

مؤسسة ميناء بجاية



ENTREPRISE
PORTUAIRE
DE BEJAIA

BÉJAÏA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA
JUILLET 2023

02 LE PORT DE BÉJAÏA, DÉSORMAIS BAPTISÉ CHEIKH AHEDDAD

03 SAISON ESTIVALE : LE TASSILI II DE RETOUR AU PORT DE BÉJAÏA

04 FEUX DE FORÊTS : LE PERSONNEL DE L'ENTREPRISE DE
BÉJAÏA SE MOBILISE

05 LU POUR VOUS

06 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

sommaire

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

www.portdebejaia.dz



LE PORT DE BÉJAÏA, DÉSORMAIS BAPTISÉ CHEIKH AHEDDAD

Le jeudi 13 juillet dernier, il a été procédé à la baptismation du port de Béjaïa, au nom de Cheikh Aheddad. La cérémonie s'est déroulée au début de l'après-midi, au niveau du port, en présence du Wali de la wilaya M. Kamel-eddine KHERBOUCHE, des autorités locales civiles et militaires, du mouvement associatif, de la société civile et de la famille révolutionnaire, accueillis à leur arrivée, par le Directeur Général de l'EPB, M. Ryad HADJAL, accompagné de son staff.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la commémoration du 61^e anniversaire du recouvrement de la souveraineté nationale. Quant au choix de la date du 13 juillet, celle-ci évoque deux événements marquants dans le parcours révolutionnaire de Cheikh Aheddad. Celle-ci devait y constituer à deux reprises, un tournant historique.



Outre l'importance dont jouit le port de Béjaïa au plan économique, une nouvelle page de son histoire ô combien riche et glorieuse, vient ainsi s'ouvrir.

Figures marquantes de la Tariqa Rahmaniya, Cheikh Aheddad est considéré comme l'un des leaders de la révolte d'El Mokrani à savoir, l'insurrection de 1871, après la conquête de l'Algérie par les français.

Mohand Ameziane Ben Ali Aheddad alias Cheikh El Haddad est né le 30 novembre 1790 à Seddouk Oufella dans la wilaya de Béjaïa, où sa famille s'y était installée.

Avant de devenir chef religieux de la confrérie Rahmaniya en 1860 Cheikh Aheddad avait déjà suivi un enseignement linguistique et religieux. On lui doit également, de nombreuses publications dans le domaine de la théologie islamique.

Le 08 avril 1871, lors d'un rassemblement au souk de Mcisna, Cheikh Aheddad avait appelé à la révolte notamment, après la proclamation du soulèvement, le 15 mars de la même année, par El Mokrani.

Après avoir été arrêté par l'armée française, le 13 juillet 1871, Cheikh Aheddad a d'abord été emprisonné au Fort Barral à Béjaïa, pour être ensuite transféré et jugé à Constantine, le 19 avril 1873 par la Cour d'assise. Une condamnation de cinq ans y a été prononcée et, Cheikh Aheddad est décédé le 29 avril, dans sa cellule, à l'âge de 83 ans. Sa réinhumation dans son village natal, a eu lieu le 02 et 03 juillet 2009, lors d'une cérémonie officielle.

Cependant, dans l'histoire de Cheikh Aheddad, le 13 juillet demeure d'abord, la date de son arrestation en 1871 puis, celle de son inhumation à Constantine en 1873.

Déjà célèbre à travers les âges le port de Béjaïa entre aujourd'hui grâce à sa rebaptisation, dans une nouvelle ère. Celle de la reconnaissance, de l'attachement aux valeurs et la volonté de perpétuer le legs historique de notre révolution que symbolisent le dévouement, l'engagement et le sacrifice de nos valeureux martyrs.

Gloire à nos valeureux martyrs et, vive l'Algérie libre et indépendante.



SAISON ESTIVALE : LE TASSILI II DE RETOUR AU PORT DE BÉJAÏA

Après avoir quitté dans la soirée du 27 mai dernier le chantier naval de l'ERENAV, le « TASSILI II » a effectué son retour au port de Béjaïa, le 12 juillet dernier et ce, dans le cadre du programme des escales prévues pour la saison estivale de l'année en cours.

Après avoir séjourné au port de Béjaïa depuis le 03 février 2023, pour des travaux de réparation et de maintenance, le « TASSILI II » a repris du service dès l'entame de la saison estivale. À noter que ce car-ferry de l'Entreprise Nationale de Transport Maritime de voyageurs (ENTMV), construit en 2004, pourrait transporter jusqu'à 1300 passager et 300 véhicules. Il possède une longueur de 146,6 m, pour 24 m de large ; et un tirant d'eau de 7,5 m.

