

# BÉJAÏA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA  
JANVIER 2024

## SOMMAIRE

02 PRÉPARATION OPTIMALE POUR ACCUEILLIR LES VOYAGEURS EN 2024  
LE WALI DE BÉJAÏA EN INSPECTION À LA GARE MARITIME

03 L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA ACCUEILLE SON  
EXCELLENCE L'AMBASSEDEUR DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE

04 RENFORCEMENT DES LIENS DE COOPÉRATION LE PORT DE BÉJAÏA REÇOIT UNE  
DÉLÉGATION DE CADRES DE SIKKDA

05 BILAN ET PERSPECTIVES À L'ORDRE DU JOUR

06 L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA HONORE SES EMPLOYÉS

07 LU POUR VOUS

08 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

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

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





## LE WALI DE BÉJAÏA EN INSPECTION À LA GARE MARITIME : PRÉPARATION OPTIMALE POUR ACCUEILLIR LES VOYAGEURS EN 2024

Le wali de Béjaïa, M. Kamal Eddine KERBOUCHE a effectué, ce lundi 28 janvier 2024, une visite d'inspection et de travail à la gare maritime du port de Béjaïa, accompagné des membres du comité de sécurité, du Directeur des Transports et du Directeur Général du port de Béjaïa, Monsieur Ryad HADJAL.



La gare maritime de Béjaïa, érigée selon les normes internationales, se positionne comme un pivot essentiel dans le transit des passagers et des véhicules. Avec une capacité d'accueil dépassant le million de passagers par an, elle garantit sécurité et confort à ses usagers.



En rappel, l'année précédente a enregistré le transit de plus de 58 000 passagers et 24 000 véhicules en huit mois d'activité. Le wali a souligné l'importance cruciale de préparer cette infrastructure pour accueillir tant les touristes nationaux qu'étrangers, ainsi que les citoyens désireux de voyager à l'étranger pour leurs vacances d'été. Il a également mis en exergue l'impératif d'une coordination harmonieuse et efficace entre les divers services portuaires, ainsi que la nécessité de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le flux des personnes et des véhicules à destination et en provenance du port de Béjaïa.





## L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAIA ACCUEILLE SON EXCELLENCE L'AMBASSADEUR DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE.

Ce mardi 16 janvier 2024, son Excellence, Monsieur Pierre YVES, Ambassadeur de la Confédération Suisse, a effectué une visite officielle au port de Béjaïa, où il a été chaleureusement accueilli par Monsieur HADJAL Ryad, Directeur Général de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa et son équipe.



