

P/02. EDITORIAL

- Investissements et mobilisation tous azimuts..

P/03. ÉVÉNEMENT

- Saison estivale : le Ministre des transports visite la gare maritime d'Alger

- Dotée de moyens modernes avec des services adéquats : La gare maritime d'Alger accueille ses voyageurs à bras ouvert

P/06. ACTUALITÉS

- L'EPAL commémore la journée mondiale des gens de mer

- Une délégation de l'ITF au port d'Alger

P/08. VISITE

- Des dirigeants d'entreprises Françaises visitent le port d'Alger

P/09. EVENTS

- The Minister of Transport visits the Algiers maritime station

- World Seafarers Day

P/10. REPORTAGE

- Grâce aux nouvelles mesures opérationnelles : Célérité dans le traitement des conteneurs

P/12. ENVIRONNEMENT

- Environnement portuaire:
Le service assainissement de la DTD
à pied d'oeuvre au quotidien

P/14. DOSSIER

- La conteneurisation et les opérations portuaires

P/19. LEXIQUE

- Lexique portuaire

P/20. SÉCURITÉ

- Les risques professionnels du métier de docker

P/26. STATISTIQUES

SOMMAIRE



P/02



P/03



P/06



P/10



P/12



Le Directeur Général
BOULAAM ABDEL HAMID

Investissements et mobilisation tous azimuts..

Tout est fait pour réduire au maximum le temps de séjour.

En application des instructions des pouvoirs publics portant réduction du temps de passage des conteneurs, le port d'Alger, premier port commercial d'Algérie, œuvre sans relâche à réduire ce temps de séjours des conteneurs au niveau de l'enceinte portuaire.

C'est une moyenne de plus 350 conteneurs qui quittent le port chaque jour grâce aux moyens humains et matériels mobilisés par l'EPAL, ainsi que le suivi quotidien des opérations par Monsieur le Ministre des Transports.

En effet, la réception prévue en 2025 des quais en cours de confortement ainsi que le terre-plein y attendant nous permettra de disposer d'un terminal à conteneur aux normes internationales, de doubler la capacité de la zone de 4000 EVP à 8000 EVP et de porter la capacité totale du port à 14000 EVP.

Aussi, et afin d'accélérer les opérations de chargement et de déchargement des navires, le nouveau terminal sera doté d'importants moyens logistiques de levage et de manutention de dernière génération. Il s'agit notamment de grues portuaires, de cavaliers gerbeurs dont deux sont en activité, six en cours de livraison et six autres programmés pour l'exercice 2025 ainsi que des tracteurs RO/RO adaptés à recevoir les conteneurs à partir des grues directement.

Cela passe également, par une plus grande complémentarité et coopération entre les différents maillons de la chaîne logistique, particulièrement en utilisant les nouveaux systèmes intégrés que sont la plateforme APCS, le logiciel des douanes ALCES et la validation automatique au niveau des grilles.

Toujours dans ce cadre et en plus de la préservation des installations, l'opération d'assainissement de la plateforme portuaire se poursuit en procédant à la démolition d'anciens magasins, et à la récupération des concessions inactives pour dégager plus de surface pour l'exploitation portuaire.

Dans le volet social, la Direction Générale consciente du fort degré d'adhésion et d'implication des travailleurs dans l'essor et la pérennité de l'entreprise, réitère son engagement à rester à l'écoute de leurs préoccupations socioprofessionnelles combien même la décision prise par l'UGTA, union locale de la wilaya d'Alger de dissoudre, à compter du 22/07/2024, le conseil syndical de l'entreprise.

En donnant le cap, l'entreprise portuaire d'Alger avec l'ensemble de la communauté portuaire œuvrent la main dans la main pour la fluidité du trafic portuaire et la réduction au maximum du temps de passage des conteneurs.

Saison estivale: le Ministre des transports visite la gare maritime d'Alger



PORT D'ALGER N° 135

2ème Trimestre 2024

Le Ministre des Transports, Mohamed El Habib Zahana, a effectué le mardi 21 mai 2024 une visite d'inspection à la gare maritime du port d'Alger. En compagnie du Directeur Général des douanes et le Directeur Général de l'EPAL, le ministre a constaté les travaux d'aménagement de l'ancienne gare maritime qui a bénéficié d'un programme de modernisation à la veille de la saison estivale. En cette occasion des orientations ont été données pour réaliser des travaux d'aménagements adéquats au niveau de l'entrée principale de cette infrastructure pour l'intégrer dans l'ensemble de l'aménagement de la façade maritime.

Le ministre a insisté quant à l'importance du bon accueil des voyageurs dès l'arrivée du navire jusqu'à leurs sortie de la gare maritime, en application des procédures de facilitation décidées par les pouvoirs publics et ainsi offrir aux membres de notre communauté établie à l'étranger un meilleur transit grâce à une rapidité dans le traitement des documents et un bon accompagnement tout au long du circuit de transit. En prévision de la saison estivale, la gare maritime d'Alger a connue des travaux de réhabilitation et d'embellissement de ses locaux, afin d'offrir de confortables conditions aux voyageurs, en particulier

les familles de notre communauté résidentes à l'étranger venu séjourner en Algérie durant cet été. Il est question de rafraîchissement des sols et des murs de l'enceinte de la gare, de l'installation de lampes LED, du réaménagement des sanitaires (hommes/femmes) et des personnes à mobilité réduite, une salle d'allaitement, l'installation de 100 chaises reposantes, des climatiseurs armoire et des écrans pour l'affichage d'informations utiles aux voyageurs. L'embellissement s'étend jusqu'aux espaces extérieurs avec les décorations florales qui ajoute une touche de nature à la gare maritime.

Dotée de moyens modernes avec des services adéquats

La gare maritime d'Alger accueille ses voyageurs à bras ouvert



PORT D'ALGER N° 135 2ème Trimestre 2024

La gare maritime du port d'Alger a retrouvé sa vitalité avec l'ouverture de la saison estivale. Depuis, elle ne cesse d'enregistrer l'arrivée intense de voyageurs, notamment les membres de notre communauté nationale établie à l'étranger pour passer de bonnes vacances au sein de leurs familles et leur pays mère.

Cette infrastructure reliée à la ville d'Alger représente un portail touristique. S'étalant sur une superficie de 2250 mètres carrés, elle accueille deux navires de voyageurs en même temps qui accostent au niveau de deux quais équipés de moyens de transit.

Grâce aux mesures de

facilitations instaurées par les pouvoirs publics, le voyageur quitte le bateau pour entrer dans la gare dans de meilleures conditions. Vite il est pris en charge et accompagné par les différents services habilités, police de frontière, douanes et les éléments de l'entreprise portuaire d'Alger.

Le programme de modernisation réalisé par l'entreprise du port d'Alger a porté ses fruits. Actuellement l'infrastructure dispose de tous les moyens et commodités de confort et de sécurité : un espace ouvert, climatisation, chaises confortables, sanitaires, magasins de shopping, salles pour allaitement et prière, un salon d'honneur vip.

La gare maritime est équipée d'un système de télésurveillance couvrant tout l'intérieur et l'extérieur, un système anti incendie, des services postaux, téléphoniques, des bagagistes et des sorties de secours.

Durant toute la semaine plusieurs bateaux du pavillon national et étrangers accostent au port d'Alger, notamment ceux qui assurent les traversées régulières entre les deux rives de la méditerranée à l'exemple du navire Badji Mokhtar.

L'activité de cette installation vitale se reflète directement sur la scène touristique de notre pays, principalement la capitale Alger, qui connaît depuis ces dernières années

une relance sur tous les plans, en accueillant des touristes venant de plusieurs pays. Ce constat est appuyé par l'enregistrement d'accostage de plusieurs bateaux de croisière et des yachts étrangers.

Lors de la visite d'une délégation de chefs d'entreprises françaises le mois de mai dernier, ils ont été impressionnés quant à la grandeur de la gare du port d'Alger et le degré de développement de services ainsi que les facilitations de transit des voyageurs en un temps record de l'arrivée à la sortie.

En soulignant son importance dans le développement du tourisme, le Ministre des Transports s'est déplacé personnellement la veille de

la saison estivale au niveau de cette infrastructure. L'opportunité a permis de s'assurer des dispositions arrêtées dans le cadre de la prise en charge des voyageurs, notamment ceux de notre communauté nationale établie à l'étranger.

Le Ministre a mis l'accent sur l'importance de développer davantage les liens reliant la gare maritime à la ville d'Alger, distinguée par son tissu urbain et son héritage historique et culturel transgénérationnel.

La Casbah, cœur battant de la capitale, demeure une destination de premier rang pour les touristes. Ses ruelles racontent les légendes de nos aïeux durant la grande révolution de libération nationale. L'association de ce lieu symbolique avec

la mémoire n'est pas une coïncidence.

Le boulevard surplombant le port d'Alger abrite une muraille dédiée aux anciennes générations d'algériens exilés par le colonialisme français. Elle a été inaugurée par le Président de la république, Monsieur Abdelmadjid Tebboun, le 5 juillet 2021 témoignant la reconnaissance de toute la nation aux sacrifices de nos héros qui ont résisté à l'invasion colonialiste, en payant un prix lourd, qui est l'exil vers des terres lointaines, notamment la Calédonie.

La gare maritime d'Alger reste un point de transit, accueillant dans de meilleures conditions les voyageurs et les touristes. La destination Algérie demeure la bonne adresse touristique.



L'EPAL commémore la journée mondiale des gens de mer



La Fédération nationale des travailleurs des Ports algériens, en collaboration avec l'Entreprise Portuaire d'Alger et le comité de participation a commémoré le mardi 25 Juin 2024 la journée mondiale des gens de mer, en présence de l'ensemble des partenaires maritimes et portuaires. Cette journée est célébrée le 25 Juin de chaque année, en reconnaissance du rôle des gens de mer et de leur participation dans le commerce international et l'économie mondiale. Environ 90% du volume du commerce international se fait à travers les navires. En 2010 l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a fixé le 25 Juin de chaque année journée mondiale des gens de mer. En 2011, l'Assemblée Générale de l'Organisation des Nations Unies a décrété officiellement la célébration de cette journée

Cette cérémonie s'est déroulée au niveau de la gare maritime du port d'Alger en présence du secrétaire général du Ministère des Transports, du secrétaire général de l'UGTA, du secrétaire

général de la fédération des travailleurs des ports, du PDG du groupe « Serport », du Directeur Général de l'EPAL au côté des présidents du syndicat de l'entreprise et du comité de participation et des responsables des corps constitués ainsi qu'un nombre des gens de mer et des cadres et des travailleurs portuaires.

Après l'écoute de l'hymne national, le secrétaire général de la fédération des travailleurs des ports, Boulassel Nour-Eddine a indiqué que la commémoration de cette journée reflète l'importance du rôle qu'assurent les gens de mer, pour garantir la dynamique de l'activité maritime et la participation dans le développement de l'économie, en supportant les difficultés de leur profession, notamment les dangers de la mer. Le responsable syndical ajoute : « nous avons préféré la célébration de cette journée au port d'Alger et dans le futur dans d'autres ports algériens, nous consacrons une grande importance à tous les travailleurs des ports, parmi eux les gens de

mer et nous veillons à la stabilité et l'engagement au niveau des 10 ports commerciaux et les 46 ports de pêche, enregistrant l'existence de 1200 gens de mer au sein de la fédération ».

