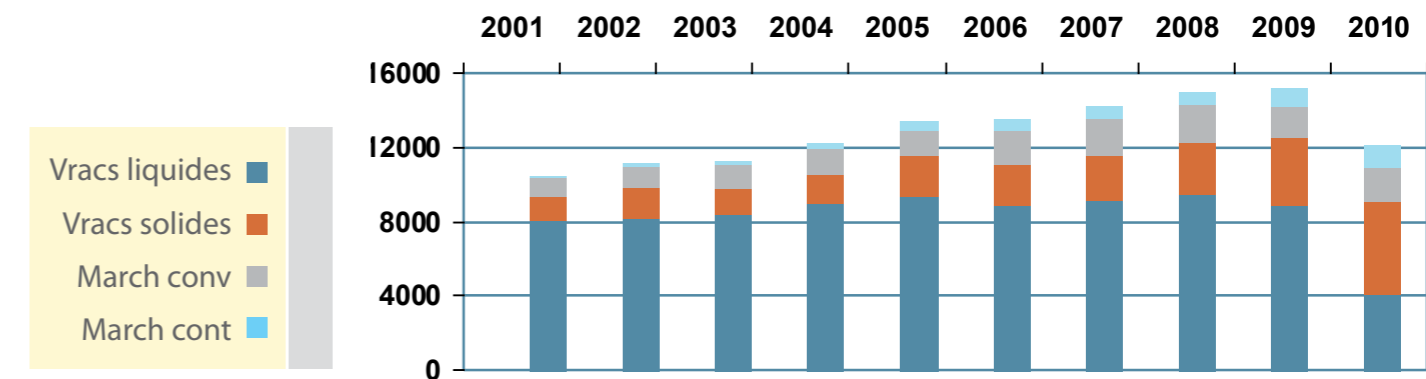


Structure du trafic de marchandises 2001 - 2010 (milliers de tonnes)

La structure du trafic du port de Béjaïa en 2010 a connu des changements. Les vrac liquides qui représentaient le trafic dominant avec une proportion de 59 % en 2009, sont passés en second rang avec une part de 34 %.

Les vrac solides ont par contre bien progressé et ont même réussi à se placer comme étant le trafic le plus important traité par le port, avec une part de 41 %.

Les marchandises diverses ont également pris de l'importance au sein de la composante du trafic, en passant d'une part de 17 % en 2009 à une part de 25 % en 2010.



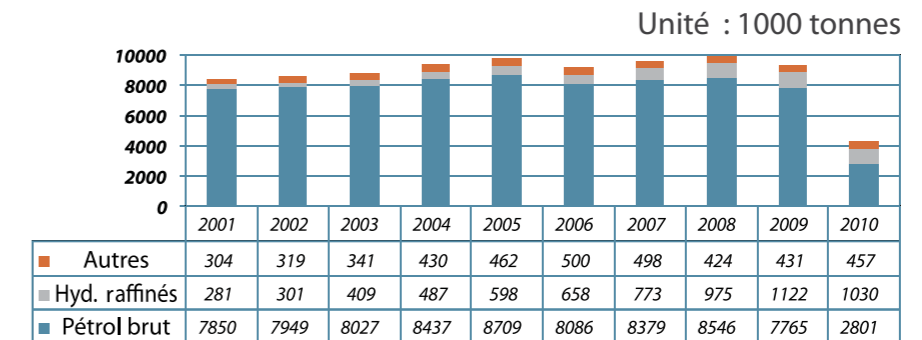
Années	Vrac liquides	Vrac solides	March. Diverses non conteneurisées	March. Conteneurisées	Total
2001	8435	1420	985	146	10986
2002	8569	1734	1160	180	11643
2003	8777	1394	1400	212	11792
2004	9354	1724	1412	343	12833
2005	9769	2281	1493	459	14002
2006	9244	2308	2020	530	14102
2007	9650	2410	2104	651	14815
2008	9945	2906	2086	748	15685
2009	9319	3762	1819	947	15848
2010	4288	5248	1942	1242	12720

unité : 1000 tonnes



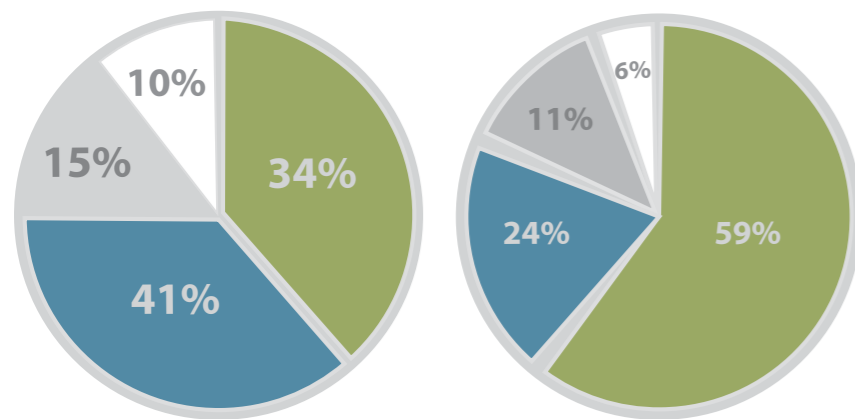
## Vracs liquides

Les hydrocarbures représentent le gros de ce type de trafic. Avec 3831 millions de tonnes, ils ont connu cette année une baisse très importante de l'ordre de 57 %. Cette baisse est en partie due aux travaux de réfection effectués sur les bras de chargement au niveau du port pétrolier, en plus de la réaffectation du trafic de condensât vers les autres ports pétroliers. Dans cette rubrique, le point positif qui est à souligner est la croissance des huiles (+6 %).



## Vracs solides

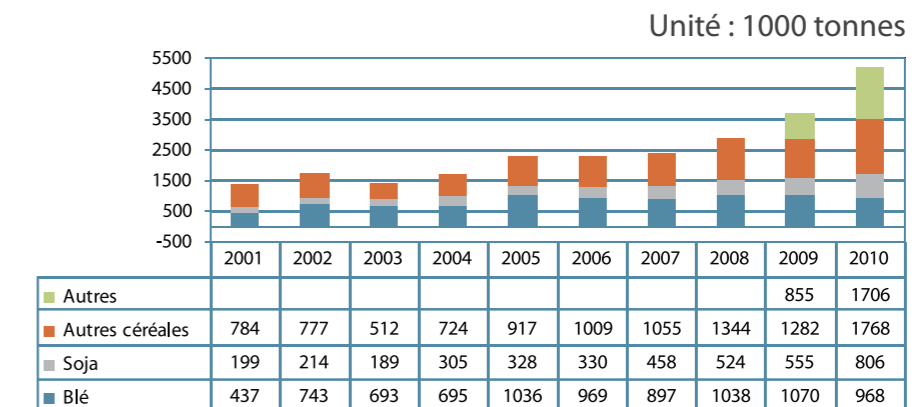
Le trafic des vracs solides a augmenté en 2010 de 39 % et s'est élevé à 5,248 millions de tonnes. Ces résultats sont à mettre en partie au crédit de l'évolution positive du sucre qui, avec 1,706 million de tonnes, a connu une augmentation de 100 % par rapport à l'année précédente, et des céréales en augmentation de 38%, grâce au Maïs. Le soja a également contribué de manière significative dans l'évolution des vracs solides, en enregistrant une croissance de 45 %.