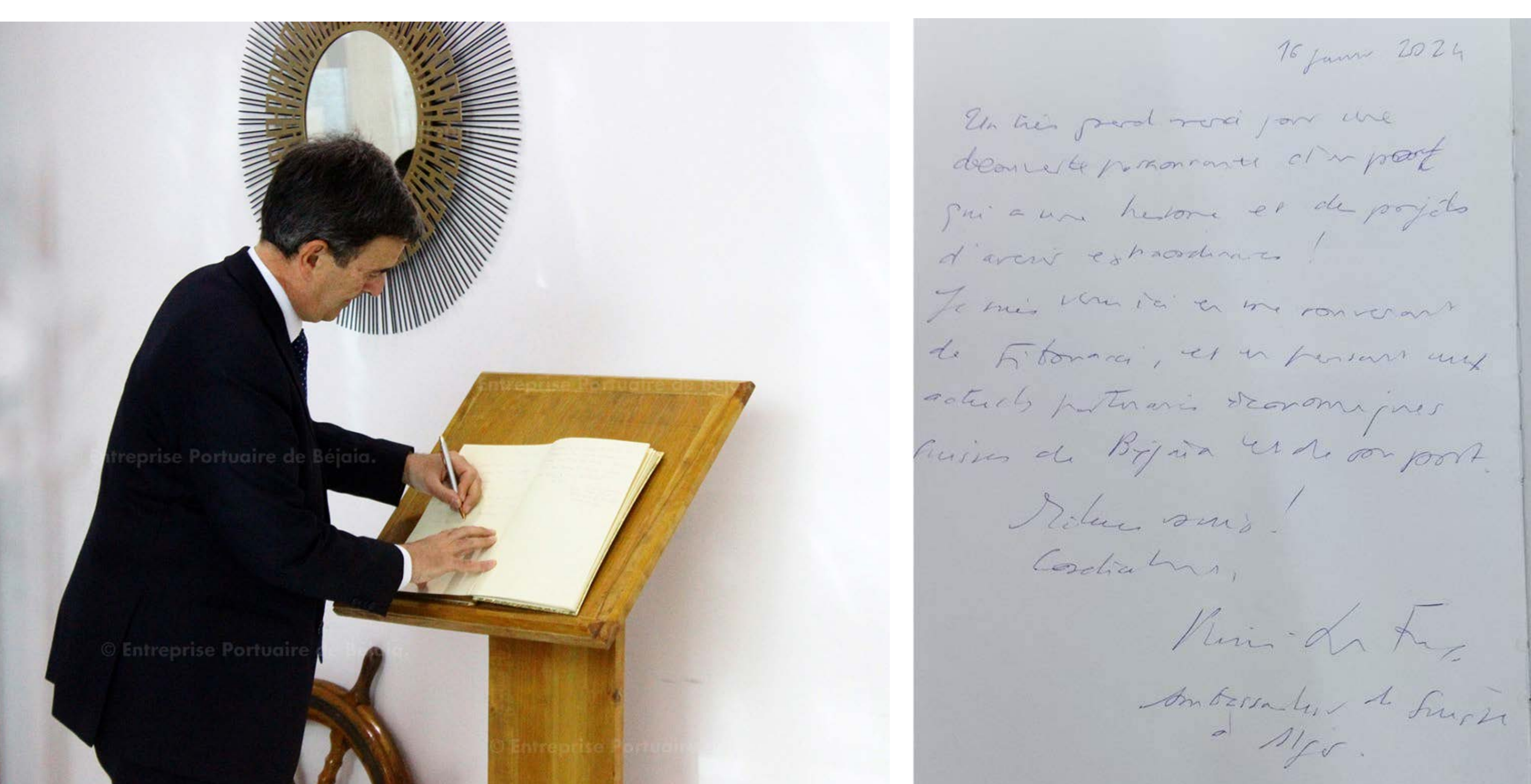
Au cours de sa visite, l'Ambassadeur a eu l'occasion de découvrir les atouts, les investissements récents et les projets futurs du port lors d'une présentation détaillée.

Par la suite, la délégation s'est rendue à la gare maritime, où l'ambassadeur a été invité à visiter l'espace muséal dédié à l'histoire riche et aux réalisations maritimes du port.



Monsieur l'ambassadeur de la Confédération Suisse a eu l'occasion de signer le livre d'or de l'EPB.

La visite, s'est poursuivie à bord d'une pilotine, où Monsieur Ryad HADJAL, DG de l'EPB a pu expliquer et faire découvrir les installations portuaires de manière concrète.



Cette visite a permis à l'Ambassadeur de mieux comprendre l'importance stratégique du port et son rôle dans le développement économique de la région.

Cette visite a été l'occasion pour l'Ambassadeur Suisse de renforcer les liens bilatéraux entre la Suisse et l'Algérie, et de mieux appréhender les opportunités de coopération commerciale future dans le domaine maritime.







## RENFORCEMENT DES LIENS DE COOPÉRATION LE PORT DE BÉJAÏA REÇOIT UNE DÉLÉGATION DE CADRES DE SKIKDA

Du 17 au 18 janvier 2024, le port de Béjaïa a eu l'honneur d'accueillir une équipe de cadres de l'Entreprise Portuaire de Skikda, dans le cadre d'un échange visant à partager les expériences et à renforcer la coopération entre ces deux ports. Le Directeur général du Port de Béjaïa a chaleureusement accueilli l'équipe et a ensuite présenté brièvement le port ainsi que les projets de développement en cours et à venir.



