



LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'EPB PROMU AU POSTE DE PDG

Le Conseil d'Administration en date du 09 janvier 2020, a procédé à l'élection de M.KASMI Halim au poste de Président du Conseil d'Administration de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa



FENÊTRES D'ACCOSTAGE : SIGNATURE DU PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LE PORT DE BÉJAÏA ET LES ARMATEURS

Dans le but d'améliorer la qualité de services aux navires porte-conteneurs, un protocole d'accord a été signé le 06 janvier 2020



ESCALE TEST D'UN PREMIER NAVIRE AU NOUVEAU POSTE À QUAI

En prévision de la mise en exploitation du nouveau poste à quai (Poste 25) dont les travaux ont été achevés, une escale test d'un navire porte-conteneurs a été effectuée avec succès le 06 janvier 2020 au niveau de ce quai, qui vient renforcer les capacités d'accueil du port de Béjaïa, avec un linéaire de quai supplémentaire de 170 ml et un gain de terre-plein de 16 500 m².

Rétrospective 2019 : faits marquants

RETROSPECTIVE 2019

- RÉSULTATS PHYSIQUES 2019
- PROJETS ABOUTIS
- ACQUISITIONS EN 2019
- ACTIONS
- FORMATIONS

ASSEGGAS AMEGGAZ

2970



Votre confiance, pour de meilleures performances

www.portdebejaia.dz

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'EPB PROMU AU POSTE DE PDG

Le Conseil d'Administration en date du 09 janvier 2020, a procédé à l'élection de M.KASMI Halim au poste de Président du Conseil d'Administration de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, conformément aux dispositions statutaires de la société.

Nos félicitations à M.KASMI, qui est désormais Président Directeur Général de l'EPB et nos souhaits de plein succès dans ses fonctions.





FENÊTRES D'ACCOSTAGE : SIGNATURE DU PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LE PORT DE BÉJAÏA ET LES ARMATEURS

Dans le but d'améliorer la qualité de services aux navires porte-conteneurs, un protocole d'accord a été signé le 06 janvier 2020, entre l'Entreprise Portuaire de Béjaïa et les armements de lignes régulières opérant au port de Béjaïa, dans le cadre de la mise en œuvre du projet du système de fenêtres d'accostage et ce, afin de réduire, voire de supprimer les délais d'attente en rade pour les navires porte-conteneurs.



On entend par système de fenêtres d'accostage, le système par lequel un programme d'accostage préétabli est attribué à un armateur opérant au port de Béjaïa, via un espace Web.

La fenêtre d'accostage désigne, quant à elle, l'intervalle de temps exprimé en jours à quai, alloué à un armateur, au port de Béjaïa, pour les opérations de déchargement de ses navires porte-conteneurs.

Deux (02) postes à quai (Poste 22 et Poste 24), seront réservés et affectés au système de fenêtres d'accostage sur un linéaire de 500 mètres de quai.

Ce projet qui offre beaucoup d'avantages et de facilités, a été accueilli avec beaucoup d'enthousiasme par les liners qui vont bénéficier par conséquent de célérité et de gain de temps pour leurs transactions commerciales.

Dans la perspective de la mise en œuvre de ce projet, une deuxième rencontre entre les armateurs, les responsables de l'EPB et ceux de BMT a eu lieu le 15/01/2020.



Les objectifs de la réunion ont été atteints, cette dernière s'étant soldée par la finalisation et l'approbation du règlement d'exploitation détaillé du système des fenêtres d'accostage qui sera signé avant la fin du mois de janvier 2020 par l'ensemble des parties.



ESCALE TEST D'UN PREMIER NAVIRE AU NOUVEAU POSTE À QUAÏ



En prévision de la mise en exploitation du nouveau poste à quai (Poste 25) dont les travaux ont été achevés, une escale test d'un navire porte-conteneurs a été effectuée avec succès le 06 janvier 2020 au niveau de ce quai, qui vient renforcer les capacités d'accueil du port de Béjaïa, avec un linéaire de quai supplémentaire de 170 ml et un gain de terre-plein de 16 500 m².



RÉTROSPECTIVE 2019

Rétrospective 2019 : faits marquants

NOS RÉSULTATS PHYSIQUES 2019 :

Trafic global : 19,24 millions de tonnes	- 0,39%
• Importations : 10,54 millions de tonnes	+ 0,89%
• Exportations : 8,69 millions de tonnes	-1,90%

NOS PROJETS ABOUTIS :

- Réception d'un nouveau poste à quai (Poste 25)
- Confortement du quai de la CASBAH
- La réhabilitation du tunnel Sidi Abdelkader

NOS ACQUISITIONS EN 2019 :

- Sept (07) chariots élévateurs à fourches à mât triplex d'une capacité de levage de 5 tonnes HYUNDAI Modèle 50D-9SA ;
- Trois (03) chariots élévateurs à fourches à mât triplex d'une capacité de levage de (07) tonnes modèle FD70T-MWL3 ;
- Une (01) pelle excavatrice sur chenille en caoutchouc avec godet retro VOLVO type EC140DL ;
- Deux (02) spreaders automatiques single lift de marque BROMMA modèle: EH5U : Li

NOS ACTIONS:

- Mise en œuvre du projet du « Manifeste électronique »
- Signature du règlement d'exploitation du système des fenêtres d'accostage

NOS FORMATIONS :

- 318 employés ont été formés en 2019 entre séminaires et perfectionnement et formations diplômantes.



