

مؤسسة ميناء بجاية



ENTREPRISE
PORTUAIRE
DE BEJAIA

BÉJAIA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA
Juin 2023

sommaire

02 LE TRAFIC MARCHANDISES : UNE REPRISE PROMETTEUSE

03 LE PORT DE BÉJAÏA : UNE NOUVELLE LIGNE AU PROGRAMME

04 EXERCICE DE SIMULATION : DÉCOUVERTE D'UN COLIS SUSPECT

05 LU POUR VOUS

06 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

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

www.portdebejaia.dz



LE TRAFIC MARCHANDISES : UNE REPRISE PROMETTEUSE

Grâce au sursaut économique constaté au cours de ce premier semestre de l'année 2023, le port de Béjaïa connaît à son tour, une reprise encourageante du trafic de marchandises. Cette reprise qui se traduit par une évolution positive des principaux indicateurs de fret du Port de Béjaïa, souligne à travers les hausses enregistrées à l'import, le dynamisme croissant des activités.

Malgré une baisse de -23% enregistrée par le trafic de pétrole brut à l'export, le port de Béjaïa a réussi à clôturer le premier semestre de l'année en cours, avec une légère augmentation du trafic global de 0,22%, atteignant un volume de 5,819 millions de tonnes. Cette performance est principalement due à la hausse des importations de marchandises générales, qui ont augmenté de 7%. Ceci est le cas notamment des céréales qui, avec 1,859 million de tonnes dépassent le résultat réalisé au premier semestre 2022, avec une croissance de 10,23%. De plus, les marchandises diverses ont enregistré une hausse de trafic de 14% à l'import. Il s'agit essentiellement du trafic de bois dont la hausse a connu un bond de 44%. Cette performance vient confirmer la position de leader, dont jouit le port de Béjaïa dans le traitement de ce segment de produits. Les engrais et produits chimiques ont également contribué à la croissance du trafic des marchandises diverses, enregistrant une hausse de 21% par rapport à la même période de l'année précédente.

Concernant le trafic des conteneurs, celui-ci a confirmé la performance déjà enregistrée au cours de l'exercice précédent, en réalisant une croissance de 2,61% en nombre d'EVP. À souligner également, qu'une hausse de 7% a été enregistrée grâce aux importations de conteneurs pleins, reflétant ainsi, la reprise de la consommation nationale et de l'activité industrielle.

Quant au trafic passagers, une progression significative de 110% a été enregistrée, avec un total de 8.372 passagers et 6.485 véhicules.

Cependant, cette augmentation générale de l'activité qui met en lumière l'importance du port de Béjaïa, témoignent de la position privilégiée de ce dernier, dans l'échiquier des échanges internationaux, tout en contribuant à la redynamisation de l'économie locale.

LE PORT DE BÉJAÏA : UNE NOUVELLE LIGNE AU PROGRAMME

Après avoir renoué avec le trafic passagers depuis le mardi 02 mai dernier, la gare maritime du port de Béjaïa a abrité le dimanche 18 juin, la première escale, à destination de Sète ; ceci constituant la nouveauté par rapport au programme des escales, relatif à la saison estivale en cours.

Le car-ferry KALISTE affrété par la compagnie maritime CORSICA LINEA, en provenance de Marseille, a accosté au port de Béjaïa dans la soirée du 18, à 18h00, pour embarquer à destination de Sète, quelques heures après. Durant ce même mois, deux dessertes en ont suivies à savoir le 21 et le 26 juin.

Cependant, le port de Béjaïa a enregistré au cours de ces trois dessertes, un total de 1302 passagers et 562 véhicules, à bord du KALISTE en provenance et à destination de Sète.

Pour rappel, en ce qui concerne la ligne Béjaïa/Sète/Béjaïa, celle-ci Bénéficiera de nombreuses escales, réparties entre le mois de juin et le mois de septembre et ce, conformément au programme des escales, prévu pour la saison estivale en cours.





EXERCICE DE SIMULATION : DÉCOUVERTE D'UN COLIS SUSPECT

Le Centre de Transit des Marchandises Dangereuses du port de Béjaïa a abrité dans la matinée du mardi 27 juin dernier, un exercice de simulation de sûreté, sous le thème : « Découverte d'un colis suspect ».

La manœuvre s'inscrit dans le cadre de l'application des dispositions du code ISPS stipulant la nécessité d'effectuer des exercices de simulation périodiques, afin de garantir l'efficacité de la mise en œuvre des plans de sûreté ; notamment, en ce qui concerne la mise en place du dispositif de sécurité, la procédure de déclenchement des opérations, ainsi que le déploiement et l'intervention des différents services.

Mené par les services de la Capitainerie avec le concours des autorités compétentes à savoir, la police, les services des douanes, et la protection civile notamment, l'exercice a débuté à 10h00. Son déroulement dans les meilleures conditions, a été couronné par une réussite totale.





