

02

SAISON ESTIVALE : REPRISE DU TRAFIC PASSAGERS AU NIVEAU DU PORT DE BEJAIA



Le car-ferry « JEAN NICOLLI » de la compagnie maritime « CORSICA LINEA » en provenance de Marseille, inaugure la saison estivale 2022, en accostant le dimanche 19 juin, au port de Béjaïa ; avec à son bord, 1248 passagers et 406 véhicules...Lire la suite à la page 02.

03

L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA PREND PART A LA 53^{ÈME} EDITION DE LA FOIRE INTERNATIONALE D'ALGER



Sous l'égide du groupe SERPORT, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a pris part dans un stand commun aux neuf autres ports nationaux, à la 53e édition de la Foire Internationale d'Alger (F.I.A) qui s'est déroulée du 13 au 17 juin dernier, au Palais des expositions des Pins Maritimes...Lire la suite à la page 03.

04

LU POUR VOUS : PLUSIEURS RÉGIONS CHINOISES À NOUVEAU CONFRONTÉES À DES ÉPIDÉMIES LOCALES



La pression monte à nouveau pour les autorités chinoises confrontées à un regain épidémique dans plusieurs régions alors que l'isolement de Shanghai a coûté cher au pays. Selon la banque japonaise Nomura, au moins 114,8 millions de personnes étaient en confinement total ou partiel en début de semaine contre 66,7 millions la semaine d'avant...Lire la suite à la page 05.

05

STATISTIQUES



Principaux indicateurs liés au trafic du 1^{er} janvier au 30 Juin 2022.

06/07/08

DOSSIER : 60^e ANNIVERSAIRE DE L'INDÉPENDANCE



- PORT DE BEJAIA : 60 ANNEES DE REALISATION,
- DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES,
- EVOLUTION ORGANISATIONNELLE.



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

www.portdebejaia.dz



SAISON ESTIVALE : REPRISE DU TRAFIC PASSAGERS AU NIVEAU DU PORT DE BEJAIA

Le car-ferry « JEAN NICOLLI » de la compagnie maritime « CORSICA LINEA » en provenance de Marseille, inaugure la saison estivale 2022, en accostant le dimanche 19 juin, au port de Béjaïa ; avec à son bord, 1248 passagers et 406 véhicules.



Après trois ans d'inactivité en raison de la pandémie liée à la covid-19, la gare maritime du port de Béjaïa a été au rendez-vous le dimanche 19 juin dernier en ouvrant ses portes aux 1248 passagers en provenance de Marseille.

Arrivé à 13h00 au port de Béjaïa pour y repartir à 17h00, le car-ferry « JEAN NICOLLI » a accosté dans les meilleures conditions de sécurité. Un accueil chaleureux a été réservé aux passagers contents de retrouver leurs familles et leur pays.

Grâce à la modernité de son infrastructure, ainsi qu'à la courtoisie et à la bienveillance de ses agents, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a tenu à offrir aux passagers, les meilleures prestations en assurant la fluidité du transit, avec le concours des services de police et des douanes.



Pour rappel, la gare maritime du port de Béjaïa s'étale sur une superficie totale de 34.145 m², et jouit d'une capacité de traitement simultané de deux car-ferries. Sa capacité annuelle de traitement passagers/véhicules est de l'ordre de 1.000.000 passagers/an et 100.000 véhicules/an. Quant à sa capacité de traitement au débarquement et à l'embarquement, elle est de l'ordre de 240 passagers/heure et 200 véhicules/heure. Depuis la première escale durant cette saison estivale jusqu'à l'heure de la rédaction de cet article, la gare maritime du port de Béjaïa a enregistré au débarquement, une moyenne de plus de 1300 passagers/escale et plus de 300 véhicules/escale.



L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA PREND PART A LA 53^{ème} EDITION DE LA FOIRE INTERNATIONALE D'ALGER

Sous l'égide du groupe SERPORT, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a pris part dans un stand commun aux neuf autres ports nationaux, à la 53^e édition de la Foire Internationale d'Alger (F.I.A) qui s'est déroulée du 13 au 17 juin dernier, au Palais des expositions des Pins Maritimes.

