

SOMMAIRE

02

LE M/T FREEDOM QUITTE LE PORT DE BEJAIA



A l'abandon depuis plus de trois ans, le navire « M/T FREEDOM » quitte enfin le port de Béjaïa, et libère le quai N°6.
...Lire la suite à la page 02

03

LE PORT DE BEJAIA : PROGRAMME DES FESTIVITES COMMEMORANT LE 60^{ÈME} ANNIVERSAIRE DE L'INDEPENDANCE



Sous le haut patronage du Président de la République M. Abdelmadjid TEBBOUNE, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, à l'instar de toutes les instances, organismes et sociétés du pays, s'appête à célébrer le 5 juillet prochain, la fête de l'indépendance de la nation. Une nouvelle opportunité pour le port de Béjaïa d'évoquer son histoire et de promouvoir ses atouts...Lire la suite à la page 03

04

SAISON ESTIVALE : LE PORT DE BEJAIA RENOUVE AVEC LES TRAVERSEES MARITIMES



Après le gel observé durant ces trois dernières années en raison de la pandémie, la gare maritime du port de Béjaïa renoue enfin avec le trafic passagers.
...Lire la suite à la page 04

05

CONTENEUR : LES COMPAGNIES FACE AU MANQUE CRIANT DE NAVIRES



Au programme des lignes régulières en 2022, l'ingéniosité. Les transporteurs maritimes sont contraints aux arbitrages alors qu'il n'y a pas assez de porte-conteneurs disponibles pour assurer tous les services. Selon Alphaliner, cinq boucles peuvent être considérées comme des services fantômes, sans navires pour les opérer.
...Lire la suite à la page 05

06

STATISTIQUES



Principaux indicateurs liés au trafic du 1^{er} janvier au 31 Mai 2022. Page 06



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

www.portdebejaia.dz



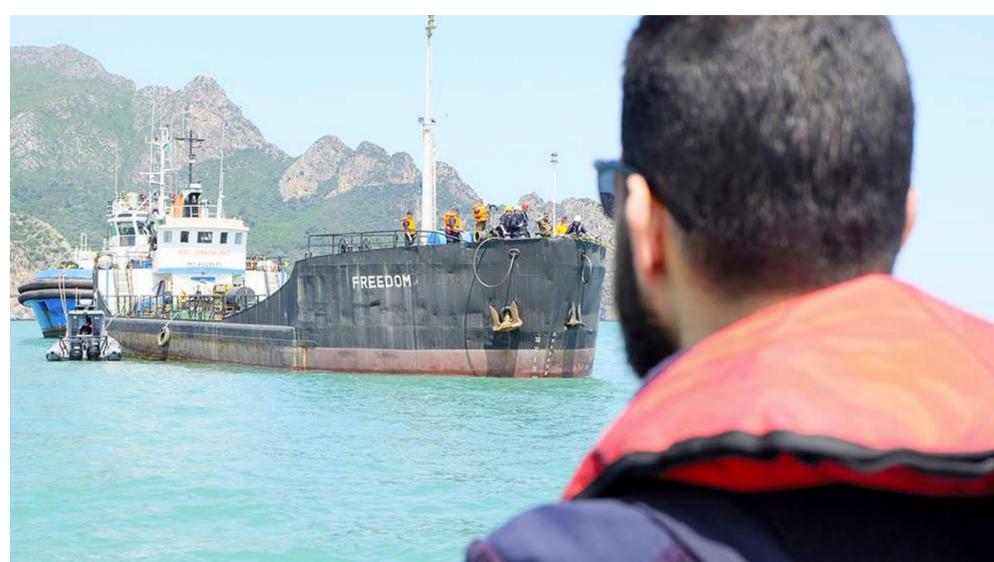
LE M/T FREEDOM QUITTE LE PORT DE BEJAIA

A l'abandon depuis plus de trois ans, le navire « M/T FREEDOM » quitte enfin le port de Béjaïa, et libère le quai N°6.

Construit en 1960, le « M/T FREEDOM » est un navire de type barge, d'une longueur de 47,50m, d'une largeur de 10,38 m et d'un tirant d'eau : 3,50 m.