Au cours de leur visite, les membres de la délégation ont eu l'opportunité de découvrir les installations portuaires gérées par la BMT Spa, responsable de l'exploitation du terminal à conteneurs. Ils ont pu observer de près les opérations de manutention des conteneurs et ont été introduits au centre de numérisation, jouant un rôle crucial dans la fluidification et la sécurisation des opérations portuaires.



Le lendemain, la délégation a été conviée à une présentation détaillée des travaux de maintenance réalisés par la BMT, suivie d'une visite de son centre de formation. Doté d'équipements de pointe, ce centre offre des formations qualifiantes dans les domaines portuaires et logistiques, contribuant ainsi à l'amélioration des compétences du personnel portuaire.

Les cadres du port de Skikda ont exprimé leur grande satisfaction et leur gratitude envers l'accueil chaleureux et le professionnalisme du personnel du port de Béjaïa et de sa filiale, la BMT. Ils ont souligné l'importance cruciale de la coopération entre les deux ports, soulignant son rôle dans le partage des meilleures pratiques et le développement mutuel. En outre, ils ont exprimé leur ferme volonté de continuer à approfondir cette coopération à l'avenir.

Cette visite a également été l'occasion pour la délégation de Skikda de saluer l'excellence opérationnelle du port de Béjaïa et de sa filiale, la BMT, témoignant ainsi de la reconnaissance de l'ensemble de l'équipe pour les efforts déployés dans la promotion de l'efficacité et de la qualité des services portuaires.





# BILAN ET PERSPECTIVES À L'ORDRE DU JOUR

Dans la perspective de consolider les liens d'échange et de communication entre la Direction Générale et l'ensemble des cadres de l'entreprise ainsi que ses différentes structures, la direction générale de l'EPB a organisé le lundi 29 janvier dernier, une journée au profit des cadres de l'entreprise. Cette rencontre annuelle a pour but la présentation du bilan physique et financier de l'exercice écoulé ainsi que les faits marquants et les perspectives de cette dernière, en plus des défis que l'EPB aspire à relever durant les mois et les années à venir.



La réunion qui s'est déroulée au niveau du bloc extérieur de la gare maritime, a vu la présence du Directeur Général de l'EPB M. Ryad HADJAL, du Directeur Général de BMT M. YONG TECK YEE, du représentant du partenaire social et de l'ensemble des cadres appartenant aux différentes structures de l'entreprise.

La rencontre a débuté à 08h30 pour s'achever à environ 12h30. L'évolution des différents indicateurs physiques et agrégats liés à l'activité de l'entreprise, les résultats générés par l'activité de l'entreprise sur le plan financier, la situation des ressources humaines, le développement de BMT et la mise en exploitation de l'APCS, en ont constitué l'ordre du jour.



Dans son allocution d'ouverture, le Directeur Général de l'EPB M. Ryad HADJAL a d'abord souhaité la bienvenue à l'assistance. Ensuite, il a donné, tour à tour, la parole à Mme OUARED, M. MAHDI, Mme BARCHICHE, M. ABDERRAHIM et M. BOUMERZOUG. Respectivement, chacun à travers son volet, a mis l'accent sur l'évolution de la situation et les faits marquants qui ont caractérisé l'exercice précédent.



Les différents exposés ont porté notamment sur :

- La hausse du trafic dans certains secteurs,
- L'augmentation du chiffre d'affaire et la réduction de la dette,
- La stabilité des effectifs et le développement de la formation,
- Le bon déroulement des opérations quant à la maîtrise du système de fenêtres d'accostage, l'usage des simulateurs et la rénovation du QC1,
- La mise en exploitation de la plateforme (APCS) ; celle-ci étant pour rappel, une plateforme communautaire portuaire d'échanges de données numériques, à laquelle incombent différentes missions. Elle a pour but de dématérialiser les procédures, de fédérer les usagers et de réduire les surcoûts engendrés notamment par les surestaries.

La rencontre a été clôturée par une présentation du premier responsable de l'EPB où il a exposé les différents faits marquants qui ont caractérisé l'activité de l'entreprise durant l'année écoulée, les différents projets en cours et les multiples actions à mettre en place dans la perspective de garantir à l'entreprise, un avenir meilleur.