De son côté, le Directeur Général de l'Entreprise Portuaire d'Alger, Abdelhamid Boulaam qui a félicité les gens de mer pour leur rôle pénible et les sacrifices au service de l'économie nationale a met en exergue la vivacité de leur travail, déclarant : « les gens de mer demeurent les leaders qui transportent les marchandises à travers les mers et les océans et veillent à garantir la fluidité des marchandises en défiant la dureté de la mer et les changements climatiques ». Il a ajouté : « les gens de mer, dont ceux de l'Entreprise Portuaire d'Alger accomplissent un rôle qui n'a rien à envier à leurs collègues dans les hautes mers, ils veillent à la sécurité des navires pendant leurs entrées ou leurs sorties, accomplissent les opérations de chargement et de déchargement, pilotage, remorquage des bateaux ainsi que la maintenance ». Il a adressé ses vifs remerciements

au gens de mer de l'EPAL, soulignant : «Votre dévouement et professionnalisme sont la clé de notre réussite comme entreprise leader, car vous êtes la colonne vertébrale de nos opérations maritimes», affirmant l'engagement à «fournir tout le soutien nécessaire pour garantir les meilleures conditions de travail et un soutien indéfectible pour les gens de mer de notre entreprise ».

De son côté, le secrétaire général de l'UGTA, Amar Takdjout a tenu à valoriser les missions accomplies par cette catégorie de travailleurs, précisant que « les gens de mer effectuent en permanence leur rôle

professionnel à travers l'histoire, car le commerce international et l'économie mondiale reposent sur ces travailleurs ». il a exhorté les fédérations des ports et des transports à l'élaboration d'une vision collective répondant aux besoins de cette profession pénible, surtout en ce qui concerne les changements que connaît le monde et le climat ».

Un nombre de gens de mer, dont le défunt Belaloui Sofiane, des représentants de différents secteurs travaillant dans l'enceinte du port et des cadres syndicaux ainsi que le Ministre des transports, représenté par le SG ont été honorés.

Une délégation de l'ITF au port d'Alger



PORT D'ALGER N° 135 2ème Trimestre 2024

Une délégation composée de trois membres de la Fédération Internationale des Travailleurs des Transports (ITF) a effectué le 29 mai 2024 une visite au port d'Alger.

Cette visite s'inscrit dans le cadre de la coopération entre les fédérations des travailleurs du secteur des transports, dont celles chargées des ports.

Conduite par Steve Trowsdale, coordinateur des inspecteurs de l'ITF, basé à Londres, la délégation a été reçue au salon d'honneur de la gare maritime par le Directeur Général de l'Entreprise Portuaire d'Alger

Abdel Hamid Boulaam, accompagné du Secrétaire Général de la Fédération Nationale des Travailleurs des Ports Algériens Nour Eddine Boulassel, le représentant du groupe «Serport» Idir Bettache aux coté des responsables du syndicat de l'entreprise et de ses cadres.

Les hôtes ont reçu des explications sur l'évolution du secteur portuaire et maritime en Algérie et son rôle prépondérant dans l'économie ainsi que les acquis socio- professionnels de la corporation, notamment

en matière de sécurité.

Le responsable de la délégation ITF a exprimé ses remerciements, quant à l'accueil et les éclaircissements fournis. «Nous sommes heureux d'être à Alger, nous constatons une réelle dynamique dans l'activité de son port, comme le confirme le trafic maritime observé chaque matin» a déclaré le responsable international, précisant «qu'un inspecteur de l'ITF en Algérie est chargé de renforcer la coopération notamment dans le domaine de la formation».

Des dirigeants d'entreprises Françaises visitent le port d'Alger



PORT D'ALGER N° 135 2ème Trimestre 2024

Une délégation composée de dirigeants d'entreprises françaises a effectué une visite au port d'Alger le lundi 13 mai 2024. Ils ont été reçus au niveau de la gare maritime par le Directeur Général de l'Entreprise Portuaire d'Alger, le représentant du Groupe Serport ainsi que des représentants des corps constitués exerçant. La délégation conduite par l'adjoint du maire de Marseille, a visité les structures de la gare maritime, où des explications leur ont été fournies au sujet des activités des facilitations des procédures de transit réservées aux voyageurs. La gare du port d'Alger qui accueille deux navires de voyageurs en même temps dispose de tous les moyens d'une gare moderne. En coordination avec tous les intervenants, elle ne cesse d'améliorer ses services, de l'accueil du voyageur jusqu'à

sa sortie en un temps record. La Direction Générale de l'EPAL a organisé à cette occasion une sortie en mer au profit de ses hôtes à bord du remorqueur « Si El Haoues », découvrant ainsi les infrastructures du port d'Alger, notamment les quais qui accueillent les navires commerciaux. Les visiteurs ont admiré la ville d'Alger, notamment son paysage urbanistique et ses symboles éternels, tels que le monument du martyr Makam Echahid, la

grande mosquée et la Casbah. Quelques membres de cette délégation nous ont exprimé leurs impressions. Ils ont tenu à remercier les responsables de l'Entreprise Portuaire d'Alger pour l'accueil et l'accompagnement.

Le Directeur Général de la compagnie Corsica Linea a témoigné du bon fonctionnement du port d'Alger, notamment l'amélioration des durées des escales et des services.

cette visite s'inscrit dans le cadre d'une rencontre économique organisé par l'ambassade de France en Algérie du 12 au 15 mai 2024 regroupant des cadres, des experts et des représentants d'entreprises du secteur maritime afin d'échanger sur l'actualité économique et les opportunités de co-développement entre les deux pays.



The Minister of Transport visits the Algiers maritime station

The Minister of Transport, Mohamed El Habib Zahana, carried out an inspection visit to the maritime terminal of the port of Algiers on Tuesday, May 21, 2024. Accompanied by the Director General of Customs and the Director General of EPAL, the Minister noted the development work on the old maritime station which benefited from a modernization program on the eve of the summer season. On this occasion, guidelines were given to carry out adequate development work at the main entrance to this infrastructure to integrate it into the entire development of the seafront. The minister insisted on the importance of welcoming travelers from the arrival of the ship until their exit from the ferry terminal, in application of the facilitation procedures decided by the public authorities and thus offering members of our

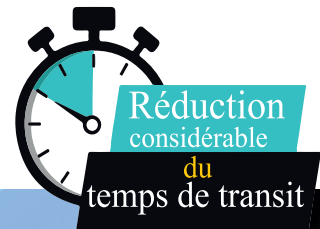
established community abroad, better transit thanks to rapid processing of documents and good support throughout the transit circuit. In anticipation of the summer season, the Algiers ferry terminal has undergone rehabilitation and beautification work on its premises, in order to offer comfortable conditions to travelers, in particular families from our community residing abroad who have come stay in Algeria this summer. There is talk of refreshing the floors and walls of the station grounds, the installation of LED lamps, the rearrangement of the toilets (men/women) and people with reduced mobility, a breastfeeding room, the installation of 100 relaxing chairs, cabinet air conditioners and screens for displaying useful information to travelers. The beautification extends to the outdoor spaces with floral decorations which add a touch of nature to the ferry terminal.

World Seafarers Day

The National Federation of Algerian Port Workers, in collaboration with the Algiers Port Company and the participation committee, commemorated World Seafarers' Day on Tuesday, June 25, 2024, in the presence of all maritime and port partners. This day is celebrated on June 25 each year, in recognition of the role of seafarers and their participation in international trade and the global economy. Around 90% of international trade volume is carried out through ships. This ceremony took place at the maritime terminal of the port of Algiers in the presence of the secretary general of the Ministry of Transport, the secretary general of the UGTA, the secretary general of the federation of port workers, the CEO of "Serport", of the Director General of EPAL alongside the presidents of the company union and the participation committee and the heads of the bodies as well as a number of seafarers and managers and port workers. the Director General of the Algiers Port Company, Abdelhamid Boulaam congratulated seafarers for their difficult role and sacrifices in the service of the national economy. He highlights the vivacity of their work, stating: "seafarers remain the leaders who transport goods across seas and oceans and ensure the flow of goods while defying the harshness of the sea and climate change".

He added: "seafarers, including those of the Algiers port company, fulfill a role that has nothing to envy of their colleagues on the high seas, they ensure the safety of ships during their entry or exit. outings, carry out loading and unloading operations, pilotage, towing of boats as well as maintenance", expressing recognition and consideration for all seafarers for their dedication". He expressed his warm thanks to the EPAL seafarers. the general secretary of the UGTA, Amar Takdjout, wanted to highlight the missions accomplished by this category of workers. He underlined "seafarers have continuously performed their professional role throughout history, because international trade and the global economy rely on these workers", calling for "concretely realizing the value of recognition towards them". Referring to the specificities of work at sea and possible illnesses, he urged the port and transport federations to develop a collective vision meeting the needs of this arduous profession, especially with regard to the changes the world is experiencing. and the climate. The recommendations resulting from this reflection will be announced next year. A number of seafarers, including the late Belaloui Sofiane, representatives of different sectors working within the port and union officials as well as the Minister of Transport, represented by the SG were honored.

Grâce aux nouvelles mesures opérationnelles : Célérité dans le traitement des conteneurs



PORT D'ALGER N° 135

2ème Trimestre 2024

Les indicateurs du trafic de conteneurs au port d'Alger enregistrent une amélioration. Ceci est le fruit de l'application des nouvelles procédures opérationnelles, conformément aux décisions du conseil des ministres en la matière. Il s'agit de réduire la durée de transit du conteneur de l'arrivée à la sortie à moins de 24 heures. Le port étant une zone de transit. Ces réalisations sont le résultat d'une forte collaboration de tous les partenaires.

Mahmoud Djarboub, Directeur du Conteneur, à l'Entreprise Portuaire d'Alger (EPAL) nous a déclaré que

« le taux d'occupation de l'enceinte portuaire a connu une diminution sensible. Durant le mois de Juin 2024 il a été enregistré l'existence de 3033 conteneurs (EVP), soit un taux d'occupation de (44,51%) en comparaison de 6713 conteneurs (EVP) en Janvier 2024 soit un taux de 67,13%.

Notre interlocuteur précise que « le directeur général de l'EPAL veille à redoubler d'efforts afin d'accélérer le rythme de programmation des visites de conteneurs par les services habilités des douanes. Dans ce cadre, le conseil de direction de l'entreprise, a

émis des directives à toutes les directions opérationnelles concernées pour prendre les dispositions nécessaires assurant un meilleur traitement du conteneur depuis son déchargement jusqu'à sa réception par le client. Idem pour les opérations d'exportation».

Parmi ces dispositions pratiques, l'augmentation du nombre de pointeurs et de conducteurs d'engins et la mobilisation des officiers de port afin de faciliter la fluidité de la circulation dans l'enceinte portuaire.

Le directeur du conteneur affirme que « depuis la mise en

œuvre de ces dispositions, des résultats concrets et immédiats ont été réalisés, économisant le temps et assurant la célérité du processus de traitement des conteneurs, en collaboration étroite avec les services douaniers, qui se sont inscrits dans cette nouvelle dynamique ».

Le but recherché à travers ce travail est la réduction des surestaries (durée supplémentaire de déchargement et chargement du navire) et donc la préservation des ressources financières en devises de l'Etat.

Cette coordination efficace entre les différents intervenants dans la chaîne de traitement du conteneur, est le résultat d'une série de rencontres regroupant les transitaires, les services des douanes et les cadres des ministères des transports, de l'intérieur, des finances et du

commerce. Il est à préciser que le conteneur avant de sortir du port est soumis à des procédures de contrôle strictes, opérées par les services du commerce, phytosanitaires et des douanes. Une fois les contrôles réglementaires exécutés et sur la base de leurs accords, le conteneur est remis directement au client ou au transitaire.

Sous la supervision de la direction générale, le responsable et les travailleurs de la direction des conteneurs, veillent à relever le défi de traiter le conteneur en un temps record, grâce à la mobilisation permanente et l'utilisation accrue du système de numérisation qui connaît un développement considérable dans l'entreprise. Il fonctionne en coordination avec le nouveau système numérique douanier (ALCES), ce qui

permet de suivre par voie électronique l'acheminement de tout conteneur depuis son déchargement à sa réception par le client. Le directeur du conteneur ajoute..