En raison d'une panne machine, le « M/T FREEDOM » battant pavillon Belize, a dû accoster le 09/05/2018 au port de Béjaïa afin de n'en sortir qu'à la même date de l'année en cours, aux environs de 10h00 du matin. L'opération s'est effectuée avec l'assistance de deux remorqueurs de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa.

Après avoir séjourné pendant plus de trois ans au Port de Béjaïa, suite au fait qu'il ait dû être abandonné par son propriétaire, le navire a été dirigé vers le large des côtes oranaises, vers la base navale de « MARS EL KEBIR ».



الاحتفال بالذكرى الستين لاستقلال الجزائر
 60^{ème} anniversaire de l'indépendance de l'Algérie
 Célébration du 60^{ème} anniversaire de l'indépendance de l'Algérie



ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA
 مؤسسة ميناء بجاية



PROGRAMME DES FESTIVITES COMMEMORANT LE 60^{ème} ANNIVERSAIRE DE L'INDEPENDANCE

Sous le haut patronage du Président de la République M. Abdelmadjid TEBBOUNE, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, à l'instar de toutes les instances, organismes et sociétés du pays, s'apprête à célébrer le 5 juillet prochain, la fête de l'indépendance de la nation. Une nouvelle opportunité pour le port de Béjaïa d'évoquer son histoire et de promouvoir ses atouts.

A cet effet, un riche programme a été élaboré. Le programme des festivités débutera dans la journée du 4 juillet au niveau de la « BRISE DE MER », avec une exposition englobant plusieurs thèmes ; notamment :

- L'histoire du port de Béjaïa à travers les âges,
- Les paysages du port et la ville de Béjaïa,
- Les réalisations du port de Béjaïa depuis l'indépendance jusqu'à ce jour,
- Les métiers portuaires et leur évolution.

Il s'agit de mettre en avant l'histoire du port de Béjaïa qui remonte à plus de 2200 ans, et qui a permis à ce dernier d'avoir un rôle prépondérant dans le développement de sa région au moyen-âge ; notamment, le commerce qui a connu entre le 11^e et le 15^e siècle, un grand essor. C'est également une occasion de présenter les différentes stratégies adoptées en matière de développement et d'investissement, et qui ont permis au port de Béjaïa de se projeter dans une dynamique d'investissement, de création et de modernisation des infrastructures portuaires.

De ce fait, l'objectif escompté à travers l'élaboration d'un tel programme demeure :

- La consolidation de la relation ville/port, qui, tout au long de l'histoire de l'humanité, continue de marquer fortement la vie côtière. Aujourd'hui, au-delà de leurs missions classiques de zones de transit des marchandises, les ports modernes entendent créer une synergie qui associe développement économique et cadre de vie.
- La sensibilisation du citoyen à l'égard de l'évolution historique et le développement économique du port, du rôle et de la contribution de ce dernier, dans le progrès de sa région, en mettant l'accent sur l'investissement et les projets réalisés depuis l'indépendance jusqu'à ce jour.

Les citoyens sont cordialement invités à venir nombreux visiter l'exposition qui se déroulera durant les journées du 4 et 5 juillet au niveau des chapiteaux qui seront installés à la « BRISE DE MER ».

Bonne fête de l'indépendance et de la jeunesse, gloire à nos martyrs.



SAISON ESTIVALE : LE PORT DE BEJAIA RENOUE AVEC LES TRAVERSEES MARITIMES

Après le gel observé durant ces trois dernières années en raison de la pandémie, la gare maritime du port de Béjaïa renoue enfin avec le trafic passagers.

Inaugurée le 21/06/2018, la gare maritime du port de Béjaïa s'étale sur une superficie totale de 34.145 m². Elle 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.