La rencontre s'est achevée par un débat qui a permis au premier responsable de l'entreprise de répondre à toutes les questions de l'assistance. Auparavant, la parole a été donnée au représentant du partenaire social qui à son tour, a incité l'ensemble des cadres présents à continuer à fournir davantage d'efforts et de sacrifices, afin que le port de Béjaïa conserve son rôle de pionnier.





# L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA HONORE SES EMPLOYÉS

En collaboration avec le partenaire social, la Direction Générale de l'entreprise a organisé dans la matinée du 11 janvier dernier une collation en l'honneur de 37 employés ayant récemment postulé au départ à la retraite. L'initiative s'inscrit dans le cadre de la redynamisation de l'action des ressources humaines et la consolidation des actions menées par le partenaire social.

La cérémonie s'est déroulée au niveau du bloc extérieur de la gare maritime en présence du Directeur Général de l'EPB M. Ryad HADJAL, du staff dirigeant de l'entreprise, de membres représentant le partenaire social ainsi que les employés concernés.

En guise de reconnaissance, un vibrant hommage a été rendu par l'assistance au cours de la cérémonie, aux 37 employés, pour les efforts consentis tout au long de leurs carrières respectives au sein de l'entreprise et surtout pour leur sérieux, leur abnégation et leur dévouement dans le travail.







## Pierre-Antoine Villanova, Corsica Linea : « La chasse à la part de marché qui crame du carbone ne nous intéresse pas »

C'est une voix qui détonne, assumant des choix de sobriété, y compris dans la croissance, pour que chaque tonne de carburant consommée le soit pour une bonne raison, à savoir transporter des personnes ou des marchandises dans un navire plein. Entretien avec le directeur général de Corsica Linea (et Pierre Mainguy, directeur commercial et marketing). Pierre-Antoine Villanova s'était contenté jusqu'alors de formuler le strict minimum sur tous les sujets d'entreprise. jusqu'à présent...

Vous venez d'être élu à la présidence du Top 20, qui réunit les dirigeants des plus grandes entreprises de la métropole Aix-Marseille Provence. Vous avez mis Le Méditerranée à disposition de réfugiés ukrainiens. Votre premier ferry au GNL a été baptisé à en présence de Clément Beaune, ministre des Transports et ancien ministre des Affaires européennes, dont vous avez salué « l'implication discrète » pour fiabiliser la DSP sur la Corse... Vous voulez être plus visible ? Faire preuve d'exemplarité ? Faire valoir votre différence alors que vous avez quitté Armateurs de France ?

Pierre-Antoine Villanova : Rien de tout cela. Nous avons tout simplement davantage à raconter aujourd'hui. Communiquer sur ce que l'on va faire avant de l'avoir réalisé n'est pas dans la culture "low profile" de l'entreprise. Maintenant que notre histoire est ancrée, solide et que plus personne ne peut la contester car elle est vérifiable, par ses résultats, nous avons plus de légitimité à nous exprimer. Cette attitude nous a permis de gagner en crédibilité auprès de l'ensemble des parties prenantes, qu'il s'agisse des administrations, des collectivités territoriales, des pouvoirs publics ou des banquiers. Les résultats de Corsica Linea au bout de sept ans sont là car ils sont adossés à un socle de valeurs.

Celles que vous avez exposées en présence de Clément Beaune lors de la mise en service de votre premier navire au GNL il y a un an. Il ne s'agissait donc pas d'éléments de langage ?

P-A.V. : Le passager ne s'intéresse pas aux messages corporate que nous voudrions émettre. Seul son expérience à bord importe. Mais j'ai la faiblesse de croire que tout ce que l'on prouve être – en clair notre adéquation entre ce que nous projettons et ce que nous sommes –, influence l'opinion du client et joue en faveur de l'attractivité de l'entreprise.

Même si on en fait un mot-valise, la satisfaction du client est le premier pilier de nos valeurs devant l'ambition sociétale et l'impérieuse nécessité de réussir la transition environnementale. Quant à ma vision, elle est simple : être l'entreprise de transport passagers et de fret la plus moderne de Méditerranée d'ici 2030.