Année 2010

Année 2009

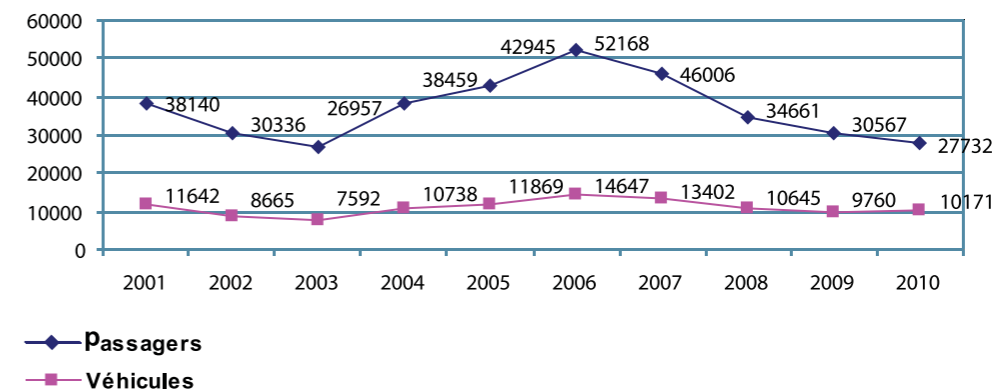
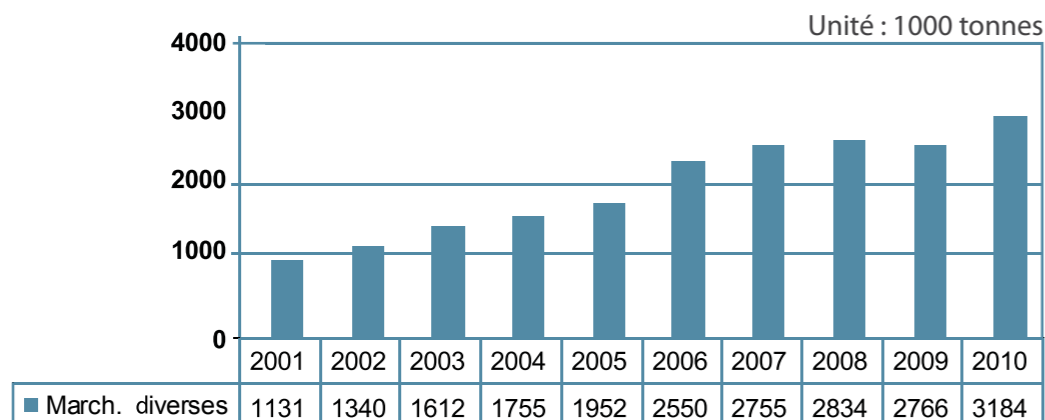
- Vracs liquides
- Vracs solides
- Mses diverses
- Mses conteneurisées



# Marchandises diverses

Les marchandises hors vrac ont connu une croissance appréciée en 2010, grâce notamment aux produits suivants :

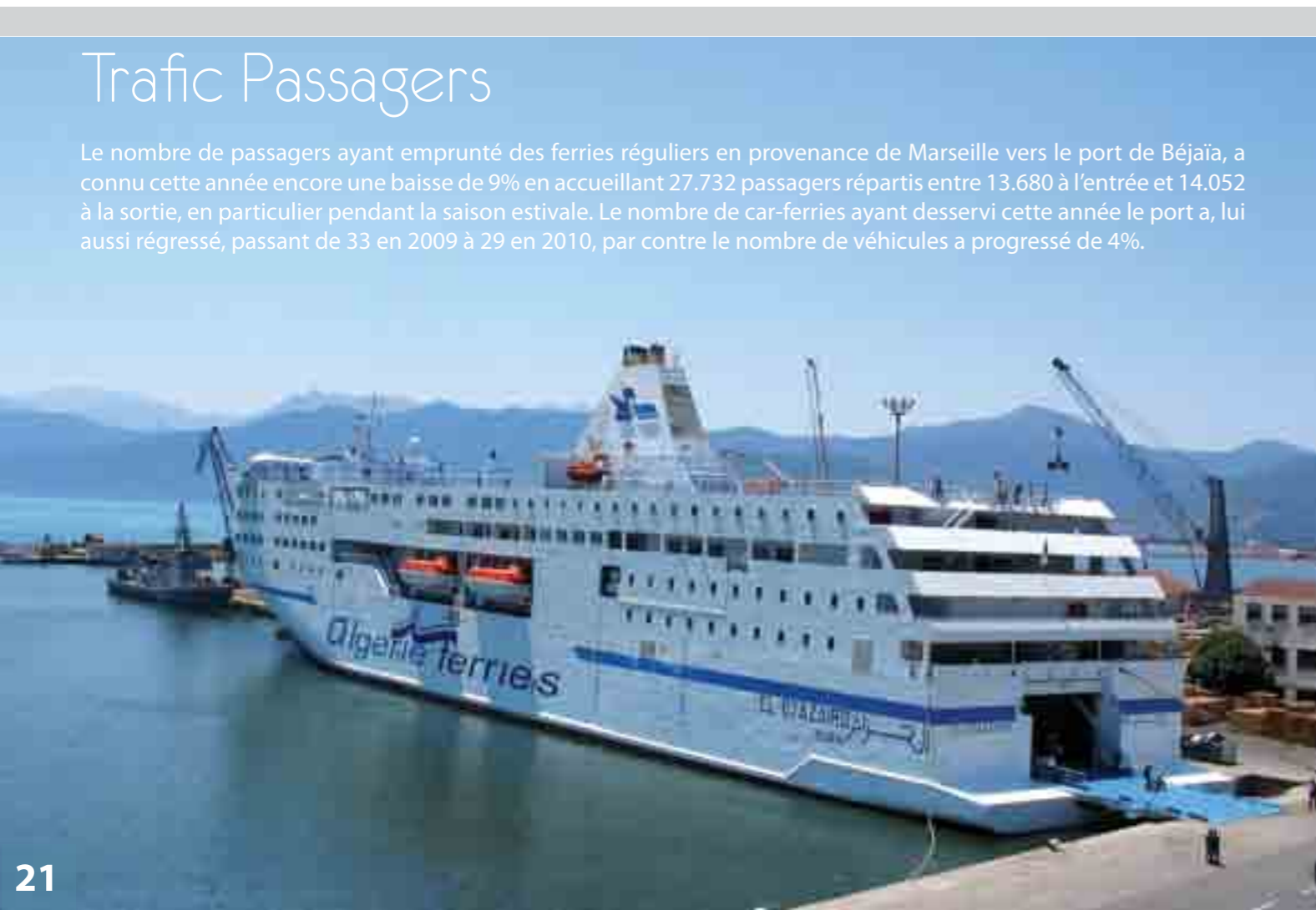
- Le bois qui a progressé de 3 %,
- Le ciment qui est passé d'un tonnage de 21.224 tonnes en 2009 à 385.690 tonnes en 2010,
- Les engrais qui ont crû de 36 %,
- Et enfin, les marchandises diverses qui ont connu une croissance de 11 %.



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nbre passagers	38 140	30 336	26 957	38 459	42 945	52 168	46 .006	34 .661	30 567	27 732
Véhicules	11 642	8 665	7 592	10 738	11 869	14 647	13 402	10 645	9 760	10 171

# Trafic Passagers

Le nombre de passagers ayant emprunté des ferries réguliers en provenance de Marseille vers le port de Béjaïa, a connu cette année encore une baisse de 9% en accueillant 27.732 passagers répartis entre 13.680 à l'entrée et 14.052 à la sortie, en particulier pendant la saison estivale. Le nombre de car-ferries ayant desservi cette année le port a, lui aussi régressé, passant de 33 en 2009 à 29 en 2010, par contre le nombre de véhicules a progressé de 4%.



# Manutention horizontale

Le transport des marchandises par roulier a, pour sa part, connu une évolution positive en passant de 32 564 tonnes en 2009, à 75 637 tonnes en 2010, soit une augmentation de 132 %. Le nombre de navires RO RO a sensiblement augmenté de 59 navires, il est passé à 78 navires entre 2009 et 2010.