Dans la perspective de la reprise du trafic, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa s'est attelée à la remise en état et aux travaux d'entretien de l'infrastructure (nettoyage, traçage au sol,...), afin de prendre en charge dans les meilleures conditions de qualité, de sécurité et de célérité les passagers et leurs véhicules ; aussi bien à l'embarquement, qu'au débarquement. Cependant, la mise en place de tous les moyens logistiques susceptibles de garantir la réussite de cette saison estivale, reste de rigueur ; notamment, avec le concours de toutes les parties prenantes constituant la communauté portuaire.

Concernant le programme des escales durant la période allant du 19 juin au 11 septembre de l'année en cours, la ligne Béjaïa/Marseille/ Béjaïa bénéficiera, au total, de 24 escales, à raison de deux dessertes par semaine ; à savoir : les mercredis, via les car-ferries : « TASSILI II » et « DJAZAIR II » de la compagnie maritime algérienne ENTMV et les dimanches, via le car-ferry « JEAN NICOLI » de la compagnie maritime française « CORSICA LINEA ».



CONTENEUR : les compagnies face au manque criant de navires

Au programme des lignes régulières en 2022, l'ingéniosité. Les transporteurs maritimes sont contraints aux arbitrages alors qu'il n'y a pas assez de porte-conteneurs disponibles pour assurer tous les services. Selon Alphaliner, cinq boucles peuvent être considérées comme des services fantômes, sans navires pour les opérer.

Le manque de porte-conteneurs serait-il patent au point de ne pas pouvoir assurer la totalité des services inscrits au programme des alliances ? Alphaliner le croit. Le spécialiste de la ligne régulière estime que quatorze boucles océaniques manquent actuellement de la moitié (ou plus) du nombre de navires requis pour assurer une fréquence hebdomadaire fixe. Il considère même que cinq rotations sont en défaut de la totalité de leurs unités si bien qu'elles pourraient être carrément suspendues.

Les livraisons des commandes (records) passées en 2021 – 555 porte-conteneurs selon VesselsValue –, n'apporteront pas un soulagement au marché avant 2023 (310 porte-conteneurs livrés) et 2024 (252) alors que 166 navires totalisant 1 MEVP devraient étoffer l'offre cette année. Au cours des trois prochaines années, en revanche, l'équivalent de 5,77 MEVP vont déferler sur le marché sans certitude que le choc d'offre ne vienne se fracasser sur un choc de la demande compte tenu du retournement de marché accéléré par les tensions inflationnistes. Le pire ennemi de la consommation.

En attendant, les transporteurs pallient la carence « en ajoutant des escales supplémentaires ad hoc sur d'autres boucles ou en déployant des navires avec des itinéraires très flexibles. Cette flexibilité accrue se fait toutefois souvent au détriment de la régularité », relève Alphaliner, qui a recensé 28 navires de 1 100 à 14 000 EVP effectuant des extra en dehors des programmes entre l'Asie et la côte ouest des États-Unis, ce qui représente une capacité totale de 117 500 EVP. Vingt-quatre autres unités de 1 700 à 11 900 EVP (152 600 EVP) sont exploitées en extra-loaders depuis l'Asie vers la côte Est des États-Unis.

Service « fantôme »

Le plus grand service « fantôme » (comprendre : sans aucun navire assigné) est le MEA3 d'Ocean Alliance entre l'Asie et le Moyen-Orient, assuré par CMA CGM (commercialisé sous la marque CIMEX5), Cosco (MEX2), OOCL (ME3) et Evergreen (CEO).

ONE a fini par désertir la rotation pour lui préférer le MEA5 qui a su préserver sa flotte complète de sept navires de 9 500 à 21 200 EVP. En cause, la concentration des moyens sur les routes lucratives transpacifique ou Asie-Europe. La desserte du Moyen-Orient est particulièrement pénalisée mais la pénurie de navires affecte en réalité la plupart des voies de navigation. Sur le transatlantique, Cosco et ONE n'ont actuellement que trois navires de 2 360 à 4 250 EVP dans leur service commun EMA (Méditerranée orientale – côté est-américain), qui devrait en principe tourner avec six unités de 4 250 EVP. Les deux transporteurs manquent également de six navires pour leur service Afrique occidentale WAX /SW2, exploité conjointement avec Gold Star Line et ZIM.