En quoi consiste « être une entreprise moderne » dans votre secteur ?

P-A.V. : La société est en train de changer profondément. Les gens veulent vivre en phase avec leurs convictions. C'est une nouvelle modernité, celle à laquelle j'aspire aussi au niveau de l'entreprise. En étant en adéquation complète avec les valeurs de notre temps, on attire plus de clients. Et nos résultats le prouvent. On a enregistré une croissance de 15 % sur l'ensemble de nos marchés depuis 2016 [date de la création d'entreprise, NDLR]. Il y a 25 compagnies de transport de passagers en Europe. Le classement de Tripadvisor nous accorde la quatrième place pour le critère de la satisfaction client. C'est le niveau des compagnies scandinaves.

Le retour client est un critère que nous traçons chaque semaine et que nous prenons très au sérieux. Ainsi, suite à des remontées, nous avons procédé à des aménagements sur le Méditerranée, mis en chantier en mars dernier pour la réfection complète des salons fauteuils, des sanitaires, des bars-restaurants, et la création d'un grand espace jeux pour enfants.

Vos résultats précisément. Comment s'est déroulée l'année ?\*

P-A.V. : Elle reflète la fidélisation du client. Le trafic sur la Corse a augmenté de 10 % sur un marché qui est en baisse, de 3 à 4 %. Vers Propriano, nous avons enregistré 85 % de hausse cet été. Le cas de ce port est intéressant car il était desservi auparavant par La Méridionale. Cela veut dire que les clients se reconnaissent dans notre offre et adhèrent à la marque.

Inversement, comment expliquez-vous que certaines lignes soient moins spectaculaires dans leur croissance ?

Pierre Mainguy, directeur commercial et marketing : Nous suivons principalement trois indicateurs : le niveau d'offre et sur la Corse, et nous en avons mis un peu plus que l'été dernier, le taux moyen de remplissage – sur chaque ligne [Ajaccio, Bastia, Ile Rousse, Propriano, NDLR], on progresse de 5 % –, et la satisfaction client, autour de 90 % en passager et de 85 % sur le fret.

Pourquoi ne pas communiquer votre taux d'occupation ?

P-A.V. : Un taux moyen ne veut rien dire dans nos activités très saisonnières. C'est son évolution qui nous intéresse. Et il nous montre que le passager est en croissance sur la Corse comme sur l'Afrique du Nord. Sur la Corse, le fret est toutefois en baisse de 5 à 6 % [1,7 million de linéaire, NDLR] en raison de la conjoncture économique et des grèves de début d'année, retard qui n'a pas pu être rattrapé durant l'année. Ces deux paramètres ont contribué, de façon égale, à la dégradation. La fin de certains grands chantiers BTP en Corse, qui avaient généré un trafic important ces dernières années, se reflète dans les trafics. Mais sur le passager, on a gagné de l'ordre de deux points de parts de marché si bien que l'on va finir l'année 2023 autour de 23 à 24 % de parts de marché contre 11 à 12 % en 2016.

Prises sur qui, gagnées sur qui ?

P-A.V. : Les clients réguliers, qui avaient déserté à Toulon, sont revenus à Marseille. J'insiste sur le « régulier » car je ne parle pas du touriste. Nous avons contribué à la stabilité du port de Marseille. La fiabilité tous les jours, en temps et en heure, l'absence des troubles sociaux et l'offre des opérateurs, celle de Corsica Linea et de la Méridionale, ont remis Marseille en selle. Je peux l'illustrer : pour la première fois depuis 20 ans, en saison creuse, en février ou mars, le port de Marseille a enregistré plus de passagers que le port de Toulon vers la Corse. Quand la Datar a construit la France, l'autoroute du soleil a fait de Marseille la porte d'entrée et de sortie naturelle vers la Méditerranée mais les dysfonctionnements des années passées [il ne nommera pas la SNCM, NDLR] ont fait le lit du port de Toulon.

Une évasion que vous êtes en mesure de chiffrer ?