« nous avons constaté une forte réaction positive de la part des directions opérationnelles de notre entreprise (logistique et manutention), qui emploient toutes les capacités logistiques et humaines afin d'atteindre le but recherché, avec professionnalisme et conscience », affirmant que « l'activité conteneur réalise une nette amélioration grâce aux facilitations accordées par la direction générale de l'entreprise à l'ensemble des opérateurs économiques à travers l'écoute permanente et la réponse immédiate à leurs préoccupations ».



Environnement portuaire:

Le service assainissement de la DTD à pied d'oeuvre au quotidien



PORT D'ALGER N° 135

2ème Trimestre 2024

La Direction des Travaux et Développement de l'Entreprise Portuaire d'Alger se charge de l'ensemble des travaux de maintenance, aménagement et restauration des infrastructures et des bâtiments ainsi que des différentes installations portuaires. Elle se charge également des opérations d'assainissements, de nettoyage et de la récupération des déchets ménagers des navires (garbage). Cette Direction dispose d'un service actif. Il s'agit du service, assainissement, se chargeant de la conservation de la propreté de l'environnement portuaire et

sa sauvegarde de la pollution, ainsi que le nettoyage du réseau assainissement du port. Ce service veille à la présence permanente de ses éléments au niveau de l'enceinte portuaire. Son personnel se divise en groupes, qui assurent l'enlèvement des différents déchets et remblais et les restes des travaux des chantiers. Suivant ses missions, cette structure prends aussi en charge l'aspect lié à l'assainissement du réseau routier et du nettoyage des avaloirs de l'enceinte portuaire sauvegardant l'environnement. Dans ce cadre, le chef du service assainissement a précisé que

cette structure se compose de 32 employés avec des tâches polyvalentes. Ils travaillent quotidiennement avec un esprit d'équipe. Chaque matin un programme de travail est établi précisant les tâches à accomplir par chacun. Leur seul souci est que l'enceinte portuaire demeure propre comme l'exige l'image de l'entreprise.

Après avoir reçu les directives et orientations, les éléments du service assainissement, équipées de moyens de travail, rejoignent leurs lieux de travail et d'intervention. ils entament leurs activités professionnelles avec dévouement et engagement

pour récupérer les déchets des différentes structures de l'entreprise ainsi que de toutes les entreprises économiques et institutions activant dans l'enceinte portuaire. Des engins spécifiques sont utilisés pour les transporter dans un endroit adéquat avant de les transférer par le biais de camions vers le centre d'enfouissement techniques (C.E.T) Hamici. Le seul objectif de ce service comme le précise notre interlocuteur est de veiller à réaliser les travaux de nettoyage de l'enceinte portuaire et de l'ensemble des entreprises constamment.

réglementaires selon le chef de service, ajoutant que «sur la base d'une commande émise par le représentant du navire ou l'armateur 24h avant l'accostage, notre service en coordination avec la direction de la capitainerie, se charge d'enlever les déchets ménagers, en mobilisant les moyens nécessaires pour cette prestation, ainsi se fait le déchargement des sachets de déchets sur un camion spécialisé pour les transporter vers la décharge publique ». A titre d'exemple, lors du mois de février dernier, 120 tonnes des déchets récupérées

en charge par les ports des déchets ménagers des navires est une recommandation de l'organisation maritime internationale (OMI) suite à un audit réalisé par cette dernière pour l'Entreprise Portuaire d'Alger en 2019 par souci de sauvegarder l'environnement maritime en évitant de jeter les déchets ménagers des navires en mer.

La convention internationale relative à la prévention de la pollution causée par les navires (MARPOL) est considérée comme la plus importante, traitant la prévention de la pollution du milieu marin en



Son champ d'action s'étend à la récupération des déchets des navires accostant au port, à l'instar des déchets ménagers et similaires que ces navires dégagent. Cette activité appelé garbage est régie par des procédures

de l'enceinte portuaire et des déchets ménagers des navires ont été traités. 20 camions ont été déchargés et transférés à la décharge publique Hamici, en plus de l'enlèvement des déchets de 63 navires. Il est à rappeler que la prise

raison de l'exploitation ou des accidents. Cette convention a été ratifiée le 2 Novembre 1973 suivi par le protocole en 1978 en raison des accidents des navires enregistrés en 1976 et en 1977.

LA CONTENEURISATION & les opérations portuaires



La conteneurisation et les opérations portuaires

La conteneurisation s'est solidement implantée dans les réseaux de transport d'aujourd'hui et définitivement devenue une composante nécessaire. L'avancée technologique a fait son chemin et a touché le développement du réseau de conteneurs comme elle l'a fait dans le spectre de tous les autres domaines. Elle est l'utilisation des conteneurs comme moyen de transport de biens et de marchandises.

Le concept de conteneurisation est apparu au XX^{ème} siècle, mais depuis lors, il est devenu une composante indispensable du transport. Le processus de conteneurisation et son développement continu impliquent des changements et des innovations technologiques dans les porte-conteneurs et les terminaux maritimes à conteneurs.

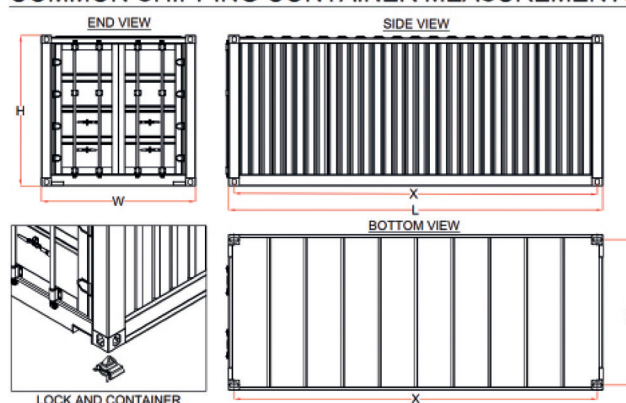
À l'ère actuelle du « gigantisme », malgré la capacité excédentaire actuelle de la flotte, les compagnies maritimes réservent des navires plus grands et plus économes en carburant pour profiter des économies d'échelle et des coûts d'exploitation inférieurs. Par conséquent, les terminaux portuaires doivent faire face à des volumes de conteneurs sans précédent et à des demandes croissantes, de sorte que les opérations de manutention risquent d'être retardées.

Histoire et Origine de la conteneurisation:

La naissance du transport par conteneurs est traditionnellement considérée en avril 1956 lorsque Malcolm McLean a transporté 58 conteneurs de Newark à Houston. Depuis lors, l'industrie du transport par conteneurs n'a cessé de croître. Le navire amiral Jacques-Saadé de la CMA- CGM, plus gros porte-conteneurs au monde a battu un nouveau record lundi 26 avril 2021. En escale au Havre, il transportait

21 433 conteneurs. Aujourd'hui, le terme conteneurisation désigne le système de transport intermodal de marchandises utilisant des conteneurs. Dans de tels systèmes, la dimension des conteneurs 20 pieds équivaut (1 EVP, 40) pieds équivaut (2 EVP) et 45 pieds (high-cubes) devait être normalisée pour faciliter leur utilisation par divers moyens de transport (bateaux, camions, trains,...).

COMMON SHIPPING CONTAINER MEASUREMENTS



SHIPPING CONTAINER DIMENSIONS (mm)					
CONTAINER SIZE	W	H	L	X	Z
10 FT CONTAINER	2438	2591	2991	2786	2259
20 FT CONTAINER	2438	2591	6058	5853	2259
40 FT CONTAINER	2438	2591	12192	11985	2259

Cette tendance à la conteneurisation, confirmée par l'évolution du commerce maritime véhiculé par les porte-conteneurs, est présentée dans une étude menée à partir de 2017.

En outre, Alphaliner.com a estimé le nombre d'EVP dans la flotte mondiale de porte-conteneurs le 29 juin 2021 à environ 24 781 400 EVP. Naturellement, les principaux propriétaires de ces conteneurs sont également de grands exploitants de navires. En juin 2021, APM-Maersk, Mediterranean Shg Co et CMA CGM Group sont les 3 premiers propriétaires.

Définition du conteneur :

Un conteneur est une grande boîte métallique rectangulaire est utilisée pour stocker des

marchandises qui doivent être transportés d'une destination à une autre. Par rapport au vrac conventionnel, l'utilisation de conteneurs présente plusieurs avantages, à savoir moins d'emballages de produits, moins de dommages et une productivité plus élevée. Sa dimension est définie par les normes ISO 1496 et ISO 668. L'unité de mesure de conteneur est l'équivalent 20 pieds (EVP) de longueur (6,058 m) ou de 40 pieds (2 EVP) de longueur (12,19m), avec une hauteur de 8,6 pieds (2,591m) et une largeur de 8 pieds (2,438m).

Types et caractéristiques des conteneurs :

Les différents types de conteneurs sont apparus dans le secteur des transports et de la logistique. Tous ont certaines propriétés ou caractéristiques qui permettent de transporter certaines marchandises; dont les plus connues sont : standard, High-cube, hard-top, open-top, flatracks, plat, ventilé, isolés et réfrigérés, vrac, et citernes.

A. Conteneurs standard :



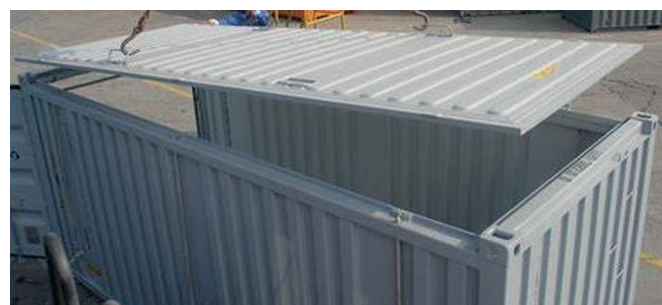
Ce sont des conteneurs à usage général. Ils sont équipés des portes que l'on retrouve sur au moins une des faces d'extrémité ou sur la face d'extrémité et sur toute la longueur du ou des côtés longs. Ils peuvent être utilisés pour transporter des marchandises générales et sèches. Le poids total autorisé est généralement compris entre 20 et 30 tonnes.

B. Conteneurs High-cube :



Ils correspondent aux structures des conteneurs standards mais ils sont plus grands et sont environ 30 cm plus haut. De plus, les dimensions typiques ne sont pas seulement de 40 pieds mais ils existent aussi des 45 pieds de ce type. Par conséquent, ces conteneurs peuvent contenir beaucoup plus de fret et sont particulièrement adaptés au transport de marchandises légères et volumineuses. Le poids total autorisé est légèrement supérieur à 30 tonnes.

C. Conteneurs Hard-Top :



Ce type de conteneur standard est doté d'un toit métallique amovible. En ouvrant le conteneur, il peut être chargé et déchargé par le haut. En particulier, des grues de chargement sont utilisées. Cela accélère le processus de chargement et accélère la manutention de la cargaison. Le toit peut être laissé ouvert lors du transport de marchandises surdimensionnées. Ces conteneurs mesurent généralement 20 pieds ou 40 pieds et sont utilisés pour transporter des marchandises sèches

D. Conteneurs Open-Top :



Ce type de conteneur standard est également de taille 20 ou 40 pieds. Au contraire du conteneur Hard-Top, le toit est constitué d'une couverture amovible. L'avantage est la rapidité de chargement et de déchargement ainsi que le prix moins cher. De plus, la bâche peut couvrir des marchandises encombrantes et les protéger. Ce type de conteneur est adapté à toutes sortes de marchandises sèches.