Sous le haut patronage du Président de la République M. Abdelmadjid TEBBOUNE, la 53^e édition de la F.I.A a été placée sous le thème : « Pour Un Partenariat Stratégique ». Elle a connu durant cinq jours, la participation de 698 entreprises dont, 187 sociétés, représentant 20 pays étrangers ; avec les Etats-Unis d'Amérique, comme invité d'honneur avec 35 entreprises représentant différents secteurs de l'économie, notamment.



De retour après deux ans d'absence, en raison des mesures prises dans le sillage de la lutte contre la pandémie de Covid-19, cette 53^{ème} édition coïncide avec le 60^e anniversaire du recouvrement de la souveraineté nationale, et intervient dans une conjoncture favorable au partenariat dans divers domaines.

La participation de l'EPB à cette grande manifestation économique internationale, a été marquée par l'exposition notamment, de l'évolution du port, de ses différentes activités et métiers portuaires ainsi que les diverses réalisations et projets d'investissement ; notamment.

Par ailleurs, il convient de rappeler qu'à travers la modernisation de son infrastructure, la gestion par terminaux, la mise en place d'une solution logistique ainsi que la digitalisation, le port de Béjaïa ne cesse de multiplier ses atouts en matière d'extension des capacités du port et en vue d'une amélioration continue de la qualité de ses services.



La participation de l'EPB à cette manifestation économique internationale de grande envergure, a non seulement permis la mise en valeur des atouts multiples dont jouit le port et, l'évaluation des performances réalisées jusqu'à présent mais, surtout, l'opportunité d'avoir eu à bénéficier d'échanges qui, certainement seront fructueux à l'avenir.



PLUSIEURS RÉGIONS CHINOISES À NOUVEAU CONFRONTÉES À DES ÉPIDÉMIES LOCALES

La pression monte à nouveau pour les autorités chinoises confrontées à un regain épidémique dans plusieurs régions alors que l'isolement de Shanghai a coûté cher au pays. Selon la banque japonaise Nomura, au moins 114,8 millions de personnes étaient en confinement total ou partiel en début de semaine contre 66,7 millions la semaine d'avant.

La Chine se remet à peine du confinement levé au début de juin après deux mois de mise sous cloche des populations et de pans d'activité économique. Les premières alertes ont été émises en début de semaine quand 1,7 million d'habitants de la province de l'Anhui (Est) ont été placés en confinement suite à la détection de quelque 230 nouveaux cas. Pékin, ferme sur sa politique visant à éradiquer le virus alors que le monde apprend à composer avec lui, a réactivé immédiatement son arsenal anti-Covid : campagnes massives de dépistage, quarantaines obligatoires et confinements localisés dès l'apparition de quelques cas.

La propagation est rapide. Selon la banque japonaise Nomura, au moins 114,8 millions de personnes étaient en confinement total ou partiel dans tout le pays le lundi 4 juillet, soit une forte augmentation par rapport aux 66,7 millions de la semaine dernière.

16 districts confinés

À Shanghai, 31 bâtiments ont été placés sous confinement tandis que la réouverture des cinémas est prévue pour ce vendredi 8 juillet. Les habitants de neuf des 16 districts vont être soumis à des tests à grande échelle. À Pékin, les transport et les hôtels sont fermement invités à contrôler la température corporelle des visiteurs et à exiger des preuves de dépistage négatives. À partir du 11 juillet, seuls les résidents de Pékin vaccinés pourront entrer dans les lieux fréquentés, ont indiqué les autorités.

Dans la ville de Xian (13 millions d'habitants), au nord-ouest du pays (province du Shaanxi), une fermeture de sept jours de divers lieux (loisirs, culture, restauration) a été décrétée le 6 juillet.

Mesures paratonnerres

Les deux mois de confinements ont coûté cher à l'économie chinoise, qui a connu une croissance d'environ 0,5 % en glissement annuel au deuxième trimestre, contre 4,8 % au cours des trois premiers mois.