Dans l'après-midi du mercredi 12 juillet à 16h00, le « TASSILI II » a donc accosté au port de Béjaïa, avec à son bord 1.139 passagers et 285 véhicules, en provenance de Marseille. Par ailleurs, une seconde escale s'en est suivie le jeudi 27 juillet, coïncidant dans la même journée, avec celle du « JEAN NICOLI » de la compagnie maritime française (CORSICA LINEA), en provenance également, de Marseille. De ce fait, il convient de rappeler que la gare maritime du port de Béjaïa qui s'étale sur une superficie totale de 34.145 m², jouit d'une capacité de traitement simultané de deux car-ferries. Sa capacité annuelle de traitement passagers/véhicules serait de l'ordre de 1.000.000 passagers/an et 100.000 véhicules/an.

Selon le programme établi par l'ENTMV, le « TASSILI II » serait également attendu au port de Béjaïa pour le mois d'août et « EL DJAZAIR II », pour le mois de septembre.



FEUX DE FORÊTS : LE PERSONNEL DE L'ENTREPRISE DE BÉJAÏA SE MOBILISE

Suite aux incendies qui ont touché la wilaya de Béjaïa, le 23 et le 24 juillet dernier, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa a encore une fois, réitéré son attachement aux valeurs de solidarité et d'empathie qui unissent le peuple algérien dans ce genres de circonstances ô combien douloureuses.

S'agissant des incendies qui ont ravagé de nombreux villages et de nombreuses forêts, ces derniers ont causé de nombreux dégâts humains et matériels.

Dans le cadre du soutien logistique matériel et humain apporté par l'EPB aux équipes d'intervention, nos équipes d'employés ont accompli leur mission, avec une mobilisation et une détermination sans faille et ce, grâce à Leur dévouement et leur engagement.

Un message de condoléances et de prompt rétablissement a été adressé aux victimes et à leurs familles, par la Direction Générale de l'entreprise, à travers les réseaux sociaux ;

Par ailleurs et dans le cadre de la commémoration du 27^e anniversaire de la radio régionale (SOU-MMAM), l'EPB a également apporté sa contribution au profit des secteurs et des corps honorés, tel que la protection civile.



La sécurité maritime à l'ère des nouvelles technologies et des combustibles de substitution est au cœur du thème de la Journée mondiale de la mer de 2024.

"Cap sur l'avenir : la sécurité d'abord !" a été sélectionné pour le thème de la Journée mondiale de la mer de 2024 de l'Organisation maritime internationale, qui culminera avec la célébration de la Journée mondiale de la mer le 26 septembre 2024.

Ce thème reflète les travaux de l'OMI visant à renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, parallèlement à la protection du milieu marin, tout en veillant à ce que son processus d'élaboration de la réglementation anticipe en toute sécurité l'évolution rapide de la technologie et de l'innovation.

Le Secrétaire général de l'OMI, M. Kitack Lim, a déclaré :

"Ce thème nous permettrait de nous concentrer sur l'étendue des implications en matière de réglementation provenant des technologies nouvelles et adaptées, ainsi que de l'introduction des combustibles de substitution, y compris les mesures qui permettent de réduire les émissions de GES provenant des navires, alors que l'OMI s'efforce de garantir la sécurité et l'efficacité des transports maritimes, et de potentiellement les améliorer, de manière à garantir la continuité et l'efficacité du commerce maritime international."

La sécurité a été au cœur de toutes les activités de l'OMI depuis sa création en 1948. Le cadre réglementaire évolue en permanence au fur et à mesure que des lacunes apparaissent et grâce aux travaux proactifs de l'OMI visant à anticiper les changements nécessaires pour tenir compte des technologies émergentes et de l'innovation - un exemple marquant étant l'élaboration d'un recueil de règles en fonction d'objectifs applicables aux navires de surface autonomes (recueil MASS).

L'année 2024 marque le 50ème anniversaire de l'adoption de la Convention SOLAS de 1974, le principal instrument de l'OMI régissant la sécurité maritime.

Le passage au numérique et l'automatisation révolutionnent progressivement le secteur maritime grâce à l'introduction de nouvelles technologies qui renforcent la sécurité, la sûreté et l'efficacité, optimisent les performances, réduisent l'impact environnemental et garantissent la durabilité.

Cela améliore l'efficacité et la compétitivité globales du secteur maritime, ce qui a permis de concevoir, construire et opérer les navires plus efficacement, manutentionner plus de cargaisons, réduire les coûts et augmenter la satisfaction des clients.