E. Conteneurs flat rack :



Ce type de conteneur n'a pas de parois latérales. Les parois d'extrémité permettent d'installer la charge latéralement à l'aide d'entretoises et permettent également d'empiler plusieurs conteneurs plats les uns sur les autres. Le sol est spécialement renforcé de sorte que les conteneurs plats conviennent principalement aux marchandises lourdes et volumineuses nécessitant un chargement latéral. Ce type de conteneur est principalement utilisé pour transporter des marchandises lourdes avec une hauteur excessive et une grande largeur.

F. Conteneurs plat :



Le conteneur plat se compose uniquement d'une structure de quai avec une capacité de chargement très élevée et n'a ni parois latérales ni extrémités. Les marchandises particulièrement lourdes avec des machines surdimensionnées ou individuelles sont entre de bonnes mains sur un conteneur plat. Celui-ci n'a qu'un plancher renforcé avec des tunnels à col de cygne, par lequel le conteneur peut être placé sur des remorques de camions, des navires ou des wagons. Les conteneurs plats sont généralement utilisés pour le transport de marchandises très volumineuses et lourdes.

G. Conteneur Ventilé :



Ces types de conteneurs correspondent au conteneur standard. Il en existe deux types : la ventilation passive et la ventilation active. Les conteneurs ventilés passifs ont des fentes protégées contre l'eau sur les côtés longs supérieurs. L'échange d'air se produit au-dessus de cela. Les conteneurs

à ventilation active sont également appelés conteneurs ventilés car ils ont un ventilateur sur les faces d'extrémité. Ils conviennent aux marchandises nécessitant une ventilation. L'élément le plus important à transporter est le café vert, à partir duquel le terme récipient à café est également utilisé.

H. Conteneurs réfrigérés / isolés :



Les conteneurs isolés et réfrigérés sont utilisés pour les produits qui doivent être transportés à une température constante supérieure ou inférieure à 0°C. Avec ces conteneurs, une distinction est faite entre les conteneurs intégrés et les conteneurs à fenêtre. Les conteneurs intégrés ont une unité de réfrigération active qui est installée à l'intérieur et au coût de la capacité. Les conteneurs alcôve sont spécialement isolés. De plus, le conteneur aspire l'air froid à travers les aérations de l'extérieur et expulse l'air chaud vers le haut, ce qui aboutit à une basse température constante. Le conteneur réfrigéré convient aux denrées périssables telles que les fruits, les légumes, la viande ainsi que les fleurs. Les dimensions extérieures correspondent à des conteneurs standards ou des conteneurs high cube.

I. Conteneurs Vrac :



Le conteneur vrac a trois trappes de chargement sur le toit, chacune d'environ 455 mm de diamètre. Il dispose également de deux trappes d'évacuation sur le côté de la porte. Ces conteneurs peuvent également être utilisés pour des marchandises générales. Cependant, des bagues de montage doivent être montées sur les rails latéraux supérieurs pour permettre l'arrimage de la charge.

Cependant, les conteneurs vrac sont généralement utilisés pour transporter des marchandises en vrac, telles que des céréales, des aliments pour animaux et des épices.

J. Conteneurs citerne :

Contrairement aux conteneurs vrac, ces



conteneurs contiennent des substances liquides. Les produits typiques sont telles que : des denrées alimentaires (jus de fruits, huiles douces, etc.), et des produits chimiques (pétrole, gazole, etc.). Selon le type de charge, des dispositifs de contrôle de la température (refroidissement / chauffage) peuvent être installés. Par rapport à un camion-citerne, ces caisses ont l'avantage de permettre une manutention plus rapide des marchandises. Il existe un grand nombre de tailles standard différentes pour les conteneurs de transport. Ces conteneurs peuvent différer dans les dimensions extérieures et intérieures ou la charge ou le poids total ainsi que dans d'autres données. Cependant, les tailles standard ISO les plus courantes sont les conteneurs de 20 pieds, 40 pieds et high cube. C'est d'une manière rapide, que le concept de la conteneurisation s'est adopté par les industries du transport maritime, et les ports maritimes ont déplacés vers une nouvelle infrastructure appelée «terminal à conteneurs».

Source: Thèse Université de Haute-Alsace

Lexique portuaire

Dans le but de vulgariser la terminologie portuaire, on entame la publication du lexique maritime et portuaire, dont voici la première partie.

-Abordage (collision) : collision, volontaire ou non, entre navires, engins flottants, etc.

-Accostage (berthing) : manœuvre qui consiste, pour un navire ou une embarcation, à venir sans erre parallèlement à un quai ou à un autre navire afin de s'y amarrer.

-Affrètement (chartering) : location d'un navire de commerce pour le transport de marchandises ou de passagers. L'affrètement peut se faire : au voyage, à temps, coque nue.

-Affrètement coque nue (bareboat charter) : contrat aux termes duquel le navire est livré à l'affréteur en état de marche, mais sans équipage, sans combustible et sans provisions de route. C'est un contrat de longue durée.

-Affréteur (charterer) : personne ou compagnie louant un navire à un armateur pour une période de temps donnée, ou loue de l'espace de stockage d'un navire pour un voyage défini.

-Agent maritime (shipping agent) : personne mandatée par l'armateur ou l'affréteur afin d'assurer le règlement des frais, de la documentation et de l'approvisionnement du navire lors de son passage dans un port.

-Amarrage (mooring ou making fast) : consiste à relier de manière fixe un navire à un quai ou un poste terrestre ou un autre

navire en utilisant des cordages.

-Ancre (anchor) : pièce de fer munie de deux ou plusieurs pattes la fixant sur le fond, et reliée au navire par une chaîne ou un câble. On laisse tomber l'ancre pour immobiliser le navire en un point donné et on la relève au moment du départ.

... à suivre



Les risques professionnels du métier de docker

Les dockers travaillant dans les installations portuaires ont un métier présentant de lourdes contraintes physiques, même s'ils recourent presque toujours à de nombreux engins de levage et de déplacement des charges. Les conditions de travail en extérieur et/ou de nuit amplifient la fréquence et la gravité des risques physiques auxquels sont exposés les dockers.

Les dockers travaillant dans les installations portuaires ont un métier présentant de lourdes contraintes physiques, même s'ils recourent presque toujours à de nombreux engins de levage et de déplacement des charges, tels que grue, chariot élévateur automoteur, ...

Mais, même si les moyens de manutention mécaniques permettent de réduire les activités pénibles de manutention des dockers, les opérations conduites avec ces engins ne sont pas sans risques pour eux-mêmes ou leurs compagnons de travail : contraintes vertébrales, vibrations, traumatismes par contusions, écrasements, chutes...

Par ailleurs, les risques de l'élingage des charges ou ceux des autres accessoires de levage, rupture de l'élingue, déséquilibre et glissement de la charge, représentent de sérieux dangers pour le docker ou les travailleurs à proximité.

Enfin, l'utilisation de fongicides et pesticides pour protéger les denrées alimentaires ou végétales transportées, les fumigations de l'intérieur des conteneurs ou des cales des navires, les poussières de ciment, les vapeurs d'hydrocarbures exposent les dockers à des risques chimiques lors de la pénétration dans les conteneurs ou lors de la manipulation des marchandises en vrac.

Les conditions de travail en extérieur et/ou de nuit amplifient la fréquence et la gravité des risques physiques auxquels sont exposés les



dockers.

Pour prévenir les risques de la manutention portuaire, l'application des mesures réglementaires et organisationnelles, l'entretien régulier des engins, la formation aux techniques et aux bonnes pratiques de port des charges et d'arrimage, les vérifications et la mise en œuvre de procédures de contrôle permettant de déceler toute détérioration ou défectuosité des accessoires et des engins de levage, le respect des charges maximales d'utilisation et du bon alignement du centre de gravité, le port d'EPI appropriés (chaussures de sécurité, gants et casques de protection, combinaison de travail, gilet de signalisation, harnais, masque respiratoire) sont des mesures essentielles de réduction des dangers auxquels les dockers sont exposés et pour mieux lutter contre une sinistralité qui reste importante.

Pour chaque établissement portuaire, il convient d'évaluer les risques professionnels des dockers et de rédiger le Document Unique de Sécurité en appréciant à la fois l'environnement matériel et technique et l'environnement managérial et organisationnel.

La retranscription de cet état des lieux dans le Document Unique doit conduire à l'élaboration d'un plan de prévention correspondant aux

risques identifiés et à l'information et à la formation des travailleurs.

Les principaux risques de la manutention portuaire:

Les dockers (ou débardeurs) sont les travailleurs qui sont chargés de l'ensemble des opérations de manutention entre les navires et la terre, procédant au chargement ou au déchargement des cargaisons des navires dans les ports de marchandises: ces opérations concernent principalement le transbordement de charges volumineuses, dont des conteneurs de plusieurs tonnes, des palettes, des produits en vrac, ...à l'aide d'appareils de manutention et de levage.

Le métier de docker comporte plusieurs tâches différentes:

- préparation des accessoires de levage (élingues, chaînes, palonnier ...) et accrochage ou décrochage des charges pour l'embarquement ou le débarquement,
- manœuvre d'un chariot élévateur,
- guidage d'une grue ou d'un portique de manutention,
- accorage (fixation des véhicules ou des conteneurs, par des sangles ou des barres, sur les cargos),
- arrimage et le désarrimage des charges,
- utilisation d'une trémie pour charger ou décharger un vraquier,
- chargement et déchargement des bagages et des provisions pour les paquebots et navires de croisière,
- déplacement manuel de caisses et colis divers.

Les nouvelles méthodes de manutention, de transport par conteneur, de développement de la palettisation ont permis de réduire l'effort physique nécessaire aux déplacements de

marchandises, avec une mécanisation devenue quasi intégrale dans la plupart des ports. Des systèmes d'unité de charge (groupement des colis pouvant être manutentionné en bloc) et la mécanisation des opérations de manutention ont modifié la configuration des navires, porte-conteneurs, transporteurs en vrac (vraquiers) ..., et ont entraîné une sophistication de plus en plus grande des infrastructures de manutention portuaire.

Les nouvelles méthodes de manutention exigent une certaine polyvalence des dockers, avec la nécessité d'une formation adaptée à des tâches multiples et à la conduite d'engins: si les nouvelles techniques de manutention des cargaisons facilitent un travail physique très astreignant, elles exigent aussi une main-d'œuvre plus qualifiée à la fois pour la productivité et la sécurité du travail.

Les conditions de travail des dockers sont aussi influencées par le travail en extérieur quelles que soient les conditions climatiques (chaleur, froid, vent, givre, pluie) et par le travail de nuit, car les arrivages dans les ports peuvent être nocturnes et les horaires des marées peuvent conditionner le déchargement de nuit de certains navires.

Ces conditions de travail font qu'il est impossible d'éliminer tous les risques par la mise en place de protections collectives et il faut donc recourir impérativement aux équipements de protection individuelle:

- Des chaussures de sécurité répondant à la norme NF EN 345 antidérapantes, avec embout renforcé (type S3),
- Des gants de protection contre les risques mécaniques (norme NF EN 388), l'abrasion et la perforation,
- Un casque de protection (norme NF EN 397),

- Gilet de signalisation ou brassards luminescents,
- Protections auditives (coquille antibruit, bouchons d'oreille) en cas d'exposition à un bruit supérieur à 85 dB,
- Lunettes anti UV,
- Vêtements de travail adaptés aux conditions climatiques,
- Masque respiratoire avec filtre adapté, combinaison et gants de protection chimique en cas d'exposition chimique,
- Harnais muni d'un dispositif antichute en cas d'évolution en hauteur.