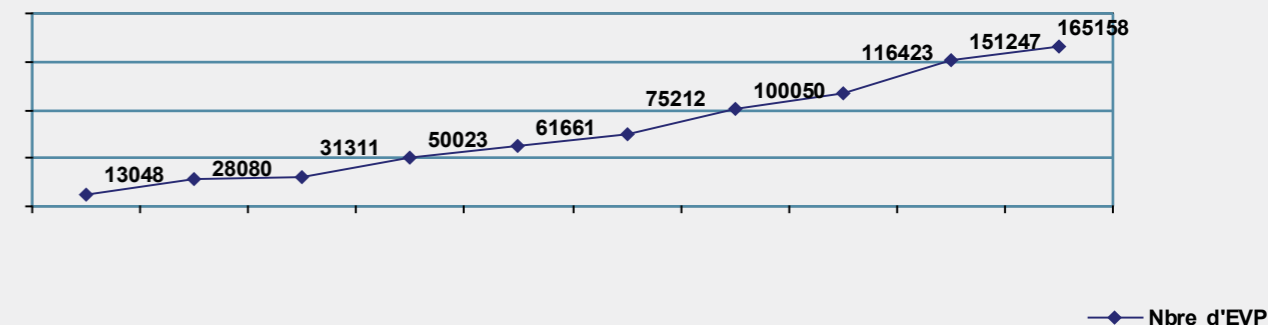
Unité : 1000 tonnes

	Entrée	Sortie	Total
2009	29 506	3058	32 564
2010	73 078	2559	75 637
Variation %	+147	-16	+132

## TRAFIC CONTENEURS

Le Trafic de conteneurs du Port de Béjaïa a atteint 165 158 EVP en 2010, soit une progression de 9 %. Une analyse plus fine nous indique que, certes, nous sommes passés à une croissance à un chiffre, mais nous avons par contre bien réagi à la baisse qu'a connu le trafic national en conteneurs, qui a régressé cette année de 7 %. L'autre élément positif à souligner est la progression qu'a connu le trafic des conteneurs pleins à l'export, qui est passé de 1772 EVP en 2009, à 11 408 EVP en 2010.

Le trafic des conteneurs par zone géographique confirme que le continent européen reste notre principal partenaire en matière d'échanges commerciaux. En effet, plus de 53 % des conteneurs nous proviennent d'Espagne, suivi par Malte avec environ 33 % du trafic conteneurisé et en troisième position, nous trouvons la France avec une part de 9 %.



## Mouvement de la Navigation

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nbre d'EVP	13.048	28.080	31.311	50.023	61.661	75.212	100.050	116.423	151.247	165.158
Tonnage net (1000)	11.642	8665	7592	10.738	11.869	14.647	13.402	10.645	9760	10.171

Le nombre de navires traités en 2010 a été de 1311, soit 89 navires en moins que l'exercice précédent. Cette baisse est à première vue due à la baisse du nombre de navires pétroliers qui sont passés de 92 en 2009, à 34 en 2010. Le nombre de navires à conteneurs a également baissé de 80 navires, malgré la progression du trafic conteneurs. Ceci dénote de l'évolution du volume des navires à conteneurs traités par le port de Béjaïa. L'on remarque par contre l'évolution marquée des navires cargos, qui sont passés de 505 navires en 2009, à 571 navires en 2010, soit 66 navires de plus. Les navires céréaliers ont également suivi l'évolution du trafic des céréales avec 4 navires de plus et une croissance en matière de volume de 13 %.

	Nombre de navires		Jauge brute (1000 Tx)	
	2009	2010	2009	2010
Car-ferriess	33	29	682	596
Cargos	505	571	3171	3559
Céréaliers	119	123	1685	1911
Portes conteneurs	303	223	1995	2159
RO/RO	59	78	489	524
N/ essence	178	163	1002	907
Pétroliers	92	34	4453	1643
Butaniers	46	29	313	191
Huiliers	65	61	494	545
<b>Total</b>	<b>1400</b>	<b>1311</b>	<b>14 286</b>	<b>12 035</b>



## Moyenne d'attente en rade et séjour à quai

L'attente moyenne en rade a connu une hausse en 2010 ; elle est de 3,75 jours. Cette hausse est la conséquence directe de l'évolution du trafic au port marchand. Les nouvelles procédures des administrations de contrôle aux frontières ont également généré de nouvelles attentes, notamment pour les céréaliers, ainsi que pour les navires de fer qui sont générateurs de rade.

Le séjour moyen à quai a aussi enregistré une légère hausse à 3,19 jours, qui est imputable aux recours plus importants au déchargement en sous palan, du fait que ce type de transfert nécessite l'alignement d'une flotte importante de camions, que les opérateurs n'arrivent toujours pas à assurer.



Type de navires	Attente en rade moyenne (j)		Séjour à quai moyen (j)	
	2009	2010	2009	2010
Car-Ferries	-	-	0,51	0,69
Cargos	5,43	7,35	4,09	4,22
Fer & Tubes	3,4	3,19	5,49	6,15
Céréaliers	3,4	3,19	5,49	6,15
Bois	3,97	4,84	3,1	3,32
Cimentiers	1,03	2,28	3,08	4,05
RO/RO	0,36	0,58	0,97	1,66
Huiliers	3,43	5,69	1,45	1,89
Hydrocarbures raffinés	0,68	0,93	1,55	1,79
Butaniers / Butane carriers	2,02	0,93	2,8	2,57
<b>Total</b>	<b>2,88</b>	<b>3,75</b>	<b>2,85</b>	<b>3,19</b>



## Annual Report and Statistics 2010



**2010**



# ANNUAL REPORT AND STATISTICS 2010

## CONTENTS

- Managing Director's Letter
- Highlights of the year 2010
- Evolution of the traffic
- Annexes



2010 was an exceptional year that was marked both by a considerable growth of the non hydrocarbon traffic, which is considered the most important evolution that was recorded during this last decade, but also by an important decrease of hydrocarbon traffic, leading thus to an obvious decline of the global traffic.

The economic crisis which strongly impacted international trade, as a reaction to the shrinking of the global demand, has paradoxically had the reverse impact on the traffic of goods in our port. The internal demand for certain goods has been continuously growing, leading to a growth of 23% of the imports. The decision of the authorities to transfer a part of the non containerized traffic passing through Algiers port to the other ports of the country has also had an important impact on our traffic. This is due to the fact that we share the same hinterland with the port of Algiers, but also thanks to the reputation that we managed

to gain in the efficient treatment of goods. In view of this important traffic growth, we had to tackle difficult circumstances, owing to the limited number of berths at our disposal. This constraint pushed us to take a certain number of actions to accelerate the handling of ships. This concerns first the reorganization of the working system of the handling teams in three broadsides instead of two, which allowed us carry out night shift without any regulatory constraint. Double night work was also made possible in order to accelerate the fitting out of ships and make berths available.

In the downstream, we faced some storage constraints at certain periods of high intensity traffic. We have thus intensified the sensitization of our partners aiming at the moving of their goods within reasonable time periods, returning thence to the primary purpose of the port, which is transit and not storage. We have, in this connection, set up, in collaboration with the authorities and competent administrations, an organization allowing the moving of goods 24/7. Although this measure remains rarely used by the operators, the facts remain that we have to increase our efforts to optimize the management of that facility in order to reach an operational excellence level and improve the quality of service provided to our clients, which will allow us gain more competitiveness.

The main mission of the Bejaia Port Authority, in addition to the management of the port facilities, is to pilot the development of the port. From this perspective, we have placed two important projects in our investment program. The first one is the construction of a harbour station for the transit of passengers and vehicles in better conditions of comfort. This project will be built on two pieces of land, one within the port area, which is the location of the current harbour station, and the second outside of the port.