P-A.V. : Le détournement de trafic vers Toulon est difficile à évaluer. Mais entre 2016 et 2023, les départs passagers depuis Marseille ont plus que doublé et ceux depuis Toulon (Corsica Ferries) ont perdu 10 points de parts de marché. Soit 13 points de plus depuis 2016 pour Corsica Linea et 10 points de moins pour Corsica Ferries qui assure cependant toujours 65 % du trafic passagers en 2023.

Vous avez renforcé votre desserte de l'Algérie et de la Tunisie en 2023, au départ de Marseille mais aussi de Sète vers Bejaia, dont les escales hebdomadaires sont passées à deux, et vers Skikda, touché une fois par semaine. Parallèlement, vous avez ouvert un service ro-pax en septembre vers Tunis La Goulette. Investir 5 M€ pour mettre à niveau la flotte de façon à desservir le Maghreb, petit marché pour le fret, n'est pas un peu disproportionné ?

Pierre Mainguy : Pour la ligne Marseille-Tunis, de mi-septembre à mi-juin, on y va une fois par semaine et trois fois par semaine en été. On a en effet adapté notre outil naval pour intégrer du fret sur la ligne. Historiquement, c'était le Casanova qui y était déployé. Cela avait du sens l'été parce que le navire est plein, à plus de 2 500 passagers. En revanche, en hiver, ces marchés sont encore plus saisonniers que la Corse. On a donc décidé de positionner le Jean Nicoli, ro-pax parfait pour combiner du passager (capacité de 1 400 personnes) et du fret dans de bonnes conditions. Sur la période hivernale, nous avons entre 30 et 40 remorques dans les deux sens. Nous ne recherchons pas la performance sur ce trafic mais de remplir le garage de façon à compléter le passager.

Les différentes expériences avortées posent la question de la pertinence d'un marché pour le fret maritime au Maghreb. Quel est votre sentiment ?

P-A.V. : Il y a un marché de conteneurs vers l'Algérie qui n'est pas le nôtre [pause, sourire, NDLR]. Il y a un marché fret qui existe depuis toujours vers Tunis, sur lequel nous avons pris une petite part de marché, de moins de 5 %.

Vous vous doutez que CMA CGM ne va pas rester inactif avec La Méridionale dans son escarcelle. Le groupe ne va se contenter d'affréter des navires à un concurrent. Cela vous inspire un commentaire ?

P-A.V. : Un seul. Le président du Top 20 que je suis désormais se réjouit que la Méridionale soit dans de bonnes mains, qu'une entreprise marseillaise se préoccupe d'une autre entreprise de la métropole. Il faut être soulagé pour les marins et le port de Marseille. Après, est-ce que cela peut être un concurrent, je n'ai pas d'avis à ce stade.

Pourquoi avoir intégré le port de Sète dans votre offre sur le Maghreb ?

P-A.V. : C'est un port qui ouvre naturellement vers le sud, qui n'allonge pas trop les distances vers l'Algérie par rapport à Marseille où nous sommes un peu saturés. On a en outre trouvé un port attractif et des partenaires motivés. En 2024, nous offrirons sept départs par semaine depuis Marseille vers l'Afrique du Nord et deux depuis Sète, donc neuf départs hebdomadaires vers le Maghreb. Les deux ports français sont par ailleurs bien engagés dans la transition environnementale. Marseille est un pionnier dans le branchement à quai en Méditerranée et Sète s'y met. Marseille reste bien entendu le port numéro un et naturel vers l'Afrique du Nord et la Corse.

L'année 2023 a remis sur la table le sujet du dumping social, qui a généré des remous sociaux. Vos homologues du transmanche, Brittany Ferries et DFDS, ont exercé un lobbying actif et obtenu une loi. Ce dossier a réveillé la question de la concurrence entre le pavillon français premier registre et le pavillon international italien, sous lequel opère Corsica Ferries mais aussi GNV du groupe MSC. Comment avez-vous appréhendé ces sujets alors que vous opérez sous le premier registre ?