IMO SULPHUR 2020 : COMPRENDRE LA RÉGLEMENTATION MARITIME SUR LE SOUFRE ET LES IMPACTS SUR LE FRET

Le 1^{er} janvier 2020 la norme « IMO sulphur 2020 » ou Low Sulphur de L'Organisation Maritime Internationale (IMO) est entrée en vigueur. Cette réglementation mondiale vise à réduire les émissions soufrées des navires de -85% et cela sur toutes les mers et océans du globe.

Objectifs IMO 2020 :

- Améliorer la qualité de l'air rejeté par les navires
- Limiter les impacts du fret maritime sur l'environnement et la santé
- Etendre les Zones de Contrôle des Emissions (ECA), auparavant limitées à l'Europe du Nord, la Mer Baltique et l'Amérique du Nord.

Ce qui change en 2020 ?

Toutes les zones maritimes mondiales ne devront pas excéder 0,5% de teneur en soufre dans l'air (contre 3,5% en 2015).

Cette évolution constitue un véritable enjeu environnemental et technique pour les compagnies maritimes qui ont 3 possibilités pour y répondre :

- Utiliser le diesel marin, 2 fois plus cher que le carburant actuel
- Utiliser des systèmes de retraitement des fumées appelés « scrubbers »
- Utiliser des énergies alternatives comme le gaz naturel liquéfié (GNL)

Quelles répercussions sur votre fret maritime ?

Pour respecter la norme 2020, les compagnies maritimes doivent budgéter leurs investissements et adapter leurs offres.

En attendant, que les premiers navires porte-conteneurs propulsés au GNL entrent en service d'ici fin 2020/début 2021, les armements vont donc devoir s'approvisionner en LSFO ou s'équiper en scrubber afin de respecter les normes environnementales qui sont entrées en vigueur à partir du 1^{er} Janvier 2020.



PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

DU 01 JANVIER AU 31 DECEMBRE 2019

Indicateurs	2018	2019	VAR %
A) - Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonnes)	19 319 974	19 244 225	-0,39
1.1- Trafic à l'import	10 452 773	10 545 690	0,89
1.2- Trafic à l'export	8 867 201	8 698 535	-1,90
2- Jauge brute à l'entrée (tonnes)	16 895 351	16 696 961	-1,17
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonnes)	9 528 055	9 480 453	-0,50
a) Import	1 506 085	1 663 656	10,46
b) Export	8 021 970	7 816 797	-2,56
3.2- Vrac solides (tonnes)	5 894 522	6 015 585	2,05
a) Import	5 894 522	5 907 266	0,22
b) Export		108 319	-
3.3- Marchandises diverses (tonnes)	3 897 397	3 748 187	-3,83
a) Import	3 052 166	2 974 768	-2,54
b) Export	845 231	773 419	-8,50
3.4- Trafic hydrocarbures (tonnes)	8 884 815	8 779 708	-1,18
a) Import	872 845	975 611	11,77
b) Export	8 011 970	7 804 097	-2,59
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonnes)	10 435 159	10 464 517	0,28
a) Import	9 579 928	9 570 079	-0,10
b) Export	855 231	894 438	4,58
3.5- Trafic céréales (tonnes) (blé, maïs et soja)	4 165 100	4 098 068	-1,61
a) Import	4 165 100	4 098 068	-1,61
b) Export			0,00
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	252 530	243 506	-3,57
a) Import (EVP)	125 143	116 649	-6,79
Nombre pleins	125 143	116 649	-6,79
Nombre vides	0	0	-
b) Export (EVP)	127 387	126 857	-0,42
Nombre pleins	14 480	16 456	13,65
Nombre vides	112 907	110 401	-2,22
3.7- Trafic conteneurs (tonnes)	2 132 244	2 074 584	-2,70
a) Import (tonnes)	1 555 370	1 439 344	-7,46
Nombre pleins	1 555 370	1 439 344	-7,46
Nombre vides			0,00
b) Export (tonnes)	576 874	635 240	10,12
Nombre pleins	576 874	635 240	10,12
3.8- Taux de conteneurisation (%)	54,7%	55,3%	

Indicateurs	2018	2019	VAR %
3.9 - Trafic passagers	17 788	17 351	-2,46
a) Débarqués	9 723	8 833	-9,15
b) Embarqués	8 065	8 518	5,62
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nombre de navires à l'entrée	1 204	1 163	-3,41
2- Nombre de navires à la sortie	1 207	1 161	-3,81
3- Nombre de moyen navire/jour sur rade	7	11	63,92
4- Nombre de moyen navire/jour à quai	9	9	1,65
5- Séjour moyen navire/Rade			
- Céréaliers	2,76	5,45	97,46
- Cargos	3,86	4,93	27,72
- Conteneurs	3,55	7,34	106,76
- Bois	1,16	1,38	18,97
- Fer et Tubes	1,11	2,21	99,10
- Ro/Ro	0,48	0,70	45,83
6- Séjour moyen navire/Quai			
- Céréaliers	7,69	7,95	3,38
- Cargos	6,02	4,87	-19,10
- Conteneurs	2,23	2,77	24,22
- Bois	3,23	2,40	-25,70
- Fer et Tubes	1,72	2,39	38,95
- Ro/Ro	1,68	2,02	20,24
C) - Effectif total	1 467	1 456	-0,75
1- Effectifs permanents	1 369	1 355	-1,02
2- Effectifs contractuels	97	101	4,12
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs DAIP	1	0	-100,00
D) - Effectif par spécialité			
1- Effectifs service production	652	643	-1,38
2- Effectifs service technique	524	520	-0,76
3- Effectifs service administratif	291	293	0,69
4- Cadres	199	199	0,00
5- Agents de maîtrise	206	208	0,97
6- Agents d'exécution	1 062	1 046	-1,51
* Taux d'encadrement (%)	13,57	13,67	0,76