Or, La Chine ressort les mesures-boucliers coûteuses tout en anticipant avec un fonds public de 500 milliards de yuans (74,69 Md\$), selon les informations de Reuters. Elle en est coutumière. Les investissements massifs dans les infrastructures ont de tous temps été son arme absolue pour repartir après un coup d'arrêt.

Avec raison ou déraison, Pékin maintient son objectif d'un PIB à 5,5 % pour cette année alors que les analystes indiquent que pour l'honorer, la Chine devrait engranger une croissance économique de 7 à 8 % au second semestre 2022, soit 3 à 4 % de plus que le taux de croissance des troisième et quatrième trimestres de l'année dernière, à des niveaux élevés alors que la machine chinoise tournait à plein régime, sans obstacles.

L'économie chinoise est toujours confrontée à un marché immobilier atone, à la faiblesse des dépenses de consommation et à la réticence des entreprises à embaucher et à investir en raison des incertitudes. Les exportateurs font face à un ralentissement économique mondial brutal. La guerre en Ukraine, les coûts élevés des matières premières et les problèmes de chaîne d'approvisionnement brouillent les perspectives, selon les analystes.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

Du 1^{er} janvier au 30 juin 2022

Indicateurs	2021	2022	VAR %
1- Trafic global (tonne)	6 495 200	5 806 127	-10,61
1.1- Trafic à l'import	5 014 958	4 484 167	-10,58
1.2- Trafic à l'export	1 480 242	1 321 960	-10,69
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	6 222 597	5 810 891	-6,62
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	1 639 748	1 789 226	9,12
a) Import	733 397	745 570	1,66
b) Export	906 351	1 043 656	15,15
3.2- Vrac solides (tonne)	3 120 770	2 435 199	-21,97
a) Import	3 120 770	2 435 199	-21,97
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	1 734 682	1 581 702	-8,82
a) Import	1 160 791	1 303 398	12,29
b) Export	573 891	278 304	-51,51
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	1 330 583	1 486 657	11,73
a) Import	436 732	454 301	4,02
b) Export	893 851	1 032 356	15,50
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	5 164 617	4 319 470	-16,36
a) Import	4 578 226	4 029 866	-11,98
b) Export	586 391	289 604	-50,61
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	2 004 989	1 687 101	-15,85
a) Import	2 004 989	1 687 101	-15,85
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	110 963	117 328	5,74
a) Import (EVP)	53 057	59 201	11,58
Nombre pleins	53 057	59 201	11,58
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	57 906	58 127	0,38
Nombre pleins	8 609	4 600	-46,57
Nombre vides	49 297	53 527	8,58
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	990 258	953 371	-3,72
a) Import (tonne)	707 428	759 900	7,42
Nombre pleins	707 428	759 900	7,42
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	282 830	193 471	-31,59
Nombre pleins	282 830	193 471	-31,59
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	57,1%	60,3%	-

Indicateurs	2021	2022	VAR %
3.10- Trafic passagers	0	3 990	0
a) Débarqués	0	3 893	0
b) Embarqués	0	97	0
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	510	458	-10,20
2- Nb navires à la sortie	516	460	-10,85
3- Nb moyen navire/jour sur rade	5	4	-15,94
4- Nb moyen navire/jour à quai	9	8	-9,76
5- Séjour moyen navire rade	-	-	-
- Céréaliers	4,44	6,84	54,05
- Cargos	3,55	2,15	-39,44
- Conteneurs	0,54	0,58	7,41
- Bois	0,72	0,15	-79,17
- Fer et Tubes	1,60	0,57	-64,38
-Ro/Ro	0,60	0,00	-100,00
6- Séjour moyen navire quai	-	-	-
- Céréaliers	7,72	8,92	15,54
- Cargos	4,45	3,37	-24,27
- Conteneurs	2,03	2,06	1,48
- Bois	2,65	3,00	13,21
- Fer et Tubes	2,81	1,76	-37,37
-Ro/Ro	1,85	2,51	35,68
C) - Effectifs total	1 442	1 430	-0,83
1- Effectifs permanents	1 388	1 380	-0,58
2- Effectifs contractuels	54	50	-7,41
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/journalier	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	624	615	-1,44
2- Effectifs service technique	515	515	0,00
3- Effectifs service administratif	303	300	-0,99
4- Cadre	197	206	4,57
5- Agent de maîtrise	214	277	29,44
6- Agent d'exécution	1 031	947	-8,15
* Taux d'encadrement (%)	13,66	14,41	5,45