The gaining of new spaces being our priority, after the official acceptance of the works of the new gas and oil tankers berth in 2010, we will start, in 2011, the construction of a new berth in extension of Berth 24.

The objective, indeed, is for the Port of Bejaia to adapt to the needs of its socio-economical environment and its strategy through optimizing the existing resources, through reinforcing communication and cross-cooperation and using the commercial line as a motor to widen the range of services and develop the commercial activities of the port.

I will continuously state that the global improvement of a port is achieved inevitably through the union of the efforts of all the actors of the Port Community. We must work hand in hand in order to reach our goals and assure a prosperous future for the Port of Bejaia. I am, in addition to that, convinced that

the importance of human resources is a key point. I feel that the total support of the employees, whatever their job position can be, is the motor of the management approach demanded to assure the achievement of the expected progress objectives.

Mr MOUSSAOUI Rabah  
Managing Director



# HIGHLIGHTS OF THE YEAR 2010

## An ambitious investment program

The evolutions of our port, both in terms of volume and structure of traffic require changes and important investments in order to support this growth.

### Main acquisitions

In terms of acquisitions, and in order to reinforce its capacity, the port of Bejaia has consolidated its resources through the purchasing of:

- Three (03) power lifts of a capacity of 04 tons,
- Three (03) power lifts of a capacity of 06 tons,
- One RO/RO triplex forklift,
- One power lift of a capacity of 32 tons,
- 02 Duplex forklift trucks of a capacity of 10 tons,
- 6x4 fifth-wheel tractors and semi-trailers,
- 01 RO/RO tractor,
- 01 RO/RO triplex forklift truck,
- 02 shovel wheel tractor-loaders,
- 01 pilotage launch

Among these vehicles, some were delivered in 2010. The delivery of the remaining vehicles is due this year (2011.) Furthermore, other purchasing projects concerning navigation and handling equipments will be carried out in 2011, such as:

- 01 tug of a capacity of 60 tons,
- 02 power lifts of a capacity of 06 tons,
- 02 lashing boats,
- 03 heavy duty port cranes.



## Port extension works

The port of Bejaia launched in 2009 the construction of a new wharf, connected to the open sea pier, for the berthing of gas tankers. The completion in February 2011 of the new wharf was the first necessary step to reach the objectives set in the overall development plan. This new wharf, of a length of 78.32 linear meters with a sea draft of -12 meters, will allow the port of Bejaia recover two strategic berths for the treatment of miscellaneous goods, and will improve the operation of the containers quays without the restraint of the required safety zone at every berthing of gas or oil tankers.

The New Quay is the most important berthing facility of the port. The study of the overall development plan, drawn up by the Maritime Studies Laboratory, in its 2009 version, has confirmed the possibility of the extension of the New Quay through the construction of a berth (Berth 25, in extension for Berth 24), as a first step. This key structure will define the new profile of the port, while creating around 20 000 m<sup>2</sup> of storage area, will allow, in the short term, create new spaces and supplementary berths, after the implementation of the Overall Development Plan. This new facility will temporarily contribute in reinforcing the current capacities of the port in terms of berths and platforms.



In the view of optimizing the several spaces within the port area, the concreting and the renovation of the platforms are schedules in extension for the wood terminal and the storage area of the Dangerous Goods Transit Center.

## Development of logistic centers

Currently, the strength of a port does not lay only in the performances achieved in the loading or unloading of goods, for the operator, the goods must also reach their final destination rapidly, safely and at reasonable cost. Therefore, beyond the port efficiency, the purpose is to create efficient logistic chains, which implies the implementation of new activities by offering appropriate services in terms of transport and logistics. To this regard, it is essential to fit in the logistic efficiency global trend through the development of outer storage areas and the improvement of multimodality, which are becoming a necessity and a key solution for the development of the port. In this view, the port has placed the creation of a logistic area in the center of its hinterland in its investment program. The area chosen for the development of this project is located in the High Plateaux area,



which represents 36% of our current market. The area in question has the advantage of a direct railroad connection and its proximity with the East West highway. The Port will act as the promoter of the project and will bring in a logistician for the management of the platform. This project will highly contribute in the decongestion of the spaces within the port area and will allow the port focus on its main vocation which is transit.



## Personnel and organization

The growth that the port of Bejaia achieved in terms of traffic has imposed an adjustment of the organization of the handling teams in order to adapt to the changes noticed both in the volume and structure of the traffic.

We would remind that the question related to the management of daily workers was initiated by the port of Bejaia: the growing shortage of manpower due to the retirement of permanent workers imposed a different type of relation with the big number of potential daily workers that would relieve them. On the other hand, the continuously growing volume of traffic requires the handling of the ships to be carried out day and night in order to free berths rapidly and reduce stays alongside the quay and waits on the road. However, night work leads to consequent expenses for the company in terms of overtime, and may risk an overuse of the handling personnel, with a gap in terms of conformity of the employment relationship. In this view, the handling and stevedoring activity was organized in three broadsides instead of two. This has of course required the progressive implementation of daily workers in the staff of the company, the first step being fixed term and part-time contracts.

As for the new hires, the motivation is the satisfaction and the assurance of having a minimum income. The fixed term contract is seen as a fairer distribution of salaries. This is an advantage for the workers whose activity could decrease, supported by the company.

In the same view, it is important for the employees benefiting from this option to know that they get the same advantages than permanent workers, which was unavailable for former daily workers.

The fixed term contract is a first step. The study of our activity level will determine the adequate workforce. Retirements will complete this figure. This data will determine more or less the necessary workforce for the operation of the handling activity.

The second step which is part of the instructions of our supervision authority is to insure the changeover both by setting permanent employment contracts and full time fixed term contracts. The level of activity will determine the appropriateness of keeping a certain proportion of part-time workers or not

## Organization of work on a 24 hours per day basis

Considered as one of the most important in country, the port of Bejaia receives more than 1000 trucks on a daily basis, causing traffic congestion of all approaches to Bejaia and delays in the moving of the goods stored at the port.

This is why a meeting held by the Province of Bejaia Chief Magistrate, Mister HAMMOU Ahmed Touhami, was organized in order to study, in consultation with the authorities of the port, customs, agricultural services, Transportation services, Department of Trade, forwarding agents and shipbrokers, the opportunity to implement continuous operations.

The success of the implementation of this working system remains dependent on the support of all the organizations operating in the port, such as the Customs Authorities, the Ministry of Trade and the port community.

The decision made will be positively felt by all the constituents of the regional and national economy, whose development is directly or indirectly bond to the competitiveness of the port activities.



## Partnership Development

### *Memorandum of understanding with KHOMEINI port*

The works of the first session of the Algerian-Iranian Joint High Commission which took place on 20 and 21 November in Teheran, ended with the signature of 11 conventions and a memorandum of understanding on several fields, more particularly navigation. Indeed, the two parts signed a memorandum of understanding concerning the twinning of the ports of Bejaia and Imam Khomeiny. The twinning protocol concerns the development of the cooperation in several fields, such as training, management, statistical studies ...

### *Ratification of an operation convention with SNTF*

Within the framework of the development of the Ports/Rail relation, an operation convention was adopted by Bejaia Port Authority and the SNTF Regional Management. The SGP/Ports has, on its side, ratified the Outline Agreement developed and adopted together with the SNTF executive management. The ratification of these conventions aims essentially at revitalizing the transfers of goods by rail, which currently represents a very efficient transport solution in view of the numerous constraints that are imposed by transfers by road. This revitalization of transport by rail is considered simultaneously with development projects of logistic areas and dry ports, because transport by rail is considered the indispensable condition to ensure the success of these projects.