• *Les risques physiques du dock*

- *Les chutes:*

• Les chutes de plain-pied par glissades du fait de sols souvent humides ou rendus glissant à la suite de salissures de déchets, ou par trébuchement sur des sols inégaux ou encombrés entraînent de nombreuses lésions physiques cutanées et/ou ostéoarticulaires: foulure, entorse, contusions, plaies cutanées et hémorragies, fractures. Ces risques sont aggravés par l'éventuelle chute du quai dans les eaux du port et risque de noyade et d'hypothermie.

• Les chutes de hauteur, suite à l'absence de garde-corps ou à des rambardes détériorées ou dans ou depuis des conteneurs, sont à l'origine de graves accidents.

- *Les manutentions manuelles:*

Les dangers sont liés à la nature des charges, au nombre excessif de manipulation et au mouvement de torsion, déplacement, soulèvement. Les lombalgies d'effort sont fréquentes lors de la manutention du matériel de calage et d'arrimage ou le transport d'outils ou de colis ou de bagages.

Non seulement les risques d'accidents de

travail concernent le dos (lombosciatiques) mais aussi les membres inférieurs (entorses ...) ou les extrémités (coincement des doigts ...) et le vieillissement progressif des structures ostéoarticulaires peut aboutir à une inaptitude professionnelle, ce qui, de par leur fréquence et leur impact, tant médical que socioprofessionnel, constitue un problème majeur de santé au travail des dockers.

De plus, les surfaces anguleuses ou rugueuses, les chutes d'objets figurent parmi les causes de blessures, de lacérations, de contusions ou de traumatismes crâniens pendant les opérations de manutention manuelle. Le travailleur peut également subir ces blessures s'il tombe ou s'il entre en collision avec des objets.

• *Les manutentions mécaniques:*

• Les appareils et engins de levage de charges (grues, portiques...) représentent des risques majeurs pour la sécurité des travailleurs et des usagers sur les installations portuaires : les pertes ou chutes de charges manipulées, les bris de matériels et chutes d'objets divers, les trébuchements lors des déplacements sur marchepied, les chutes de hauteur ou en gravissant ou en descendant de l'échelle de montée.

Les risques d'accident vis à vis des tiers en cas de mauvaise manœuvre avec heurt du personnel du port avec la charge sont importants.

• Les chariots automoteurs, engins de manutention équipés d'une fourche frontale permettant de soulever, de déplacer des palettes, des conteneurs ou des caisses, exposent les dockers à des situations de travail contraignantes.

L'exposition quotidienne du conducteur aux vibrations transmises à l'ensemble du corps, les nombreuses contraintes posturales dues au

travail sur sol plus ou moins accidenté, le bruit permanent du moteur sont préjudiciables à sa santé: troubles musculo-squelettiques induits par les nombreuses rotations du tronc et de la tête, lombalgies liées aux vibrations, affections professionnelles provoquées par les bruits.

Les déplacements et les manœuvres des engins sur la zone portuaire peuvent générer des risques de heurts avec les autres travailleurs à pied ou le public, des collisions avec d'autres engins ou avec un élément de bâtiment ou une structure de l'environnement de travail (dont retour de volant lorsque la roue heurte un obstacle).

Des risques de traumatismes sont provoqués par la chute de la charge (principalement depuis les fourches) ou en montant ou en descendant du chariot, et par l'éjection du siège et écrasement par le chariot lors d'un éventuel renversement.

• *L'élingage:*

l'élingage consiste à accrocher des charges isolées à un appareil de levage ou les décrocher pour pouvoir effectuer le chargement et déchargement des camions, des wagons, des cargos. Les accessoires de levage permettent de soulever, déplacer, descendre une charge lors des opérations de manutention avec un engin de levage.

Une élingue est un accessoire de levage qui sert de lien entre un appareil de levage muni d'un crochet et une charge et l'élingage regroupe toutes les opérations de mise en œuvre des élingues, en câble métallique, en chaîne ou en textile, et autres accessoires de levage (palonnier, clé de levage, pinces, ...).

Les risques de rupture de l'élingue, de déséquilibre et de glissement de la charge représentent de sérieux dangers pour l'élingueur ou les travailleurs à proximité: écrasement ou heurt par chute totale ou partielle ou

déplacement imprévu de la charge ou du crochet d'accrochage, coincement ou lacération des mains et des bras lors de la mise en tension de l'élingue ... Ces types d'accident sont fréquents et entraînent de graves blessures (fractures ou écrasement des membres, traumatismes crâniens), dont certaines sont mortelles.

Pour prévenir les risques de l'élingage, la bonne gestion des élingues (identification, stockage, rebut), les vérifications permettant de déceler toute détérioration ou défectuosité des accessoires de levage (les températures d'utilisation, les agents chimiques, l'usure modifient les caractéristiques des élingues), le respect des charges maximales d'utilisation et du bon alignement du centre de gravité et autres méthodes d'élingage, sont des mesures essentielles de réduction des dangers auxquels les élingueurs sont exposés.

• *Les risques thermiques des dockers:*

Le travail en extérieur conduit les dockers à être exposés aux ultraviolets (UV), aux intempéries, au froid ou à la chaleur, et à l'humidité. Ces conditions climatiques variables (gel, chaleur, pluie) accentuent les risques liés aux postures de travail contraignantes et ne permettent pas de travailler en toute sécurité (orage, vents violents, sols verglacés...).

L'exposition fréquente aux UV peut être responsable de cancers de la peau, d'ophtalmies (brûlure de la cornée), et, en tout cas, d'érythème solaire (coup de soleil).

Les problèmes de santé dus à la chaleur et à l'action prolongée du rayonnement solaire sur la tête (effets de l'insolation, de la déshydratation...) génèrent des risques de malaise général, de crampes musculaires, de pertes de connaissance, qui peuvent être vitaux dans les cas extrêmes (coup de chaleur).

Indirectement, le travail par fortes chaleurs augmente aussi les risques d'accidents du travail par la fatigue, la sudation, la diminution de la vigilance.

Pour des travaux en extérieur, le risque lié au froid est accru par une exposition au vent (refroidissement éolien) et à l'humidité. Le refroidissement des parties du corps peut provoquer des engelures, lésions cutanées qui deviennent rouge violacées, douloureuses, avec des crevasses et/ou des phlyctènes. Les mains et les pieds (surtout doigts ou orteils) ont tendance à se refroidir plus rapidement que le torse: l'exposition au froid est susceptible de déclencher le syndrome de Raynaud (doigts blancs et douloureux par vasoconstriction). Comme pour la chaleur, le froid entraîne des risques indirects, favorisés par la diminution de la dextérité due au refroidissement des extrémités, à la diminution des performances musculaires et à l'incapacité à effectuer des mouvements fins. La vigilance mentale est également réduite en raison de l'inconfort causé par le froid.

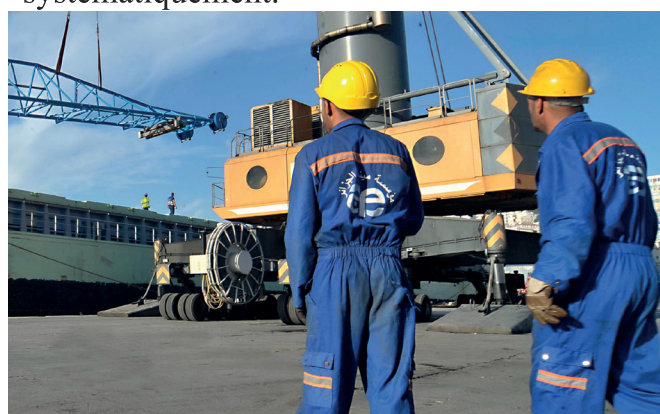
• *Les risques chimiques des dockers:*

Les dockers sont exposés à la toxicité de l'air lors de l'ouverture des conteneurs maritimes qui renferment des produits chimiques dangereux, notamment des produits de fumigation, des fongicides pour le bois, des pesticides pour les denrées alimentaires ou végétales notamment les céréales dont le soja, utilisés pour éliminer les champignons, rongeurs et insectes. En particulier, l'intérieur des conteneurs est régulièrement soumis à des gaz de fumigation, vapeurs désinfectantes (assainissement) ou toxiques (destruction des nuisibles) très nocives.

L'exposition des dockers à ces produits

phytosanitaires est génératrice de risques chimiques par voie cutanée ou respiratoire et peut occasionner des troubles: maux de tête, nausées, vomissements, vertiges, paresthésie (trouble de la sensibilité); mais potentiellement à long terme, l'impact de ces substances sur la santé présente des risques cancérogènes, neurotoxiques, de perturbation endocrinienne (reprotoxicité) pour une exposition chronique et élevée.

La manutention du vrac (produits solides tels que le charbon, le minerai de fer, les engrais,...), des cargaisons de ciment, exposent aussi aux poussières, dont celles de silice. Des risques pour les voies respiratoires (rhinite, bronchite, asthme) existent, ainsi qu'éventuellement la silicose. Le travail de finition de cales de navire expose aux hydrocarbures dont l'inhalation des vapeurs affectent des organes cibles divers (irritations des yeux et de la gorge, nausées, maux de tête...) et renferment du benzène, benzopyrène ... qui sont des composés cancérogènes. L'étiquetage des conteneurs et l'aération d'une durée suffisante avant de pénétrer dans les conteneurs susceptibles de risque chimique ainsi identifié, le port d'un masque respiratoire avec filtre adapté, de combinaison et de gants de protection chimique sont des mesures de prévention à adopter systématiquement.



Source : prevsecu.com



Sécurité au travail

Pensez sécurité

PORTEZ les équipements de protection individuelle

PROTECTION DE LA TÊTE

Porter un casque de protection pour protéger la tête contre les impacts, les coups, ou les abrasions.



PROTECTION AUDITIVE

Porter des protections auditives dans une zone où le niveau de bruit est supérieur à 80 décibels.



VÊTEMENTS DE TRAVAIL ET DE PROTECTION

Porter des vêtements de protection contre les produits chimiques, la graisse et les taches. Porter un gilet ou un vêtement de signalisation permet d'être vu dans toutes les conditions.



PROTECTION DES MAINS

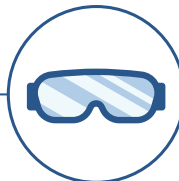
Porter des gants pour protéger les mains des travaux manuels et contre tout danger mécanique, chimique, thermique ou électrique.



PROTECTION DES PIEDS

Porter des protections sécurisées aux pieds dans les endroits dangereux.

Protégez vous Bien
Portez vos EPI



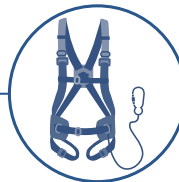
PROTECTION DES YEUX

Utiliser des protections oculaires dans une zone potentiellement dangereuse, produits chimiques, étincelles ou émissions d'ultra violet.



PROTECTIONS DES VOIES RESPIRATOIRES

Porter des protections respiratoires contre la poussière ; la fumée ou encore les vapeurs et les produits nocifs.



PROTECTION CONTRE LES CHUTES

Porter un dispositif amortisseur de chute (harnais et longe de sécurité) dans les endroits à risque.



PROTECTION CONTRE LA NOYADE

Porter un gilet de sauvetage.



PROTECTION DU CORPS CONTRE LE FROID ET LA PLUIE

Porter une veste de travail et un pantalon d'hiver contre le froid et la pluie.



Bilan des activités du 2^{ème} trimestre 2024

Présentation générale

La période du 2^{ème} trimestre de l'exercice 2024 s'est caractérisée, globalement, par une stabilité du mouvement de la navigation, d'une part, et une hausse du trafic marchandises d'autre part en comparaison avec la même période de l'année 2023.