DOSSIER :

60^e ANNIVERSAIRE DE L'INDÉPENDANCE



تاريخ مجيد وعهد جديد



ميناء بجاية: تاريخ، عهد وإنجازات



LE PORT DE BEJAIA : 60 ANNEES DE REALISATION

A travers la mise en place d'une stratégie de développement et d'une politique d'investissement, le port de Béjaïa œuvre constamment à la consolidation de sa position de leader et de pionnier, en modernisant ses infrastructures, afin que celles-ci soient capables de répondre aux exigences du commerce international. De ce fait, le Port de Béjaïa a joué un grand rôle dans la dynamisation et l'internationalisation du tissu industriel et commercial de son hinterland, ce qui a permis au port de réaliser en relation étroite avec son environnement économique, un saut quantitatif et qualitatif par rapport à son développement.

Le dynamisme et la diversité du tissu économique de la région ont permis et permettent encore aujourd'hui au port de traiter tous types de marchandises. Sa zone d'influence recouvre une grande région de l'industrie agroalimentaire.

L'Entreprise Portuaire de Béjaïa a d'abord su encourager l'installation d'industries portuaires créatrices de valeur ajoutée et d'emplois telles que la raffinerie d'huile, la margarinerie, le terminal à ciment, les projets de raffinerie de sucre et d'unité de trituration.

Pour gagner en performance et parvenir à acquérir l'image d'un port fiable et orienté vers le client, le port de Béjaïa a procédé à la mise en place d'une gestion par terminaux. Il entendait se spécialiser en fonction des différentes exigences de ses clients, afin de satisfaire les différents besoins logistiques de chaque secteur.

Pour ce qui est des projets réalisés :

► Un terminal à conteneurs aligné aux normes universelles et doté de moyens humains et matériels spécialisés, il a été réalisé en 2005, en partenariat (joint venture) avec le singapourien « PORTEK ». Le terminal est géré par la filiale « BMT ». Il s'étale sur une superficie de 100.000 m², avec une capacité de 300.000 evp/an ;

► Un terminal à bois mis en service en 2005 sur une superficie de 7 ha et qui dispose d'une capacité de près de 20.000 fardeaux ;

► Un centre de transit de marchandises dangereuses mis en exploitation en 1999. Unique en Algérie, sa surface est de 7000 m² dont 1440 m² couverts ; avec un volume de 10100 m³ ;

► Un terminal roulier, destiné aux matériels roulants (Véhicules touristiques, utilitaires et de transport public, engins de Travaux publics, Engins d'exploitation ferroviaires...), il est d'une superficie de 13.000 m² ;

► Un abri papier destiné à recevoir des bobines de papier dans les meilleures conditions. Sa capacité est estimée à 1528 unités au sol, avec une possibilité de gerbage sur 02 m de hauteur.

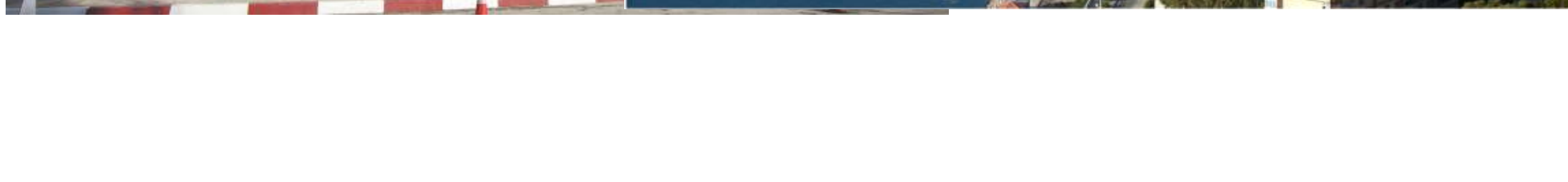
Par ailleurs, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a procédé à partir de la dernière décennie du siècle dernier, à la réalisation de nombreux et divers autres projets ; notamment :