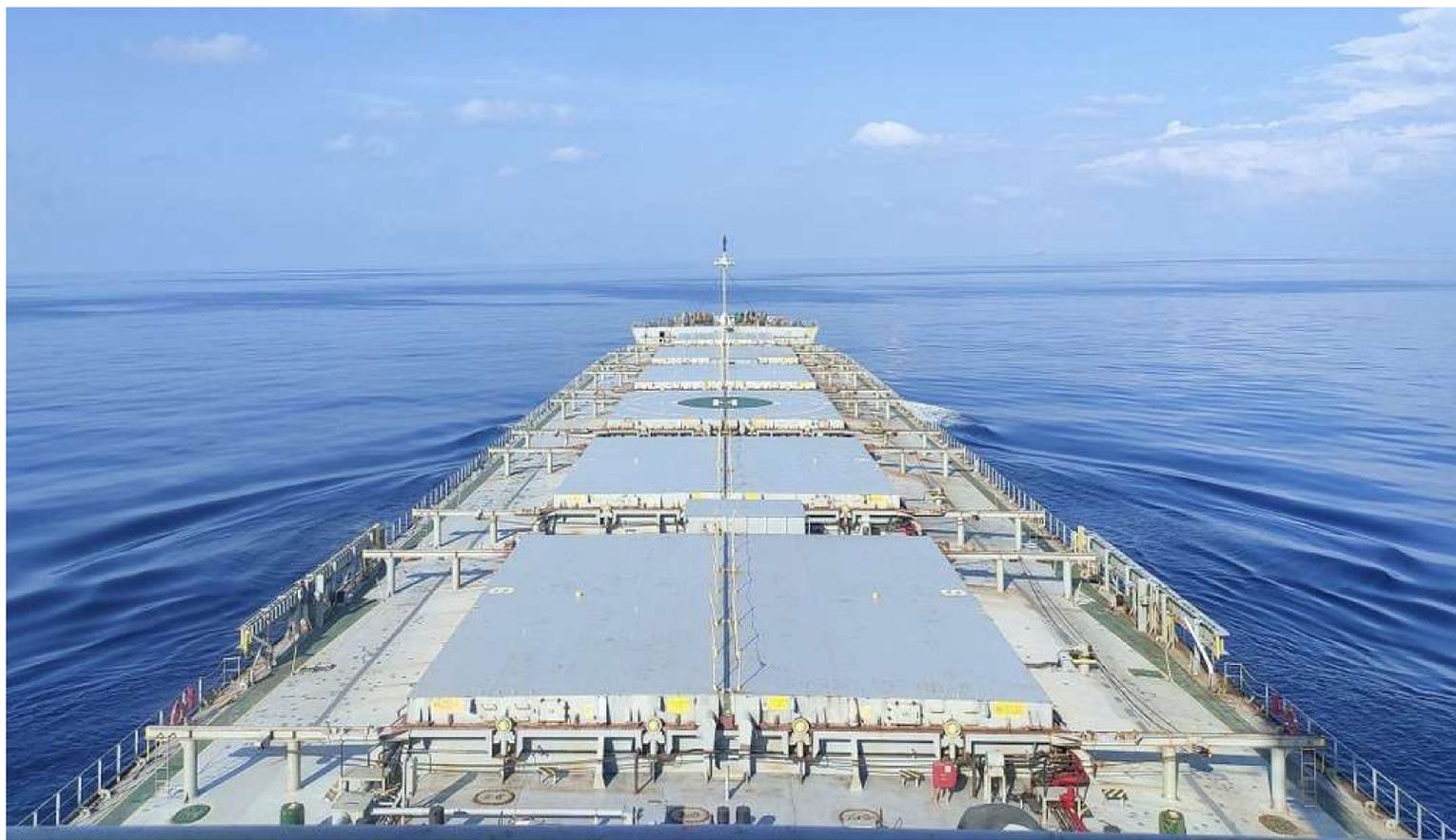
© ILO/Marco Minocci transport maritime est un important contributeur de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

L'OMI adopte une stratégie révisée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports maritimes

Les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont adopté vendredi la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, avec des objectifs renforcés pour lutter contre les émissions nocives.

Cette adoption a eu lieu dans le cadre d'une réunion du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI à Londres cette semaine.

La stratégie révisée comprend une ambition commune renforcée de parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux vers 2050, un engagement à garantir l'adoption de combustibles de substitution à émissions de gaz à effet de serre nulles ou quasi nulles d'ici 2030, ainsi que des points de contrôle indicatifs pour 2030 et 2040



OMI/Pankaj Gautham L'OMI travaille à décarbonation du secteur maritime.