## EVOLUTION OF THE TRAFFIC

## Evolution of the traffic

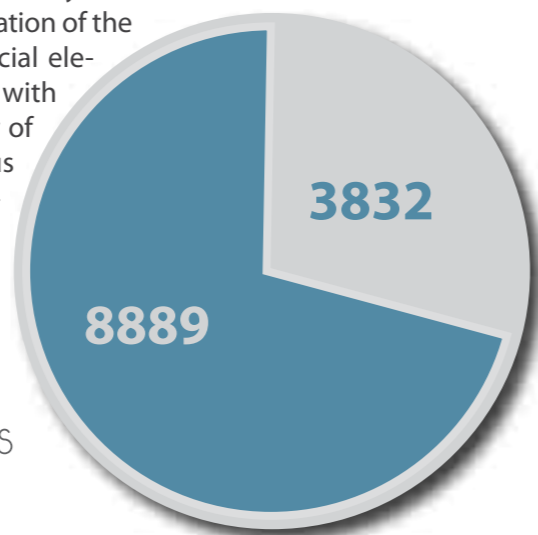
It is established that the global shrinking of the hydrocarbons traffic, both at unloading and loading, manifested itself by a decrease of the port's global traffic, which went from 15.848 million tons in 2009 to 12.720 million tons in 2010. One should underline, however, the fact that the other types of traffic managed to develop in very significant way.

This is the case of dry bulk, which set itself apart with a growth of 40% representing more than 5.2 million tons handled, and confirmed the port of Bejaia in the position of national leader in this category, adding to it a growth in terms of market share which progressed from 37% in 2009 to 45% in 2010.

We would underline, again this year, the positive evolution of the miscellaneous goods traffic, among which are some goods usually handled at the port of Bejaia, such as wood, iron, ... managed to hold steady, while some others have even managed to grow. This is the case for cement traffic, thanks to the ratification of our partner "HC TRADING" for the handling of 250,000 tons during the year 2010. The miscellaneous goods traffic remains a strategic segment for the port, considering the added value that it generates.

As proof, the decrease of the global traffic has not had any negative effects on the port's annual turn-over for the year 2010. The volume of sales has thus grew by 10% thanks to the handling incomes generated by certain traffics.

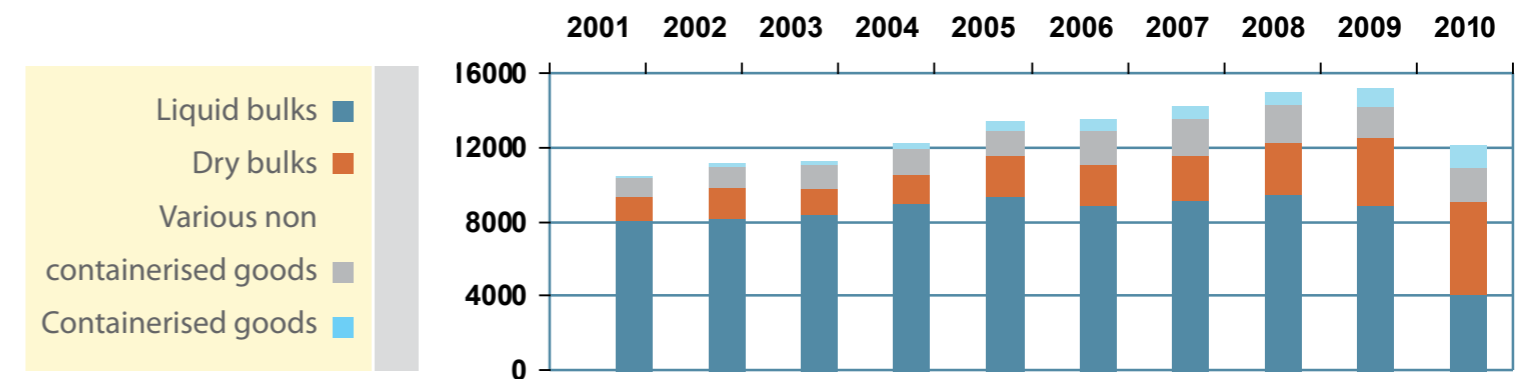
It is henceforth recognized that the diversification of the traffic at the port of Bejaia is a very beneficial element, which we must consolidate in parallel with the continuous improvement of the quality of service and productivity. This will allow us maintain reasonable ratios in terms of profitability and an optimal level of cash flow to be able to deal with the scheduled investments and the development of the port.



■ Out of hydrocarbons  
■ Hydrocarbons

Structure of the traffic of goods 2001 - 2010 (thousands of tons)

The structure of the traffic of the port of Bejaia in 2010 experienced some changes. Liquid bulks which represented the dominant traffic with a proportion of 59% in 2009, progressed to second place with a share of 34%. On the other hand, dry bulks have progressed well and have even managed to become the most important traffic handled by the port with a share of 41%. The miscellaneous good have also gained importance in the traffic, growing from a 17% share in 2009 to a 25% share in 2010.



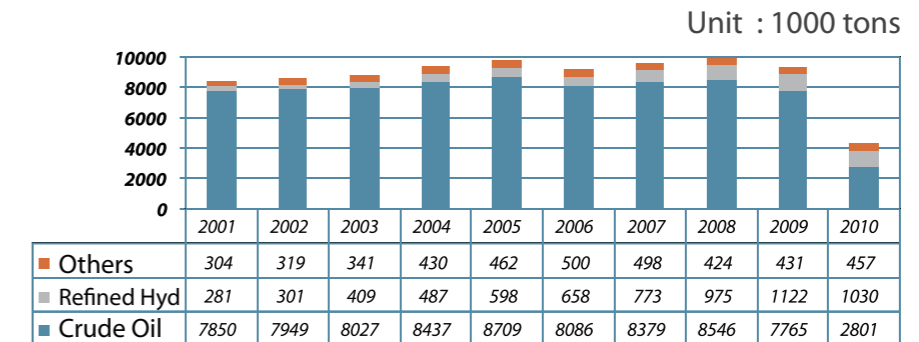
Years	Liquid bulks	Dry bulks	Various non containerised goods	Containerised goods	Total
2001	8435	1420	985	146	10986
2002	8569	1734	1160	180	11643
2003	8777	1394	1400	212	11792
2004	9354	1724	1412	343	12833
2005	9769	2281	1493	459	14002
2006	9244	2308	2020	530	14102
2007	9650	2410	2104	651	14815
2008	9945	2906	2086	748	15685
2009	9319	3762	1819	947	15848
2010	4288	5248	1942	1242	12720

unit : 1.000 tons



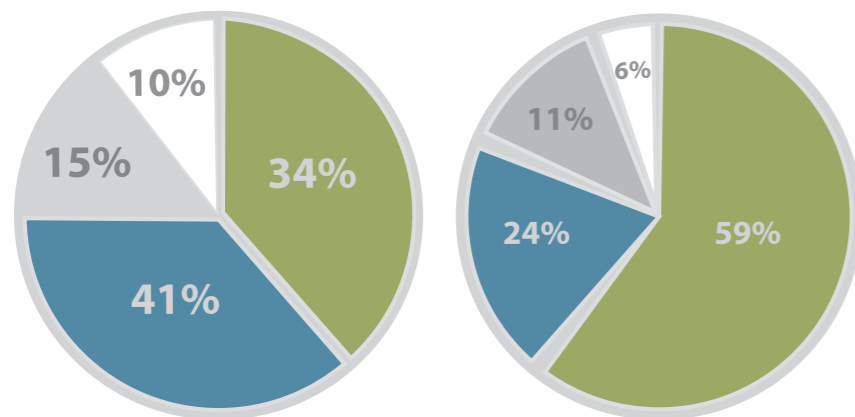
## Liquid bulks

Hydrocarbons represent the majority of this type of traffic. Totalling 3.831 million tons, their traffic recorded a very significant drop of 57%. This decrease is partially due to the restoration works carried out on the loading arms at the oil harbour, in addition to the transfer of the traffic of condensate to the other oil harbors. In this section, the positive point to be highlighted is the growth of oil (+6%).