P-A.V. : Cela fait 20 ans qu'on en parle. Oui, il y a une distorsion de concurrence réelle sur les lignes intra-européennes entre un pavillon italien et le premier registre français. Les coûts d'exploitation sont deux fois plus importants pour un pavillon français. Oui, on se bat à armes inégales. Non, ce n'est pas normal. Mais nous sommes fiers d'être le deuxième employeur de marins français [le premier est Brittany Ferries, NDLR] et nous défendons le pavillon français, premier registre, pour que les marins naviguent dans des conditions sociales de qualité.

Faire revenir le Rif sur les lignes passagers sur l'Afrique du Nord dont il est exclu depuis le décret du 21 avril 2006 est une solution ?

P-A.V. : Nous ne sommes pas pour empiler les lois. Un cadre existe, celui de l'État d'accueil, qu'il faut faire appliquer et contrôler plus et mieux. Sur ces questions complexes, le secrétaire d'État à la Mer, Hervé Berville, a lancé un groupe de travail, piloté par la direction des Affaires maritimes. Il doit déboucher sur des propositions et un plan d'action d'ici mars.

Votre participation à la Convention des entreprises pour le climat (CEC) – six sessions en six mois à plancher sur un plan de route environnemental et énergétique –, semble vous avoir bousculé ?

P-A.V. : J'ai travaillé pendant 22 ans dans le monde de l'environnement [groupe Suez à l'international, notamment la filiale spécialisée dans la gestion des déchets et traitement des eaux, NDLR]. C'est ma culture. Mais quand j'ai pris la direction générale, en mai 2016, de Corsica Linea, j'en savais peu sur la pollution d'un navire. J'ai vite compris que les fumées étaient un problème local et le CO2, un problème global. On a décidé de s'y atteler, non pas parce qu'on court après des normes, des lois ou des réglementations, mais parce c'était important. D'où l'investissement dans le branchement à quai pour trois navires, le traitement des fumées sur cinq navires, l'achat d'un premier navire neuf au GNL avec l'énergie d'un second [cet entretien a été réalisé avant l'annonce faite le 8 janvier de la commande ferme, NDLR]. Le GNL n'est pour nous qu'une étape avant de basculer vers le bio-GNL qui sera disponible en économie circulaire dans un horizon de trois ans. La participation à la CEC m'a conforté dans la volonté d'agir.

Elle vous a manifestement incité à revoir votre objectif de réduction des émissions de CO2, qui n'est plus de 30 % mais de 40 % en 2030 par rapport à 2022.

P-A.V. : Aucun effet d'annonce de notre côté. Cet objectif peut paraître ambitieux mais il est réfléchi, chiffré, programmé et planifié. Et on va le faire sans toucher à l'équilibre économique de l'entreprise. On a identifié 52 projets avec effet de levier sur les émissions de CO2, les rejets en mer et les fumées. Notre programme prévoit des mesures techniques portant sur l'efficacité énergétique de chaque navire (travail sur les bulbes, la coque, etc...), la motorisation, l'introduction de nouveaux combustibles. On l'a amorcé avec du biodiesel [30 % sur cinq des neuf navires de la flotte, NDLR].

Vous avez indiqué lors des Assises de l'économie de la mer que vous étiez disposé à faire des arbitrages ligne par ligne. Vous pourriez être amené à désarmer des navires ? Les marins sont à l'aise avec cette idée ?

P-A.V. : On ne parle pas suffisamment du premier levier à impact, la sobriété. On commence à réduire ses émissions de CO2 en naviguant moins et moins vite. La chasse à la part de marché qui crame du carbone ne nous intéresse pas. L'idée est de faire en sorte que chaque tonne de carburant consommée le soit pour une bonne raison, à savoir transporter des personnes ou des marchandises dans un navire plein. Donc oui, nous pouvons être amenés à faire des arbitrages sur des lignes qui émettent beaucoup de CO2 pour peu de revenus ou de marges. Clairement, cela veut dire que si je peux faire la même chose avec un navire de moins, je le ferais.

Les marins adhéreront à un projet qui les rend fiers d'être dans une entreprise consciente de ses responsabilités à l'égard de l'environnement et qui aura eu raison dix ans avant tout le monde. C'est le pari que je fais en tout cas.