► Le bloc administratif : Réalisé en 1998, il abrite la plupart des structures de l'entreprise (directions, départements et service). Il s'étale sur une superficie globale de 1752 m² et comprend trois étages, 50 bureaux, une salle de réception, une salle de réunion, et un parc pour véhicules ;

► Le boulevard front de mer (Brise de mer) baptisé la promenade « LEONARDO FIBONACCI » : Réalisée en 2006, elle constitue un espace de détente et de divertissement ; jouissant de toutes les commodités nécessaires, à savoir : cafétérias, restaurants, espace pour expositions et activités culturelles, etc.

► La gare maritime : toute en verre et en acier, elle s'étale sur une superficie totale de 34.145 m². Prenant pied à la fois sur la façade maritime et sur la zone urbaine, ce nouveau terminal à passagers est construit sur deux sites composés de deux bâtiments reliés par deux passerelles en charpente métallique. Inaugurée en 2018, la gare maritime du port de Béjaïa, jouit d'une capacité de traitement simultané de deux car-ferries. Sa capacité annuelle de traitement passagers/véhicules est de l'ordre de 1.000.000 passagers/an et 100.000 véhicules/an.

► Le centre de formation professionnel pour les métiers portuaires : Inauguré en 2019, il est géré par « BMT » et, dédié principalement aux métiers portuaires et aux techniques de conduite des engins de manutention. L'objectif demeure également, l'accompagnement des entreprises de différents secteurs économiques dans le développement des compétences, à travers des programmes de formation adaptés à leurs besoins et objectifs.



EVOLUTION ORGANISATIONNELLE

Marquée par de grandes réformes, la gestion des différents ports du pays, n'a cessé de subir depuis l'indépendance jusqu'à ce jour, des transformations continues qui, au fil des étapes de restructuration, ont abouti au développement des entreprises et à l'évolution de leur prestation. L'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB) en constitue un cas concret.

Suite à la restructuration économique des entreprises qui a marqué l'évolution de la gestion socialiste des entreprises économiques, au début des années 80 du siècle dernier, l'EPB a été créée le 14/08/1982, conformément au décret n°82-285 du 14/08/1982 ; elle acquiert au fil de l'évolution des réformes économiques, le statut d'entreprise publique économique, société par actions, au capital social de 3.500.000.000 Da, totalement détenues par l'Etat.

La mission principale de l'EPB étant d'assurer le transit des navires, des marchandises et des passagers, dans les meilleures conditions de qualité, de coûts, de délai et de sécurité.

Ses principales activités sont la gestion du domaine portuaire, l'aide à la navigation, la manutention et l'acconage.

Dans la perspective d'offrir aux navires des prestations d'aides à la navigation pour leur accostage dans les meilleures conditions, le remorquage, le pilotage et le lamanage, en constituent les trois principales prestations. Quant à l'évolution organisationnelle du port, celle-ci est passée par plusieurs étapes.

Au lendemain de l'indépendance, l'investissement infrastructurel du port, sera confié au Ministère des travaux publics. Quant aux missions de gestion et d'exploitation portuaires, elles incomberont à la Chambre de commerce.

A partir de 1971, la gestion des ports sera transférée à l'Office National des Ports (ONP). Une nouvelle société nationale de manutention (SONAMA), sera créée afin de prendre en charge l'activité relative à la manutention. Quant à l'activité relative au remorquage, celle-ci dépendra désormais, de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

La restructuration économique des entreprises, verra dans le cadre de la gestion socialiste des entreprises, la création en 1982, d'une entreprise socialiste à caractère économique ; à savoir, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa (EPB), qui se substituera à l'ONP, à la SONAMA et pour partie, à la CNAN, en ce qui concerne l'activité du remorquage.