## Dry bulks

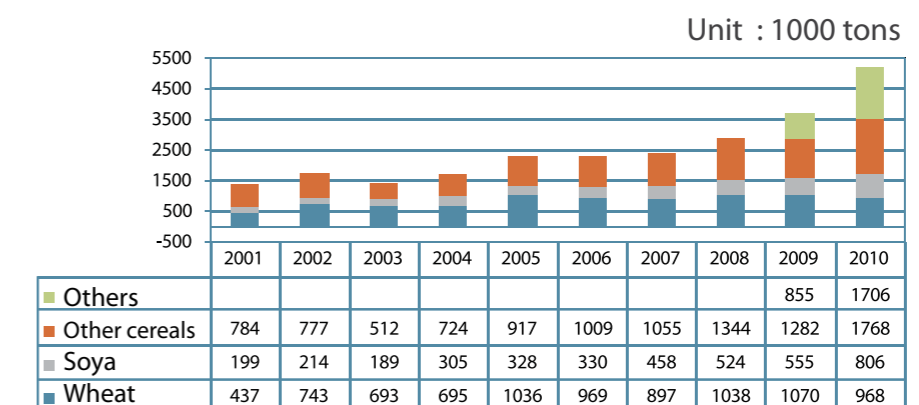
The traffic of dry bulks recorded a 39% increase representing 5.248 million tons. These results are partially due to the positive evolution of sugar which, with a volume of 1.706 million tons, had a 100% increase in comparison with the previous year, and cereals growing by 38% thanks to corn. Soy has also contributed in a significant way in the progression of dry bulks growing by 45%.



Year 2010

Year 2009

- Liquid bulks
- Dry bulks
- Various non containerised goods
- Containerised goods

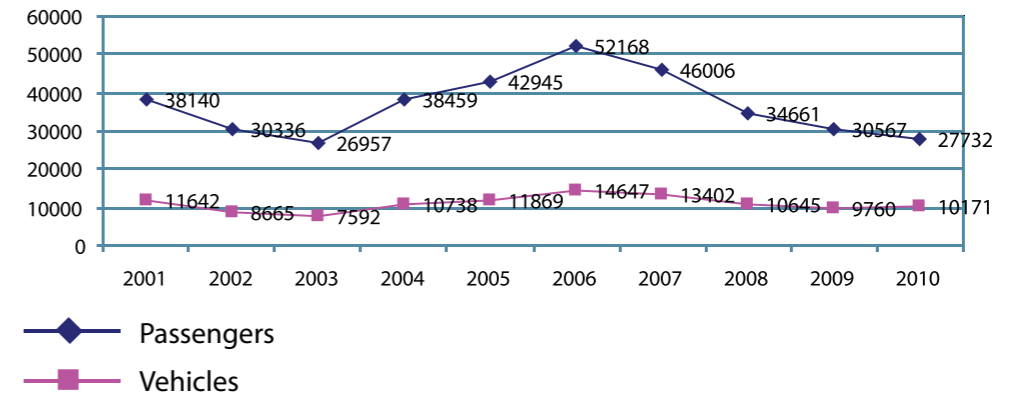
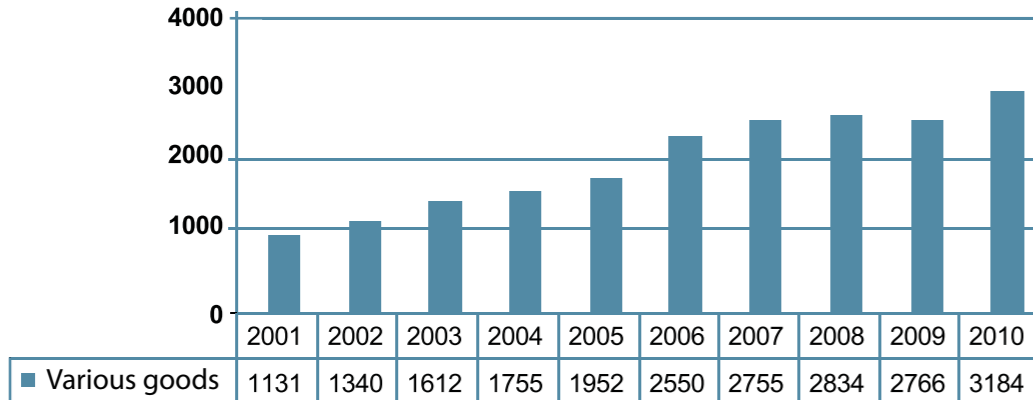


# Various goods

Non bulk goods recorded a positive growth in 2010, which is mainly due to the following products:

- Wood, which grew by 3%,
- Cement, which grew from a tonnage of 21,224 tons in 2009 to 385,690 tons in 2010,
- Fertilizers, which grew by 36%,
- And finally, the miscellaneous goods grew by 11%.

Unit : 1000 tons



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Number of passengers	38 140	30 336	26 957	38 459	42 945	52 168	46 .006	34 .661	30 567	27 732
Vehicles	11 642	8 665	7 592	10 738	11 869	14 647	13 402	10 645	9 760	10 171

## Horizontal stevedoring

The RO/RO transport of goods has recorded a positive progression, increasing from 32,564 tons in 2009 to 75,637 tons in 2010, which represents a 132% increase. The number of RO/RO ships has significantly increased from 59 to 78 between 2009 and 2010.



	Import	Export	Total
2009	29 506	3058	32 564
2010	73 078	2559	75 637
Variation %	+147	-16	+132

## Passenger's traffic

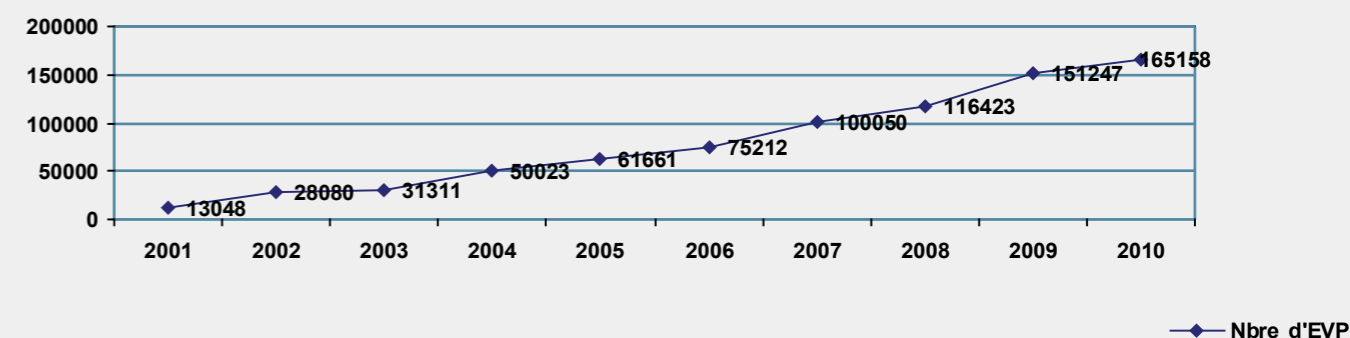
The number of passengers who used the regular ferries coming from Marseille to the port of Bejaia has recorded, again this year, a decrease of 9%, receiving 27,732 passengers: 13,680 in and 14,052 out, particularly during summer season. The number of car-ferries that served the port this year has also decreased, going down from 33 in 2009 to 29 in 2010. On the other hand, the number of vehicles has grown by 4%.