Plus que des choix de sobriété dans votre exploitation, vous semblez assumer une certaine frugalité dans la croissance ?

P-A.V. : L'hyper-croissance, telle qu'elle était promue dans les années 90, j'en conviens. Il faut en faire le deuil. C'est cela être une entreprise moderne.

Propos recueillis par Adeline Descamps

\*Depuis Marseille, Corsica Linea assure quotidiennement la desserte de la Corse (Bastia, Ajaccio, Île-Rousse et Propriano) et propose des lignes hebdomadaires vers l'Algérie (Alger, Béjaïa, Skikda) et la Tunisie (port de Tunis). En 2022, elle a transporté 863 000 passagers et acheminé 1,7 million de mètres linéaires de fret.



# PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

## DU 1<sup>er</sup> au 31 Janvier 2024

Indicateurs	2023	2024	VAR %
1- Trafic global (tonne)	993 587	1 151 114	15,85
1.1- Trafic à l'import	796 441	950 881	19,39
1.2- Trafic à l'export	197 146	200 233	1,57
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	1 010 467	1 137 192	12,54
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	279 749	320 005	14,39
a) Import	141 685	155 476	9,73
b) Export	138 064	164 529	19,17
3.2- Vrac solides (tonne)	411 001	534 542	30,06
a) Import	411 001	534 542	30,06
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	302 837	296 567	-2,07
a) Import	243 755	260 863	7,02
b) Export	59 082	35 704	-39,57
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	221 941	252 847	13,93
a) Import	83 877	90 318	7,68
b) Export	138 064	162 529	17,72
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	771 646	898 267	16,41
a) Import	712 564	860 563	20,77
b) Export	59 082	37 704	-36,18
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	312 062	431 576	38,30
a) Import	312 062	431 576	38,30
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	21 753	22 916	5,35
a) Import (EVP)	11 094	11 422	2,96
Nombre pleins	11 094	11 422	2,96
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	10 659	11 494	7,83
Nombre pleins	1 445	1 028	-28,86
Nombre vides	9 214	10 466	13,59
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	189 240	170 584	-9,86
a) Import (tonne)	149 457	135 704	-9,20
Nombre pleins	149 457	135 704	-9,20
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	39 783	34 880	-12,32
Nombre pleins	39 783	34 880	-12,32
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	62,5%	57,5%	-7,95

Indicateurs	2023	2024	VAR %
- Trafic passagers	-	2 228	-
a) Débarqués	-	1 300	-
b) Embarqués	-	928	-
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1-Nb navires à l'entrée	74	82	10,81
2-Nb navires à la sortie	75	80	6,67
3- Nb moyen navire/jour sur rade	5	3	-26,02
4-Nb moyen navire/jour à quai	9	4	-57,67
5- Séjour moyen navire/Rade			
- Céréaliers	8,49	10,75	26,62
- Cargos	4,15	2,36	-43,13
- Conteneurs	0,54	0,77	42,59
- Bois	1,67	5,44	225,75
- Fer et Tubes	1,69	1,65	-2,37
- Ro/Ro	-	5,04	-
6-Sejour moyen navire/Quai			
- Céréaliers	11,35	8,53	-24,85
- Cargos	6,12	2,73	-55,39
- Conteneurs	2,00	3,63	81,50
- Bois	4,45	4,84	8,76
- Fer et Tubes	1,75	1,62	-7,43
- Ro/Ro	4,96	1,21	-75,60
C) - Effectifs total	1 420	1 386	-2,39
1-Effectifs permanents	1 366	1 344	-1,61
2-Effectifs contractuels	54	42	-22,22
3-Effectifs journaliers	-	-	-
4-Effectifs CDD/journalier	-	-	-
5-Effectifs DAIP	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1-Effectifs service production	606	588	-2,97
2-Effectifs service technique	514	501	-2,53
3-Effectifs service administratif	300	297	-1,00
4-Cadre	206	206	-
5-Agent de maitrise	274	270	-1,46
6-Agent d'exécution	940	910	-3,19
* Taux d'encadrement (%)	14,51	14,86	2,45