Les transports maritimes, représentent près de 90 % du commerce mondial, et constitue le mode de transport qui cause le moins de dommages à l'environnement. Il est évident que le renforcement de la sécurité des navires et la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) vont de pair; tous deux sont essentiels pour atteindre l'objectif d'un secteur maritime durable et efficace. Le thème "Cap sur l'avenir : la sécurité d'abord !" promeut la politique ambitieuse et accélérée de réduction des émissions de GES, qui comprend l'évaluation des risques pour la sécurité, qui découlent de l'introduction de technologies nouvelles et adaptées et des combustibles de substitution, ainsi que l'élaboration de mesures réglementaires pour traiter et, en fin de compte, atténuer ces risques.

Ce thème est également étroitement lié au Programme de développement durable à l'horizon 2030 et à plusieurs objectifs de développement durable des Nations Unies, en particulier l'ODD 7 sur l'accès à l'énergie de coût abordable, fiable, durable et moderne en facilitant l'accès à la recherche et aux technologies liées aux énergies propres ; l'ODD 8 sur la promotion d'une croissance économique soutenue, partagée et durable, du plein emploi productif et du travail décent pour tous ; l'ODD 9 sur la construction d'une infrastructure résiliente, la promotion d'une industrialisation durable qui profite à tous et l'encouragement de l'innovation ; l'ODD 13 sur la prise de mesures urgentes pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ; l'ODD 14 sur la conservation et l'exploitation durable des océans, des mers et des ressources marines aux fins du développement durable.

Le Conseil de l'OMI, à sa 129ème session, a approuvé le thème à la suite d'une proposition du Secrétaire général de l'OMI, M. Kitack Lim.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

1^{er} Janvier au 31 Juillet 2023

Indicateurs	2022	2023	VAR %
1- Trafic global (tonne)	6 715 135	6 858 070	2,13
1.1- Trafic à l'import	5 165 375	5 579 820	8,02
1.2- Trafic à l'export	1 549 760	1 278 250	-17,52
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	6 934 566	7 395 225	6,64
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	2 123 797	1 951 180	-8,13
a) Import	877 659	949 120	8,14
b) Export	1 246 138	1 002 060	-19,59
3.2- Vrac solides (tonne)	2 794 031	2 974 954	6,48
a) Import	2 794 031	2 974 954	6,48
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	1 797 307	-	-100
a) Import	1 493 685	1 655 746	10,85
b) Export	303 622	276 190	-9,03
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	1 768 512	1 533 639	-13,28
a) Import	533 674	536 879	0,60
b) Export	1 234 838	996 760	-19,28
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	4 946 623	5 324 431	7,64
a) Import	4 631 701	5 042 941	8,88
b) Export	314 922	281 490	-10,62
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	1 952 433	2 196 183	12,48
a) Import	1 952 433	2 196 183	12,48
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	136 101	138 686	1,90
a) Import (EVP)	68 076	73 089	7,36
Nombre pleins	68 076	73 089	7,36
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	68 025	65 597	-3,57
Nombre pleins	5 555	7 325	31,86
Nombre vides	62 470	58 272	-6,72
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	1 081 594	1 188 717	9,90
a) Import (tonne)	869 559	963 136	10,76
Nombre pleins	869 559	963 136	10,76
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	212 035	225 581	6,39
Nombre pleins	212 035	225 581	6,39
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	60,2%	61,5%	-

Indicateurs	2022	2023	VAR %
- Trafic passagers	13 098	23 864	82,20
a) Débarqués	11 523	20 777	80,31
b) Embarqués	1 575	3 087	96,00
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	534	513	-3,93
2- Nb navires à la sortie	534	514	-3,75
3- Nb moyen navire/jour sur rade	4	7	68,60
4- Nb moyen navire/jour à quai	8	8	-
5- Séjour moyen navire rade	-	-	-
- Céréaliers	7,64	7,93	3,80
- Cargos	2,17	2,87	32,26
- Conteneurs	0,52	4,07	682,69
- Bois	0,17	1,65	870,59
- Fer et Tubes	0,57	1,51	164,91
- Ro/Ro	-	0,79	-
6- Séjour moyen navire quai	-	-	-
- Céréaliers	9,11	9,11	-
- Cargos	3,36	3,92	16,67
- Conteneurs	2,12	3,21	51,42
- Bois	2,99	3,68	23,08
- Fer et Tubes	1,91	2,60	36,13
- Ro/Ro	2,18	4,46	104,59
C) - Effectifs total	1 429	1 401	-1,96
1- Effectifs permanents	1 379	1 361	-1,31
2- Effectifs contractuels	50	40	-20,00
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/journalier	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	614	601	-2,12
2- Effectifs service technique	515	504	-2,14
3- Effectifs service administratif	300	296	-1,33
4- Cadre	206	202	-1,94
5- Agent de maîtrise	277	273	-1,44
6- Agent d'exécution	946	926	-2,11
* Taux d'encadrement (%)	14,42	14,42	0,02