## CONTAINERS TRAFFIC

The containers traffic at the port of Bejaia has reached 165,158 T.E.U. in 2010, which represents a growth of 9%. A deeper analysis would indicate that although we moved toward a one digit growth, we have reacted very well to the decrease experienced by the national containers traffic which went down by 7% this year. Another positive element to be highlighted is the progression shown by the of full containers exports traffic which grew from 1,772 TEU in 2009 to 11,408 TEU in 2010.

The distribution of the containers traffic by geographical areas confirms the fact that the European continent remains our main partner in terms of trading. Indeed, more than 53% of containers come from Spain, followed by Malta with approximately 33% of the containerized traffic. At third place comes France with a share of 9%.



## Traffic turnover

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Number of TEU	13.048	28 080	31 311	50 023	61 661	75 212	100 050	116 423	151 247	165 158
Net Tonnage (1.000)	11 642	8665	7592	10 738	11 869	14 647	13 402	10 645	9760	10 171

The number of ships having called in 2010 was 1311, that is 89 less than the previous year. This drop is, at first sight, due to the decrease of the number of oil tankers which went down from 92 in 2009 to 34 in 2010. The number of container carriers has also gone down by 80 ships despite the progression of the containers traffic. This denotes the evolution of the volume of container carriers handled by the port of Bejaia. On the other hand, cargo ships have recorded a significant growth, growing from 505 ships in 2009 to 571 in 2010, which is 66 ships more. Grain carriers also have followed the evolution of the cereal traffic with 4 additional ships and a volume growth of 13%.

	Nber of ships		Gross Tonnage (1.000 Tx)	
	2009	2010	2009	2010
Ferry boats	33	29	682	596
General cargos	505	571	3171	3559
Grain carriers	119	123	1685	1911
Container carriers	303	223	1995	2159
RO/RO	59	78	489	524
Gasoline	178	163	1002	907
Tankers	92	34	4453	1643
Butane carriers	46	29	313	191
Oil carriers	65	61	494	545
<b>Total</b>	<b>1400</b>	<b>1311</b>	<b>14 286</b>	<b>12 035</b>



## Average waits in the road and stay alongside the quay

The average wait in the road has grown by 3.75 days in 2010. This is the direct consequence of the evolution of the traffic at the commercial port. The new procedures of the administrations in charge of the control of borders have also generated new waits on the road, especially for the cereal carriers and the iron ore which are generators of wait in the road.

The stay alongside the quay has recorded a slight growth of 3.19. This is due to the growing use of hoist unloading which requires the use of a significant fleet of trucks that the operators do not always manage to provide.



Type of ships	Average wait in the road (days)		Average stay along side the quay	
	2009	2010	2009	2010
Ferry boats	-	-	0,51	0,69
General cargos	5,43	7,35	4,09	4,22
Iron & tubes	3,4	3,19	5,49	6,15
Grain carriers	3,4	3,19	5,49	6,15
Wood	3,97	4,84	3,1	3,32
Cement ships	1,03	2,28	3,08	4,05
RO/RO	0,36	0,58	0,97	1,66
Oil carriers	3,43	5,69	1,45	1,89
Refined hydrocarbons	0,68	0,93	1,55	1,79
Butane carriers	2,02	0,93	2,8	2,57
<b>Total</b>	<b>2,88</b>	<b>3,75</b>	<b>2,85</b>	<b>3,19</b>



## ANNEXES

# PRODUITS IMPORTES ET EXPORTES / IMPORTED AND EXPORTED PRODUCTS

Produits/products	IMPORTATIONS / UNLOADED		Var. %	EXPORTATIONS / LOADED		Var. %
	2009	2010		2009	2010	
Produits agricoles & denrées alimentaires / Agricultural products and foodstuff	4 842 456	6 022 988	+24	36 922	398 292	+978
Animaux vivants / Living animals	276	697	+152	-	-	
Blé / Wheat	1 070 681	968 352	-9	-	-	-
Autres céréales / other cereals	1 281 929	1 768 044	+38	-	-	-
Fruits et légumes / Fruits & vegetables	83 438	50 814	-39	-	-	-
Matières textiles / Textile material	7077	4 565	-35	-	-	-
Bois / wood	554 791	573 511	+3	-	-	-
Sucre / sugar	719 209	1 241 891	+73	13 043	373 437	+2763
Lait / Milk	52 139	52 547	+0,7			
Oléagineux / oleaginous	414 854	435 506	+5	16 249	21 460	+32
Nourriture pour animaux / Animal food	555 287	806 357	+45	-		
Vins et alcools / Wine & alcohols	3551	9124	+157	-		
Autres / Others	99 224	111 580	+12	7630	3395	-55
Produits Pétroliers / Petroleum products	1 122 455	1 030 392	-8	7 765 594	2 801 408	-64
Pétrole brut / Crude oil	-	-	-	7 765 594	2 801 408	-64
Hydrocarbures raffinés / Refined hydrocarbons	973 178	932 849	-4			
Gaz Butane / Gaseous hydrocarbons	149 277	97 543	-35	-	-	
Autres / Others	-	-	-	-	-	
Pdts Métallurgiques / Metallurgic products	760 075	697 782	-8	34 875	32 259	-7

Suite du tableau (page suivante)



Produits/products	IMPORTATIONS / UNLOADED		Var. %	EXPORTATIONS / LOADED		Var. %
	2009	2010		2009	2010	
Ferrailles / Scraps	-	-	-	34 875	32 259	-7
Métaux Ferreux / Ferrous metals	750 064	693 703	-7	-	-	-
Métaux non Ferreux / Non ferrous metals	10 011	4 079	-59	-	-	-
Minéraux et matériaux de construction / Minerals & construction material	263 799	605 506	+129	-	-	-
Ciment / Cement	21 224	385 690	+1717	-	-	-
Autres / Others	242 575	219 816	-9	-	-	-
Engrais / Fertilizers	49 936	67 899	+36	-	-	-
Engrais naturels / Natural fertilizers	39 967	58 478	+46	-	-	-
Phosphate / Phosphates	9 969	9421	-5	-	-	-
Produits chimiques / Chemical products	211 542	215 822	+2	-	-	-
Marchandises diverses / Various goods	606 067	661 287	+9	154 284	187 137	+21
<b>Total / Total</b>	<b>7 856 330</b>	<b>9 301 676</b>	<b>+18</b>	<b>7 991 675</b>	<b>3 419 096</b>	<b>-57</b>

TRAFIC PAR PAYS DE PROVENANCE / TRAFFIC BY REGION OF ORIGIN

	Débarquement / Unloaded					Embarquement / Loaded				
	Vides / Empty		Pleins / full		Tonnage net	Vides / Empty		Pleins / Full		Tonnage net
	20'	40'	20'	40'		20'	40'	20'	40'	
Malte / Malta	-	-	6010	8 481	229 778	8020	11 064	581	75	15 580
Italie / Italy	-	-	71	284	3577	475	664	-	5	10
France/ France	-	-	3873	4669	165 814	334	592	9	21	617
Espagne / Spain	2	66	12083	15237	556 183	5666	14 118	9141	683	240 473
Belgique /Belgium	-	-	231	126	7816	78	12	2	-	36
Algérie / Algeria	-	-	606	351	21 064	984	1290	27	36	834
Maroc / Morocco	-	-	-	-	-	5	93	-	4	-
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>66</b>	<b>22874</b>	<b>29148</b>	<b>984 232</b>	<b>15 562</b>	<b>27 833</b>	<b>9760</b>	<b>824</b>	<b>257 550</b>

Trafic conteneurs par pays de provenance et de destination / Container Traffic by region of origin and destination