Coup de ciseau

La compagnie israélienne, cotée à la bourse de New York, a subi pour sa part le coup de ciseau. Le numéro dix mondial de la ligne régulière a lancé plusieurs nouvelles rotations – ZIM Med Premium (ZMP) entre Asie et la Méditerranée orientale et ZIM North Pacific Service (ZNP) entre l'Asie et Vancouver – pour compenser la fin de certains accords passés avec l'alliance 2M. Bien qu'elle ait été très active sur le marché de l'affrètement, elle n'a pu lancer ses trois nouvelles boucles Est-Ouest qu'en déshabillant deux autres services.



PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

Du 1^{er} janvier au 31 mai 2022

Indicateurs	2021	2022	VAR %
1- Trafic global (tonne)	5 477 815	4 601 010	-16,01
1.1- Trafic à l'import	4 329 007	3 616 226	-16,47
1.2- Trafic à l'export	1 148 808	984 784	-14,28
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	5 266 849	4 651 112	-11,69
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	1 246 884	1 365 230	9,49
a) Import	594 978	633 861	6,54
b) Export	651 906	731 369	12,19
3.2- Vrac solides (tonne)	2 765 533	1 858 219	-32,81
a) Import	2 765 533	1 858 219	-32,81
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	1 465 398	1 377 561	-5,99
a) Import	968 496	1 124 146	16,07
b) Export	496 902	253 415	-49,00
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	999 297	1 086 860	8,76
a) Import	356 891	364 091	2,02
b) Export	642 406	722 769	12,51
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	4 478 518	3 514 150	-21,53
a) Import	3 972 116	3 252 135	-18,13
b) Export	506 402	262 015	-48,26
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	1 850 876	1 254 484	-32,22
a) Import	1 850 876	1 254 484	-32,22
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	92 588	96 737	4,48
a) Import (EVP)	44 381	48 715	9,77
Nombre pleins	44 381	48 715	9,77
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	48 207	48 022	-0,38
Nombre pleins	6 645	4 216	-36,55
Nombre vides	41 562	43 806	5,40
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	825 122	794 809	-3,67
a) Import (tonne)	594 080	626 202	5,41
Nombre pleins	594 080	626 202	5,41
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	231 042	168 607	-27,02
Nombre pleins	231 042	168 607	-27,02
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	56,3	57,7%	-

Indicateurs	2020	2021	VAR %
3.10- Trafic passagers	0	0	0
a) Débarqués	0	0	0
b) Embarqués	0	0	0
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	431	384	-10,90
2- Nb navires à la sortie	434	385	-11,29
3- Nb moyen navire/jour sur rade	5	4	-29,90
4- Nb moyen navire/jour à quai	9	8	-13,43
5- Séjour moyen navire rade	-	-	-
- Céréaliers	4,56	5,30	16,23
- Cargos	3,96	2,16	-45,45
- Conteneurs	0,61	0,66	8,20
- Bois	0,79	0,10	-87,34
- Fer et Tubes	1,99	0,57	-71,36
-Ro/Ro	0,65	0,00	-100
6- Séjour moyen navire quai	-	-	-
- Céréaliers	7,77	8,99	15,70
- Cargos	4,80	3,30	-31,25
- Conteneurs	2,06	2,12	2,91
- Bois	2,69	3,02	12,27
- Fer et Tubes	2,74	1,72	-37,23
-Ro/Ro	1,81	2,52	39,23
C) - Effectifs total	1 444	1 431	-0,90
1- Effectifs permanents	1 391	1 381	-0,72
2- Effectifs contractuels	53	50	-5,66
3- Effectifs journaliers	0	0	0
4- Effectifs CDD/journalier	0	0	0
D) - Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	625	615	-1,60
2- Effectifs service technique	517	516	-0,19
3- Effectifs service administratif	302	300	-0,66
4- Cadre	197	206	4,57
5- Agent de maîtrise	214	278	29,91
6- Agent d'exécution	1 033	947	-8,33
* Taux d'encadrement (%)	13,64	14,40	5,52