Durant le 2^{ème} trimestre 2024, 402 navires dont 310 opérants ont accosté au port d'Alger ; atteignant 95% de l'objectif fixé et affiche une stabilité (-0,25%) par rapport aux réalisations du 2^{ème} trimestre 2023. Quant aux mouvements de la navigation cumulés à fin Juin 2024, on note un total de 795 navires contre 780 navires en 2023, faisant ressortir une augmentation de (+1,92%) par rapport à la même période de l'exercice 2023 et une réalisation de l'objectif de 97%.

Le tonnage de la jauge brute des navires opérants en entrée prévu pour le 2^{ème} trimestre 2024 à 4,9 millions de tonnes, est réalisé à 110%. Il a atteint 5,4 millions de tonnes au 2^{ème} trimestre 2024, faisant apparaître une augmentation (+13,8%) par rapport au 2^{ème} trimestre 2023, due à la hausse du trafic des céréaliers et des car-ferries. Par ailleurs, il est à souligner que l'objectif fixé pour le trafic global marchandises à 2,03 millions de tonnes pour le 2^{ème} trimestre 2024, a été réalisé à hauteur de (99%) ; marquant une augmentation de (+7,59%) en comparaison avec la réalisation de la même période de l'année 2023, pour atteindre un volume de 2,01 millions de tonnes au 2^{ème} trimestre 2024. Cette hausse est induite essentiellement par l'accroissement du trafic des produits agricoles/alimentaires et les conteneurs.

Au terme de ce premier semestre 2024, le tonnage global des marchandises traitées par l'Entreprise a totalisé un volume de 3 974 932 tonnes contre 3 720 675 tonnes à fin Juin 2023, soit une augmentation de (+6,83%) et une atteinte d'objectif de 99%.

S'agissant du trafic conteneurs traités par l'EPAL, un nombre de 65 596 EVP a été réceptionné au débarquement et à l'embarquement durant le 2^{ème} trimestre 2024 pour une prévision de 68 372 EVP, soit 96% d'atteinte d'objectif. Ce type de trafic a connu une hausse de l'ordre de (+3,15%) comparé à la même période de l'année 2023.

En parallèle, le tonnage brut des conteneurs affiche une légère augmentation de (+1,37%) par rapport à la même période de l'année 2023 pour atteindre un tonnage de 538 825 tonnes ; et une atteinte d'objectif de 84%.

Le trafic cumulé des conteneurs durant ce premier semestre, marque une sensible augmentation de (+9,17%) comparé au même semestre 2023, passant de 119 550 EVP en 2023 à 130 513 EVP en 2024, ainsi l'objectif fixé a été atteint à 97%.

Le trafic Passagers au port d'Alger prévu pour le 2^{ème} trimestre 2024 à 59 500 passagers, est réalisé à 95%. Il est passé de 57 910 passagers au 2^{ème} trimestre 2023 à 56 737 passagers au 2^{ème} trimestre 2024, faisant ressortir une diminution de l'ordre de (-2,03%).

Pour ce type de trafic, le nombre total de passagers a enregistré à fin juin 2024 une baisse de (-3,66%) par rapport à la même période 2023 et une réalisation d'objectif de 94%.

Le trafic auto-passager a connu quant à lui une hausse de (+13,59%), passant de 31 860 véhicules durant le 2^{ème} trimestre 2023 à 36 190 véhicules en 2024. L'objectif fixé à 32 700 véhicules est réalisé à 111%.

En matière de rendements portuaires, et en comparaison avec le 2^{ème} trimestre 2023, la durée d'attente moyenne des navires en rade est observée à la hausse de (+0,63j) durant ce 2^{ème} trimestre 2024. Cette durée résulte de la combinaison des variations des attentes des différents types de navires ayant touché le port d'Alger. Elle est passée de 1,09 jour en 2023 à 1,72 jours en 2024.

Cette augmentation est liée en grande partie à la hausse de la durée d'attente en rade des navires RO/RO, Cargo et P/Conteneur avec des variations respectives de (+1,55 jr), (+0,85 jr) et (+0,87 jr).

Et pour la même comparaison, la même tendance a été enregistrée pour le séjour moyen à quai des navires traités par l'EPAL, qui est passé de 3,80 jours au 2^{ème} trimestre 2023 à 4,52 jours au 2^{ème} trimestre 2024 soit (+0,72jr) due principalement à l'augmentation du séjour des céréaliers (+1,57 jr).

La hausse des séjours moyens des navires au port (EPAL) se traduit particulièrement et en partie par la réalisation des grands travaux de confortement des quai 18, 19, 20 et 21.

TRAFIC MARITIME

Caractéristiques du Mouvement de la Navigation

Au cours du 2^{ème} trimestre de l'année 2024, le port d'Alger a accueilli un nombre total de 402 navires à l'entrée contre 403 navires à la même période de l'année 2023. Ainsi l'objectif fixé à 424 navires est réalisé à 95%.

L'évolution du trafic maritime au 2^{ème} trimestre 2024 se présente comme suit :

- a) Une augmentation des navires opérants (+3,33%), passant de 300 navires en 2023 à 310 navires en 2024.
- b) Une baisse du nombre des navires non opérants, qui est passé de 103 navires au 2^{ème} trimestre 2023 à 92 navires au 2^{ème} trimestre 2024.

Le tableau ci-après fait apparaître la variation du mouvement de la navigation à l'entrée au 2^{ème} trimestre 2024 par rapport au 2^{ème} trimestre 2023.

	2 ^{ème} trimestre			ECART Trim '24/'23	ATTEINTE OBJECTIF	1 ^{er} semestre			ECART SEM '24/'23	ATTEINTE OBJECTIF
	REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024			REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024		
OPERANTS	300	324	310	3,33%	96%	602	626	624	3,65%	100%
NON OPERANTS	103	100	92	-10,68%	92%	178	192	171	-3,93%	89%
TOTAL	403	424	402	-0,25%	95%	780	818	795	1,92%	97%

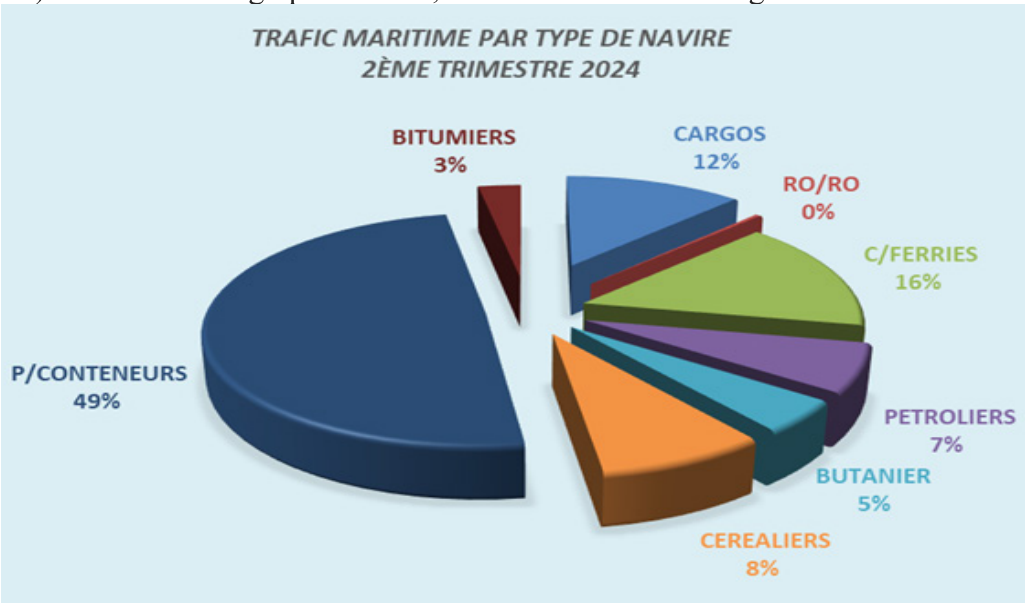
Répartition du trafic maritime par type de navires

Evolution par type de navire

Dans l'ensemble, le mouvement de la navigation au port d'Alger a enregistré au cours du 2^{ème} trimestre 2024 une augmentation de (+3,33%) pour les navires opérants en comparaison avec le 2^{ème} trimestre 2023. Cette augmentation a concerné particulièrement les navires Céréaliier, C/Ferries, Bitumiers et les navires Cargo qui affichent pour ce 2^{ème} trimestre des taux respectifs de (+86%),(+26%), (+13%) et (+9%) ceci par rapport au même trimestre 2023.

Par ailleurs, les RO/RO, Les Pétroliers et les navires Porte-Conteneursont enregistré des baisses respectives de (-80%), (-13%) et (-6%). A la lecture du graphe suivant, le mouvement de la navigation au cours du 2^{ème}

trimestre 2024 montre une prédominance des porte-conteneurs avec un nombre de 153 navires soit 49% du nombre total des navires opérants, suivis des navires C/ Ferries qui affichent une proportion de (15%).



Tonnage de la Jauge Brute des navires

Le tonnage de la jauge brute des navires opérants en entrée est passé de 4 367 653 tonneaux au 1er trimestre 2023 à 5 096 046 tonneaux au 1er trimestre 2024, soit une hausse de l'ordre de (+16,68%).

	REAL 2 ^{ème} trim 2023		PREV 2 ^{ème} trim 2024		REAL 2 ^{ème} trim 2024		ECART 24/23	ATT OBJ	ECART 24/23	ATT OBJ
	Nbre	T.J.B (1.000 tx)	Nbre	T.J.B (1.000 tx)	Nbre	T.J.B (1.000 tx)	NAVIRE		T.J.B	
CARGOS	35	206	37	219	38	278	8,57%	103%	34,99%	127%
RO/RO	5	30	7	49	1	20	-80,00%	14,29%	-33,25%	41,90%
CIFERIES	38	1 525	38	1 443	48	1 819	26,32%	126%	19,28%	126%
PETROLIERS	24	485	24	478	21	478	-12,50%	87,50%	-1,45%	100%
BUTANIER	14	167	14	178	14	167	0,00%	100%	0,22%	94,32%
CEREALIER	14	296	21	437	26	533	85,71%	124%	80,02%	122%
P/CONTENEURS	162	2 033	173	2 085	153	2 107	-5,56%	88,44%	3,63%	101%
BITUMIERS	8	55	10	63	9	57	12,50%	90%	3,94%	91,29%
TOTAL	300	4 798	324	4 952	310	5 460	3,33%	95,68%	13,80%	110%

Le tableau suivant reprend l'évolution du TJB moyen par navire entre le 2^{ème} trimestre 2023 et le 2^{ème} trimestre 2024

Le TJB global des navires prévus pour cette période est de 4951578 tonneaux, faisant ressortir un taux d'atteinte des objectifs de 110%. Il s'ensuit que le T.J.B moyen global par navire a augmenté de 10,13% au cours du 2^{ème} trimestre 2024 par rapport à la même période de l'année précédente, soit une moyenne globale de 17612 tonneaux par navire. Il y a lieu de noter que la taille moyenne des navires a augmenté principalement pour les RO/RO, Cargos, Pétroliers et les Portes Conteneurs, durant la période considérée.

	2 ^{ème} trimestre			ECART TRIM 24/23	ATTEINTE OBJECTIF
	REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024		
CARGOS	5 885	5 929	7 317	24,33%	123%
RO/RO	6 096	6 936	20 343	234%	293%
C/IFERIES	40 127	37 961	37 893	-5,57%	100%
PETROLIERS	20 204	19 929	22 755	12,63%	114%
BUTANIER	11 936	12 682	11 962	0,22%	94%
CEREALIER	21 133	20 823	20 486	-3,06%	98%
P/CONTENEURS	12 550	12 052	13 771	9,73%	114%
BITUMIERS	6 912	6 295	6 386	-7,61%	101%
MOYENNE	15 992	15 283	17 612	10,13%	115%

TRAFIC MARCHANDISES

ANALYSE GLOBALE DU TRAFIC MARCHANDISES

Le trafic marchandises débarquées et embarquées traités par l'EPAL, a atteint un volume de 2 011 673 tonnes au second trimestre 2024 contre 1 869 821 tonnes à la même période 2023, soit une hausse de (+7,59%), représentant près de 141 852 tonnes.