PAYS	Vracs liquides / liquid bulk	Vracs solides/ dry bulk	Mses générales/ various goods	Hydrocarbures/ Hydrocarbons	Total
Algérie / Algeria	-	279	28 128	966 138	994 545
Libye/ Libya	-	4399	12 795	-	17 194
Maroc/ Morocco	-	6420	5796	-	12 216
Tunisie/Tunisia	-	-	216	-	216
Total pays de l'UMA / Total AMU countries	-	10 819	18 807	-	29 626
Syrie / Syria	-	-	109	-	109
Total pays arabes / Total arabic countries	-	-	109	-	109
Cameroun / Cameroon	-	-	2072	-	2072
Total pays d'Afrique / Total African countries	-	-	2072	-	2072
Allemagne / Germany	55 717	-	-	-	55 717
Belgique / Belgium	-	30 029	76 846	-	106 875
Espagne /Spain	13 900	10 166	1 104 330	3 912	1 132 308
Estonie / Estonia	-	-	3 800	-	3 800
Finlande / Finland	-	*	115 708	-	115 708
France / France	-	745 214	326 535	-	1071 749
Grèce / Greece	-	6356	65 220	-	71 576
Italie / Italy	-	15 950	172 122	60 342	248 414
Malte / Malta	-	7 911	274 977	-	282 888
Portugal / Portugal	-	-	107 964	-	107 964
Pologne / Poland	-	-	25 240	-	25 240
Royaume Uni / United Kingdom	-	-	4 945	-	4 945
Suède / Sweden	-	-	187 928	-	187 928
Slovénie / Slovenia	-	-	247 245	-	247 245
Total pays de l'UE / Total UE countries	69 617	815 626	2 712 860	64 254	3 662 357
Bulgarie / Bulgaria	-	-	8948	-	8948
Croatie / Croatia	-	-	8469	-	8469
Lettonie / Leetonia	-	-	57 034	-	57 034
Roumanie / Romania	-	56 962	19 379	76 341	76 341
Fédération de Russie / Federation of Russia	2019	-	-	-	2019
Turquie / Turkey	-	-	86 934	-	86 934
Ukraine / Ukraine	111 299	62 775	18 437	-	192 511
Total Pays hors de l'UE / Total countries out of UE	113 318	119 737	199 201	76 341	432 256
Canada / Canada	-	215 100	-	-	215 100
USA / USA	52 249	45 060	-	-	97 309
Total Amérique du Nord / Total north America	52 249	260 160	-	-	312 409
Argentine / Argentina	62 880	2 218 790	-	-	2 281670
Brésil / Brazil	88 171	1 449 071	-	-	1 537 242
Total Amérique du Sud / Total south America	151 051	3 667 861	-	-	3 818 912
Chine/ China	-	-	119	-	119
Indonésie / Indonesia	42 272	-	-	-	42 272
Malaisie / Malaysia	6999	-	-	-	6999
Total Asie / Total Asia	49 271	-	119	-	49 390
Total Général /Total	435 506	4 874 482	2 980 103	1 030 392	9 301 676

TRAFIC PAR PAYS DE DESTINATION /  
TRAFFIC BY REGION OF DESTINATION

Pays	Mses générales / Various goods	Hydrocarbures / Hydrocarbons	Total
USA / USA	-	600 518	600 518
Hollande / Holland	7150	132 443	139 593
Malte / Malta	74 557	-	74 557
Algérie / Algeria	9522	-	9 522
Espagne / Spain	341 910	310 919	652 829
Italie / Italy	4044	195 624	199 668
Tunisie / Tunisia	13 343	-	13 343
Maroc / Morocco	456	-	456
France / France	8006	334 651	342 657
Allemagne / Germany	84	-	84
Belgique / Belgium	180	-	180
Turquie / Turkey	28 370	-	28 370
Royaume Uni/ UK	9 750	238 914	248 664
Canada / Canada	-	394 720	394 720
Inde/ India	-	258 926	258 926
Brésil / Brazil	-	152 070	152 070
EAU/ UAE	-	182 623	182 623
Soudan / Soudan	58 138	-	58 138
Portugal / Portugal	4300	-	4300
Libye / Libya	57 888	-	57 888
<b>Total/Total</b>	<b>617 698</b>	<b>2 801 408</b>	<b>3 419 106</b>

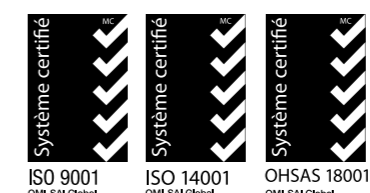


TRAFIC CABOTAGE NATIONAL /  
NATIONAL COASTAL TRAFFIC

PortS	Provenance / ORIGIN					Destination / destination				
	Navires chargés / Loaded ships			Navires vides / Empty ships		Navires chargés / Loaded ships			Navires vides / Empty ships	
	Nbre / Nber	T J B / GRT	Mses / goods	Nbre / Nber	T J B / GRT	Nbre / Nber	T J B / GRT	Mses / goods	Nbre / Nber	T J B / GRT
Alger / Algiers	3	11 344	7329	2	8104	13	69 816	2521	43	286 433
Oran	11	83 771	23 582	4	11 668	7	67 873	3216	14	121 794
Annaba	2	14 197	5276	-	-	3	21 712	1375	12	48 508
Bethioua	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mostaganem	-	-	-	-	-	1	7260	384	4	17 288
Ghazaouet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arzew	31	197 403	105 282	-	-	1	5389	57	29	216 769
Ténès	-	-	-	1	1623	-	-	-	1	3012
Skikda	142	822 887	853 076	1	2756	7	55 461	1969	156	854 632
Djen djen	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7664
<b>Total</b>	<b>189</b>	<b>1 129 602</b>	<b>994 545</b>	<b>8</b>	<b>24 151</b>	<b>32</b>	<b>227 511</b>	<b>9522</b>	<b>261</b>	<b>1 556 100</b>

Evolution du nombre de navires :

	Nombre de navires / Number of ships			Marchandises / goods		
	Entrées/ Arrival	Sorties / Departure	Total	Débarquées/ unloaded	Embarquées/ loaded	Ensemble/ Total
1991	671	672	1343	1 838 116	7 274 765	9 112 881
1992	633	635	1268	1 587 258	7 406 932	8 994 190
1993	606	603	1206	1 478 841	7 661 652	9 140 493
1994	599	602	1201	1 723 981	6 944 530	8 668 511
1995	639	640	1279	1 644 835	7 421 360	9 066 195
1996	580	576	1156	1 261 909	7 918 322	9 180 231
1997	686	689	1375	1 695 428	7 913 796	9 609 224
1998	797	792	1589	2 313 007	8 196 390	10 509 397
1999	920	920	1840	2 513 970	7 905 337	10 419 307
2000	1049	1047	2096	2 924 983	7 797 697	10 722 680
2001	1030	1032	2062	3 093 948	7 891 972	10 985 920
2002	1157	1156	2313	3 633 413	8 010 004	11 643 417
2003	1135	1142	2277	3 702 789	8 089 947	11 792 736
2004	1209	1218	2427	4 295 852	8 537 424	12 833 276
2005	1223	1221	2444	5 192 511	8 809 915	14 002 426
2006	1256	1266	2522	5 866 337	8 236 117	14 102 454
2007	1236	1232	2468	6 307 159	8 508 572	14 815 731
2008	1208	1213	1421	6 990 931	8 693 845	15 684 776
2009	1400	1404	2804	7 856 330	7 991 675	15 848 005
2010	1311	1313	2624	9 301 676	3 419 106	12 720 782



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

13, Avenue des frères Amrani - 06000 Béjaïa (Algérie)  
 Tél. +213 (0)34 211 807/808/893  
 Fax. +213 (0)34 201 488



© 2011 Pival

# RAPPORT ANNUEL PORT DE BEJAIA 2 0 1 0



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