Conformément aux lois alors en vigueur, l'EPB sera dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SONAMA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et au fonctionnement de celles-ci.

Dès lors, l'EPB étendra ses compétences aux ports de commerce de Béjaïa et de Jijel, ainsi qu'aux ports de pêche de Ziama et d'Azzefoun.

En conséquence à la création de l'Entreprise Portuaire de Djendjen le 01 octobre 1984, l'EPB sera structurée en deux unités ; à savoir : l'Unité Siège et, l'unité Port de Béjaïa qui sera dissoute, le 31 janvier 1987.

Après sa restructuration à nouveau le 01 janvier 1988, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, acquiert son statut d'entreprise publique économique autonome, société par actions, le 15 février 1989.

Aujourd'hui, sous la tutelle du Groupe Services Portuaires et du Ministère des Transports, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa emploie 1448 employés dont 1389 permanents. 625 agents sont affectés à la production, 521 au service technique et 302 au service administratif.

Afin de mener à bien sa mission, améliorer sa prestation et promouvoir ses activités, l'EPB se voit structurée en directions (fonctionnelles et opérationnelles) ; en départements et services, notamment.

1^{ère} Phase : de 1962 à 1970

Après l'indépendance, le port de Béjaïa relevait :

- Du ministère des travaux publics qui prenait en charge l'investissement infrastructurel
- Et de la chambre de commerce qui se chargeait des missions de gestion et d'exploitation portuaire.

1962

Ministère des Travaux Publics

Chambre de commerce et d'industrie

3^{ème} Phase : de 1982 à Aujourd'hui

Le 14 Août 1982, a été créée l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, issue de la restructuration de l'ONP et de la SONAMA. Il lui a également été affecté l'activité du remorquage.

A sa création, l'EPB étendait ses compétences aux ports :

- De commerce : De Béjaïa et de Jijel
- De pêche : de Ziama et d'Azzefoun

14 août 1982

Création de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa

2^{ème} Phase : de 1971 à 1982

En 1971, la gestion des ports fut transférée à l'Office National des Ports (ONP). La Société Nationale de Manutention (SONAMA) fut créée pour prendre en charge l'activité de la manutention. L'activité du remorquage, quant à elle, devient rattachée à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

1971

Office National des ports (ONP)

Société Nationale de Manutention (SONAMA)

Compagnie Algérienne de Navigation (CNAN)

Après la création de l'Entreprise Portuaire de Djendjen, le 1er octobre 1984 l'Entreprise Portuaire de Béjaïa fut structurée en deux unités :

- Unité port de Béjaïa
- Unité siège avec cinq Directions Fonctionnelles

- Au 31.01.1987, l'unité port de Béjaïa fut dissoute.

- Au 1^{er} janvier 1988, l'entreprise Portuaire de Béjaïa fut de nouveau restructurée organiquement en une Direction Générale et six Directions opérationnelles.

Le 15 février 1989, l'entreprise portuaire de Béjaïa est transformée en Entreprise Publique Economique autonome, société par actions

15 Février 1989

L'EPB devient EPE

DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

Le port de Béjaïa s'est attelé depuis l'indépendance jusqu'à ce jour, à la concrétisation de nombreux projets d'investissement visant notamment, l'extension et la modernisation des infrastructures. La construction d'appontements et de postes à quais, la réalisation d'infrastructures de transit, font partie de cette stratégie globale de se maintenir au rang des ports performants.

APPONTEMENTS, QUAIS ET PORTS DE PECHE

A la veille de l'indépendance, l'infrastructure portuaire existante en ce qui concerne le port marchand et celui à hydrocarbures, ne comptait que sept quais d'une longueur totale de 1726 ml, deux appontements à hydrocarbures d'une longueur totale de 773 ml, un plan d'eau d'une superficie de 156 ha, et des terre-pleins d'une superficie de 22 ha.