Cette augmentation a touché principalement les produits agricoles/alimentaires (+26%), dont Blé (+24%) et sucre (+50%) ainsi que le divers (+4%). Il est à noter, que le tonnage global des marchandises prévu à 2 026445 tonnes pour ce 2^{ème} trimestre 2024, est réalisé à 99%.

Les débarqués

Avec une part de 85% du trafic total, les débarqués affichent un volume de 1 703 851 tonnes au 2^{ème} trimestre 2024, soit une augmentation de (+8,25%) par rapport à la même période de l'exercice précédent, traduite particulièrement par la hausse du volume des produits agricoles/denrées alimentaires et hydrocarbures. Comparée à une prévision de 1 751867 tonnes, l'objectif fixé a été réalisé à hauteur de 97%.

Les embarqués

Les marchandises embarquées ont totalisé durant ce 2^{ème} trimestre 2024 un volume de 307822 tonnes contre 295 778 tonnes au 2^{ème} trimestre 2023, soit une hausse de (+4,07%) engendrée principalement par l'augmentation du trafic conteneur à l'export.

L'atteinte de l'objectif est de 112% pour une prévision de 274578 tonnes.

résumé globalement l'évolution
du trafic marchandises au 2^{ème}
trimestre 2024 comparée à la
même période de l'exercice 2023

	2 ^{ème} trimestre			ECART	OBJECTIF %	1 ^{er} semestre			ECART	OBJECTIF %
	REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024			REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024		
TOTAL TRAFIC	1 869 821	2 026 445	2 011 673	7,59%	99%	3 720 675	3 978 291	3 974 932	6,83%	99,9%
DEBARQUE	1 574 043	1 751 867	1 703 851	8,25%	97%	3 114 061	3 423 313	3 320 000	6,61%	97%
EMBARQUE	295 778	274 578	307 822	4,07%	112%	606 614	554 978	654 933	7,97%	118%

ANALYSE DU TRAFIC MARCHANDISES PAR TYPES DE PRODUITS

Le trafic total des marchandises au cours du 2^{ème} trimestre 2024, comparé à la même période de l'exercice précédent, est analysé comme suit :

Les produits Agricoles / Denrées Alimentaires

Ces produits constitués en majeure partie de céréales, présentent au cours du deuxième trimestre 2024 une augmentation de l'ordre de 148989 tonnes soit (+25,69%) par rapport au même trimestre de l'année écoulée, où il avait enregistré 580052 tonnes

Les Produits Pétroliers

Le trafic Produits pétroliers, avec un volume de 663387 tonnes, a connu une baisse de (-2,04%) durant ce 2ème trimestre 2024, comparé au même trimestre de l'année 2023.

Les produits divers

Les produits Divers, constitués essentiellement de conteneurs ont enregistré durant le 2ème trimestre 2024 une hausse de (+3,72%) par rapport au 2^{ème} trimestre 2023 ; ils sont passés de 585 795 tonnes en 2023 à 607585 tonnes en 2024.

Le tonnage prévisionnel qui est de l'ordre de 680745 tonnes a été réalisé à 89%

Les Engrais & Produits chimiques

En comparaison avec le 2ème trimestre 2023, les produits chimiques enregistrent une baisse de (-51,11%) pour atteindre 11660 tonnes en 2ème trimestre 2024.

Le tableau et graphe ci-après mettent en évidence les commentaires précités des différents produits du trafic des marchandises

	2 ^{ème} trimestre			ECART	ATTENTE d'objectif	1 ^{er} semestre			ECART	ATTENTE d'objectif
	REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024			REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024		
PRODUITS AGRICOLES ET DENREES ALIMENTAIRES	580 052	627 900	729 041	25,69%	116%	1 175 546	1 207 500	1 350 895	14,92%	112%
dont : céréales	520 046	557 700	642 266	23,30%	115%	1 058 121	1 072 500	1 181 956	11,70%	110%
PRODUITS METALLURGIQUES										
MINERAUX / MATER.DE CONSTRUCTION	2 954	1 300				2 954	2 500			
ENGRAIS / P.CHIMIQUES	23 851	14 300	11 660	-51,11%	82%	36 125	27 500	22 970	-36,42%	84%
DIVERS dont :	585 795	680 745	607 585	3,72%	89%	1 139 229	1 340 591	1 198 275	5,18%	89%
-conteneurs	531 525	614 504	538 825	1,37%	88%	1 032 377	1 214 390	1 074 564	4,09%	88%
-roulants	4 102	8 580	311	-92,43%	4%	13 472	16 500	3 855	-71,38%	23%
-divers (Acconage)	18 309	24 961	32 259	76,20%	129%	33 295	48 001	55 422	66,48%	115%
-véhicules / pas sagers	31 860	32 700	36 190	13,59%	111%	60 085	61 700	64 434	7,24%	
TOTAL HORS HYDROCARBURES	1 192 653	1 324 245	1 348 286	13,05%	102%	2 353 855	2 578 091	2 572 140	9,27%	100%
PRODUITS PETROLIERS	677 168	702 200	663 387	-2,04%	94%	1 366 820	1 400 200	1 402 792	2,63%	100%
TOTAL TRAFIC	1 869 821	2 026 445	2 011 673	7,59%	99%	3 720 675	3 978 291	3 974 932	6,83%	100%
DEBARQUE	1 574 043	1 751 867	1 703 851	8,25%	97%	3 114 061	3 423 313	3 320 000	6,61%	97%
EMBARQUE	295 778	274 578	307 822	4,07%	112%	606 614	554 978	654 933	7,97%	118%

TRAFIC CONTENEURS

L'analyse du trafic conteneurs traités au niveau des quais exploités par l'EPAL, fait ressortir un nombre total (embarqués et débarqués) de 65596 conteneurs (EVP) durant le 2^{ème} trimestre 2024 contre 63 595 conteneurs (EVP) à la même période de l'année 2023 ; générant une hausse de l'ordre de (+3,15%).

Le tonnage brut des conteneurs est évalué à 538825 tonnes et le tonnage net à 394514 tonnes durant ce 2^{ème} trimestre 2024, faisant ressortir des variations positives respectives de (+1,37%) et (+0,74%) pour le tonnage brut et le tonnage net comparé au 2^{ème} trimestre 2023.

Les objectifs fixés ont été réalisés respectivement à 96% et 89% pour le nombre et le tonnage global des conteneurs traités par L'EPAL durant la période considérée.

La part des conteneurs de l'EPAL est de 35% sur un nombre total des conteneurs traités au port d'Alger (185621 EVP) entre l'EPAL et la joint-venture DP

World.

•A l'import 31703 EVP pleins pour un tonnage de 411670 tonnes, soit une baisse de (-3,14%) en nombre et (-4,44%) en tonnage global, ceci par rapport au 2^{ème} trimestre 2023.

•A l'export 33893 conteneurs EVP composés de 3831EVP pleins et 30062EVP vides pour un volume total de 127156 tonnes ; faisant apparaitre en nombre

une hausse de (+38,75%) pour les pleins et de (+6,97%) pour les vides.

Comparativement au 2^{ème} trimestre 2023, les livraisons ont affiché au cours du 2^{ème} trimestre de l'année 2024 un total de livraison de 17641 unités contre 19 480 unités durant la même période de l'année précédente, soit une diminution de -9,44%.

l'évolution du trafic conteneurs de l'EPAL au cours du 2ème trimestre 2024 comparée au même trimestre 2023

	2 ^{ème} trimestre		ECART		ATT. OBJEC. %	1 ^{er} semestre			ECART	ATT. OBJEC. %
	REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024	TRIM '24/23		REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024	SEM '24/23	
PLEINS (EVP)	35 493	39 847	35 534	0,12%	89%	68 660	78 708	71 205	3,71%	90%
DEBARQUE	32 732	36 174	31 703	-3,14%	88%	61 503	70 703	62 644	1,86%	89%
EMBARQUE	2 761	3 673	3 831	38,75%	104%	7 157	8 005	8 561	19,62%	107%
VIDES (EVP)	28 102	28 525	30 062	6,97%	105%	50 890	56 399	59 308	16,54%	105%
DEBARQUE										
EMBARQUE	28 102	28 525	30 062	6,97%	105%	50 890	56 399	59 308	16,54%	105%
TOTAL NOMBRE	63 595	68 372	65 596	3,15%	96%	119 550	135 107	130 513	9,17%	97%
TONNAGE TOTAL BRUT	531 525	605 161	538 825	1,37%	89%	1 032 377	1 196 228	1 074 564	4,09%	90%
DEBARQUE	430 815	489 025	411 670	-4,44%	84%	816 844	955 811	810 992	-0,72%	85%
EMBARQUE	100 709	116 136	127 156	26,26%	109%	215 533	240 417	263 572	22,29%	110%
TONNAGE NET/PLEINS	391 616	454 742	394 514	0,74%	87%	769 367	898 993	787 435	2,35%	88%
DEBARQUE	358 805	409 442	341 923	-4,71%	84%	681 538	800 265	673 176	-1,23%	84%
EMBARQUE	32 811	45 300	52 591	60,29%	116%	87 829	98 728	114 260	30,09%	116%

Le tableau ci-après résume la structure des livraisons Conteneurs 2^{ème} trimestre 2024/2023

	Type Cont.	Réalisation 2 ^{ème} Trimestre 2023	Prévision 2 ^{ème} Trimestre 2024	Réalisation 2 ^{ème} Trimestre 2024	Ecart 2 ^{ème} Trimestre 2024/2023	Atteinte Objectif 2 ^{ème} Trimestre 2024
Livraisons Clients	20 p	6 544	6 832	4 956	-24,27%	73%
	40 p	10 796	12 624	10 927	1,21%	87%
	Total EVP	28 136	32 080	26 810	-4,71%	84%
	Total Unités	17 340	19 456	15 883	-8,40%	82%
Transferts Ports Secs	20 p	422	541	444	5,21%	82%
	40 p	293	427	432	47,44%	101%
	Total EVP	1 008	1 395	1 308	29,76%	94%
	Total Unités	715	968	876	22,52%	90%
Transferts par Ordre Transfert	20 p	568	699	291	-48,77%	42%
	40 p	857	1 070	591	-31,04%	55%
	Total EVP	2 282	2 839	1 473	-35,45%	52%
	Total Unités	1 425	1 769	882	-38,11%	50%
Total	20 p	7 534	8 072	5 691	-24,46%	71%
	40 p	11 946	14 121	11 950	0,03%	85%
	Total EVP	31 426	36 314	29 591	-5,84%	81%
	Total Unités	19 480	22 193	17 641	-9,44%	79%

TRAFIC ROULANT

Le trafic marchandises conditionnées sur remorques, véhicules et autres engins roulants, a atteint au 2^{ème} trimestre 2024 un nombre total de 57 unités contre 492 unités au 2^{ème} trimestre 2023, faisant ressortir ainsi une baisse importante de (-88,41%).