Objectifs ambitieux

« L'adoption de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les gaz à effet de serre est un développement monumental pour l'OMI et ouvre un nouveau chapitre vers la décarbonation du secteur maritime. Cependant, elle n'est pas une fin en soi, mais plutôt le point de départ d'un travail qui devra s'intensifier encore davantage au cours des années et des décennies à venir. Toutefois, grâce à la Stratégie révisée que vous venez d'approuver, nous disposons d'une orientation claire, d'une vision commune et d'objectifs ambitieux qui nous guideront dans la réalisation de ce que le monde attend de nous », a déclaré le Secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim.

« Par-dessus tout, le soutien unanime de tous les États Membres est particulièrement significatif. À cet égard, je pense que nous devons accorder plus d'attention au soutien des pays en développement, en particulier les Petits États insulaires en développement et les Pays les moins avancés, afin que personne ne soit laissé pour compte », a-t-il ajouté.

L'OMI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'élaborer des normes mondiales en matière de transports maritimes et d'aider les pays à mettre en œuvre ces règles.

Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) traite des questions environnementales relevant de la compétence de l'OMI. Cela comprend le contrôle et la prévention de la pollution en provenance des navires, notamment les hydrocarbures, les produits chimiques transportés en vrac, les eaux usées, les déchets et les émissions des navires, y compris les émissions de polluants de l'atmosphère ou de gaz à effet de serre.

Parmi les autres sujets abordés figurent la gestion des eaux de ballast, les systèmes antisalissure, le recyclage des navires, la préparation et la lutte contre la pollution, ainsi que l'identification de zones spéciales et des zones maritimes particulièrement vulnérables.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

1^{er} Janvier au 30 Juin 2023

Indicateurs	2022	2023	VAR %
1- Trafic global (tonne)	5 806 127	5 819 094	0,22
1.1- Trafic à l'import	4 484 167	4 779 792	6,59
1.2- Trafic à l'export	1 321 960	1 039 302	-21,38
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	5 810 891	6 203 534	6,76
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrats liquides (tonne)	1 789 226	1 648 024	-7,89
a) Import	745 570	847 352	13,65
b) Export	1 043 656	800 672	-23,28
3.2- Vrats solides (tonne)	2 435 199	2 449 307	0,58
a) Import	2 435 199	2 449 307	0,58
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	1 581 702	1 721 763	8,86
a) Import	1 303 398	1 483 133	13,79
b) Export	278 304	238 630	-14,26
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	1 486 657	1 271 333	-14,48
a) Import	454 301	475 961	4,77
b) Export	1 032 356	795 372	-22,96
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	4 319 470	4 547 761	5,29
a) Import	4 029 866	4 303 831	6,80
b) Export	289 604	243 930	-15,77
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	1 687 101	1 859 709	10,23
a) Import	1 687 101	1 859 709	10,23
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	117 328	120 386	2,61
a) Import (EVP)	59 201	63 482	7,23
Nombre pleins	59 201	63 482	7,23
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	58 127	56 904	-2,10
Nombre pleins	4 600	6 014	30,74
Nombre vides	53 527	50 890	-4,93
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	953 371	1 022 568	7,26
a) Import (tonne)	759 900	830 554	9,30
Nombre pleins	759 900	830 554	9,30
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	193 471	192 014	-0,75
Nombre pleins	193 471	192 014	-0,75
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	60,3%	59,4%	-

Indicateurs	2022	2023	VAR %
- Trafic passagers	3 979	8 372	110,40
a) Débarqués	3 891	7 478	92,19
b) Embarqués	88	894	915,91
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	458	447	-2,40
2- Nb navires à la sortie	460	446	-3,04
3- Nb moyen navire/jour sur rade	4	6	66,21
4- Nb moyen navire/jour à quai	8	8	-3,15
5- Séjour moyen navire rade	-	-	-
- Céréaliers	6,84	8,00	16,96
- Cargos	2,15	2,82	31,16
- Conteneurs	0,58	3,30	468,97
- Bois	0,15	1,68	1020,00
- Fer et Tubes	0,57	1,67	192,98
- Ro/Ro	-	0,79	-
6- Séjour moyen navire quai	-	-	-
- Céréaliers	8,92	9,13	2,35
- Cargos	3,37	3,95	17,21
- Conteneurs	2,06	3,04	47,57
- Bois	3,00	3,73	24,33
- Fer et Tubes	1,76	2,61	48,30
-Ro/Ro	2,51	4,46	77,69
C) - Effectifs total	1 430	1 406	-1,68
1- Effectifs permanents	1 380	1 360	-1,45
2- Effectifs contractuels	50	46	-8,00
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/journalier	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	615	602	-2,11
2- Effectifs service technique	515	506	-1,75
3- Effectifs service administratif	300	298	-0,67
4- Cadre	206	203	-1,46
5- Agent de maîtrise	277	273	-1,44
6- Agent d'exécution	947	930	-1,80
* Taux d'encadrement (%)	14,41	14,44	0,23