Pour ce qui est des ports de pêche, uniquement celui de Béjaïa, qui ne comptait que deux quais d'une longueur de 62,71 ml, un plan d'eau d'une superficie de 2 ha, et des terre-pleins d'une superficie de 0,5 ha.

A travers les différentes réformes économiques et les diverses stratégies de développement initiées par les pouvoirs publics durant ces 60 dernières années, un meilleur sort a été réservé aux ports ; quant à leur gestion et à l'investissement infrastructurel. Pour ce qui est du port de Béjaïa, de nombreux efforts ont été consentis afin d'accroître ses capacités notamment, en ce qui concerne la réduction des délais et la fluidité du trafic. Ainsi, de nombreux travaux de réhabilitation ont été entamés et une multitude de projets de réalisation d'infrastructures et de superstructures, ont été initiés.

LE PORT DE BÉJAÏA A VU LA RÉALISATION :

- En 1987, d'un nouveau quai, long de 750 ml, qui en demeure l'une des plus grandes réalisations ;
 - En 2004, d'une bouée Sea-line,
 - En 2011, d'un poste gazier et huilier voire, d'un appontement de 78 ml, rattaché à la grande jetée du large ;
 - En 2017, d'un poste spécialisé pour car-ferries, de linéaire de 30 ml et, de deux appontements pour remorqueurs de longueurs respectives de 62,35 ml et 80 ml ; et de largeurs respectives de 5 m et 10 m ;
 - En 2018, du quai de la Casbah pour RO/RO, d'un linéaire de 400 ml ;
 - En 2019, du poste 25, à savoir, un quai en palplanches dans le prolongement du Nouveau Quai, sur une longueur de 170 ml et un quai de retour de 30 ml ;
- Quant aux terre-pleins qui totalisaient une superficie de 22 ha en 1962, celle-ci est passée en 1986, à 42 ha, pour atteindre avec la plateforme du poste gazier en 2012, 42+0,33 ha.

En dehors de ces projets d'investissement, des travaux de réhabilitation, de confortement et de modernisation des quais, ont également été effectués durant cette période ; à savoir, le confortement du :

- Quai de la gare sur un linéaire de 530 ml, en 1988 ;
- Quai Sud Ouest sur un linéaire de 230 ml, en 2001 ;
- Quai Nord sur un linéaire de 192 ml, en 2010 ;
- Quai Central et Quai Nord sur un linéaire de 371 ml, en 2012 ;
- Quai nord Est (postes 09, 10 et 11), sur un linéaire de 355 ml, en 2016 ;
- Postes (17, 18, 19, 21 et 22), en 2017 ;
- Réhabilitation des postes : (01, 02 et 03), port pétrolier.

Ajoutons à cela, d'autres travaux de réhabilitation, qui ont porté notamment, sur :

- Le dragage des trois bassins (300 000 m³), en 1990 ;
- L'élargissement de la passe Abdelkader, en 2001 ;
- Le dragage des trois bassins (1 300 000 m³), en 2005 ;
- Le renforcement de la jetée Est, en 2007.,

Pour ce qui est des ports de pêche, outre le port de Béjaïa qui a connu à partir de 2006, une évolution de son infrastructure ; avec un quai, trois appontements et des terre-pleins dont la superficie est passée de 0,5 ha en 1962, à 1,9 ha en 2006, les pouvoirs publics ont procédé à l'aménagement de nouveaux ports de pêches relevant du port de Béjaïa.

- Le port d'Azzefoun : en 2004, avec quatre quais d'un linéaire de 568 ml, une superficie du plan d'eau de 2,67 ha et, des terre-pleins d'une superficie de 6,40 ha ;
- Le port de Tighzirt : en 2007, avec deux quais et deux appontements, de linéaires respectifs de 216 ml et 199 ml ; une superficie du plan d'eau de 2,52 ha et, des terre-pleins d'une superficie de 3,08 ha ;
- Le port de Tala Ifef : en 2012, avec deux quais et quatre appontements, de linéaires respectifs de 685 ml et 400 ml ; une superficie du plan d'eau de 6,2 ha et, des terre-pleins d'une superficie de 6,7 ha.