Le tableau et graph ci-après résument l'évolution du trafic roulant au 2^{ème} trimestre 2024 omparée à la même période de l'exercice 2023

	2 ^{ème} trimestre			ECART '24/23	ATTEINTE OBJECTIF	1 ^{er} semestre			ECART '24/23	ATTEINTE OBJECTIF
	REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024			REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024		
Véhicules légers	323	86				1 361	165			
Véhicules lourds		9	30			37	17	30	-18,92%	176%
Remorques	167	368	27	-83,83%	7%	553	706	208	-62,39%	29%
Autres engins industriels	2	4				5	8	12	140%	150%
TOTAL	492	467	57	-88,41%	12%	1 956	896	250	-87,22%	28%

TRAFIC PASSAGERS ET VEHICULES

Passagers

Il a été enregistré au cours du 2^{ème} trimestre 2024 le transit via la gare maritime du Port d'Alger, de 56737 passagers contre 57 910 passagers au 2^{ème} trimestre 2023, soit une diminution de l'ordre de (-2,03%).

Véhicules (Auto Passagers)

Les véhicules accompagnés des passagers affichent parallèlement une hausse de

(+13,59%), passant de 31 860 véhicules au 2^{ème} trimestre 2023 à 36190 véhicules au 2^{ème} trimestre 2024.

Le tableau suivant indique l'évolution du mouvement des Passagers et leurs véhicules

pour le 2^{ème} trimestre 2024 / 2023

	2 ^{ème} trimestre			ECART trim '24/23	ATTEINTE OBJEC %	1 ^{er} semestre			ECART 1 ^{er} sem '24/23	ATTEINTE OBJEC %
	REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024			REALIS 2023	PREV 2024	REALIS 2024		
PASSAGERS										
DEBARQUES	39 046	39 700	36 075	-7,61%	91%	58 554	59 700	57 138	-2,42%	96%
EMBARQUES	18 864	19 800	20 662	9,53%	104%	40 006	41 100	37 814	-5,48%	92%
TOTAL	57 910	59 500	56 737	-2,03%	95%	98 560	100 800	94 952	-3,66%	94%
VEHICULES										
DEBARQUES	20 319	20 900	23 287	14,61%	111%	34 552	35 400	39 798	15,18%	112%
EMBARQUES	11 541	11 800	12 903	11,80%	109%	25 533	26 300	24 636	-3,51%	94%
TOTAL	31 860	32 700	36 190	13,59%	111%	60 085	61 700	64 434	7,24%	104%

RENDEMENTS PORTUAIRES

SEJOUR MOYEN EN RADE

La durée d'attente moyenne globale en rade des navires a enregistré une hausse pour le 2^{ème} trimestre 2024 comparée à la même période de l'année 2023. Celle-ci est passée de 1,09 jour en 2023 à 1,72 jour en 2024 soit (+0,63jr) ; ceci résulte de la combinaison des variations des attentes des différents types de navires ayant touché le port d'Alger.

Le tableau qui suit montre l'évolution du séjour moyen des navires en rade durant le 2^{ème} trimestre 2024 comparé à la même période 2023

	2 ^{ème} trimestre			ECART TRIM '24/23(jrs)	ECART TRIM '24/23(%)	ATTEINTE OBJECTIF
	REALIS 2023 (j)	PREV 2024 (j)	REALIS 2024(j)			
CARGOS	0,88	0,75	1,72	0,85	96,83%	44%
PORTE CONTENEURS EPAL	0,36	0,70	1,19	0,84	236%	59%
PORTE CONTENEURS DPW	0,79	1,60	1,70	0,90	114%	94%
RO / RO	0,06	0,10	1,61	1,55	2579%	6%
CEREALIER	8,88	4,50	8,19	-0,69	-7,77%	55%
CAR-FERRIES	0,02	0,00	0,03	0,01		
BUTANIERS	1,09	0,75	0,98	-0,11	-10,02%	77%
PETROLIERS	1,07	1,05	1,21	0,15	13,60%	87%
BITUMIER	2,93	2,20	0,72	-2,21	-75,43%	306%
BETAILLERE	0,08	0,12	0,09	0,01	12,50%	133%
MOYENNE GLOBALE	1,09	1,10	1,72	0,63	57,80%	64%
MOYENNE GLOBALE (EPAL)	1,18	0,95	1,75	0,57	48,31%	54%

Le tableau qui suit montre l'évolution du séjour moyen des navires à quai durant le 2^{ème} trimestre 2024 comparé à la même période 2023

U = 1 Jour

	2 ^{ème} trimestre			ECART TRIM '24/23(jrs)	ECART TRIM '24/23(%)	ATTEINTE OBJECTIF
	REALIS 2023 (j)	PREV 2024 (j)	REALIS 2024(j)			
CARGOS	5,50	4,60	6,07	0,57	10,37%	76%
PORTE CONTENEURS EPAL	3,57	3,95	4,05	0,48	13,46%	97%
PORTE CONTENEURS DPW	4,73		4,63	-0,10	-2,04%	
RO / RO	1,76	1,53		-1,76		
CEREALIER	10,23	9,00	11,80	1,57	15,36%	76%
CAR-FERRIES	1,24	0,80	1,32	0,09	6,94%	60%
BUTANIERS	5,08	5,35	5,66	0,57	11,23%	95%
PETROLIERS	3,08	3,00	3,29	0,21	6,88%	91%
BITUMIER	1,37	1,70	1,27	-0,10	-7,13%	134%
BETAILLERE	4,11	3,45	3,14	-0,97	-23,59%	110%
MOYENNE GLOBALE	4,02	3,80	4,63	0,61	15,17%	82%
MOYENNE GLOBALE (EPAL)	3,80	3,60	4,52	0,72	18,95%	80%

SEJOUR MOYEN A QUA

Le séjour moyen des navires à quai (EPAL) a enregistré une hausse de (+19%), passant de 3,80 jours en 2^{ème} trimestre 2023 à 4,52 jours en 2^{ème} trimestre 2024, induite essentiellement par la hausse des séjours à quai des navires Céréaliers et P/conteneur.

المخاطر المهنية التي يواجهها عامل المناولة بالميناء

يمارس عمال الميناء الذين يشتغلون في المنشآت المينائية مهنة ضروري لتحويل البضائع مع مكنة أصبحت شبه متكاملة في يحفها مخاطر ثقيلة بالرغم من استعمالهم اليومي لمختلف أغلب الموانئ. وتتطلب الطرق والأساليب الجديدة للمناولة المينائية الآليات والعتاد الخاص برفع وتحويل البضائع. وتضاعف ظروف نوعاً من التنوع في القدرات لدى العامل برصيف الميناء (الدوكير) العمل خاصة ليلا درجة هذه المخاطر البدنية التي يواجهها مع ضرورة إتباع تكوين ملائم حول مختلف المهام وقيادة الآليات. عامل الميناء. وحتى إذا كانت وسائل المناولة الميكانيكية تسمح وإذا كانت التقنيات الجديدة لمناولة البضائع تسهل العمل البدني بتقليص النشاطات الشاقة للمناول المينائي فإن العمليات التي ذي المتطلب جدا فإنها تستلزم أيضا يدا عاملة أكثر تأهيلا في آن تتم بهذه الوسائل ليست بدون مخاطر على العامل ورفاقه واحد من أجل الإنتاجية والسلامة في العمل. كما تتأثر ظروف مثل تلك التي تمس الفقرات والارتجاجات والصدمات والسقوط عمل المناول بالعمل خارجا مهما كانت الأحوال المناخية وبالعامل والدهس الخ. كما توجد مخاطر جراء تقطع حبال رفع البضائع ليلا، ذلك أن وصول البواخر إلى الميناء يمكن أن يكون ليلا وبالتالي الثقلية أو اختلال التوازن أو انزلاق الشحنة حيث تمثل خطرا فان ظروف العمل تجعل من الصعب القضاء على كل المخاطر جديا على عامل الميناء أو من حوله. وكذلك استخدام الفطريات عن طريق وضع نظام للحماية الجماعية وبالتالي اللجوء حتما إلى ومبيدات الحشرات داخل الحاويات أو جوف الباخرة من أجل استعمال تجهيزات الحماية الفردية المطابقة للمعايير.

المخاطر الجسدية للمناول المينائي

المنبعث من المحروقات يعرض المناول المينائي لمخاطر كيميائية **السقوط**: يعتبر السقوط أحد أكبر المخاطر التي يواجهها عامل خلال دخوله إلى الحاوية أو مناولة البضائع المتفرقة. وللوقاية الميناء وذلك جراء انزلاق بسبب رطوبة الأرض أو بقايا الأوساخ من مخاطر المناولة المينائية فان تطبيق الإجراءات التنظيمية أو تعثر، مما يترتب عنه العديد من الأضرار الجسدية وتتعاظم والقانونية والصيانة الدورية للعتاد والتكوين في التقنيات المخاطر باحتمال سقوط من الرصيف إلى البحر مما يؤدي إلى والممارسات الفضلى لشحن وربط البضائع وتنفيذ إجراءات الغرق أو انخفاض حرارة الجسم. كما أن السقوط من ارتفاع المراقبة تسمح بالكشف عن أي تدهور أو خلل في الملحقات يؤدي إلى حوادث خطيرة.

وعتاد الرفع، ولذلك فان احترام الحجم الأقصى للوزن وحمل **المناولة اليدوية**: ترتبط المخاطر بطبيعة الحمولات والعدد الكبير وسائل الحماية الفردية الملائمة (أحذية السلامة، قفازات، سترات لحركات القيام بالمناولة بحيث يترتب عن الجهد الزائد عن الإشارة، أقنعة تنفسية) تعد إجراءات ضرورية لتقليص المخاطر الطاقة مخاطر حوادث عمل إضافة إلى احتمال سقوط أشياء قد التي يتعرض لها المناول. ومن المفيد لكل مؤسسة مينائية تقييم تصيب العامل خاصة في حالة اصطدامه بأشياء صلبة أو حادة. المخاطر المهنية لعامل الميناء وكتابة الوثيقة الوحيدة للسلامة مع المناولة الميكانيكية: تشكل أجهزة وعتاد رفع الأحمال مثل تقدير المحيط التقني والعتاد والمحيط المناجيريالي والتنظيمي. الارتفاعات خطرا كبيرا على سلامة العمال والمستعملين للساحة ويقود كتابة حالة الأماكن في الوثيقة الوحيدة للسلامة إلى إعداد المينائية مثل فقدان أو سقوط حمولات (بضاعة أو حاوية) وعند مخطط للوقاية مطابقا للمخاطر التي يتم تحديدها وكذا إعلام الصعود أو النزول من السلم ويرتفع معدل مخاطر الحوادث وتكوين العمال.

المخاطر الرئيسية للمناولة المينائية

ان عمال الرصيف بالميناء هم الذين يكلفون بالقيام بمجملة تسمح برفع ونقل "باليت" بضائع أو حاويات أو صناديق عمال عمليات المناولة بين الباخرة والأرض بشحن وتفريغ البضائع الميناء لوضعية عمل معقدة، كما إن تعرض سائق العتاد المينائي ومنها الحاويات والشحنات ذات الحجم الكبير عن طريق وسائل للتذبذبات التي تنتقل إلى الجسم وضجيج المحركات تضر بصحته. المناولة والرفع. وتتضمن هذه المهنة عدة مهام مختلفة: - تحضير حبال رفع وإنزال البضائع: لشحن وإنزال البضائع تستعمل حبال ملحقات "أكسسوارات" الرفع (حبال، سلاسل ورافع البضائع) لربط البضاعة بجهاز الرفع أو نزاعها. وتسمح لواحق الرفع وربط وتحرير البضاعة للشحن والإنزال. - مناورة رافعة شوكية. - شحن أو إنزال شاحنات أو عربات أو بضاعة متنوعة. وتكون هذه الحبال من فولاذ أو سلاسل أو من نسيج خاص. وينجر عن تقطعها مخاطر فقدان التوازن أو انزلاق الحمولة مما يشكل خطرا على العامل ومن يتواجد في محيطه. وللوقاية فان تسييرا جيدا لوسائل الرفع ومراقبتها يسمح بكشف أي تدهور أو خلل مع احترام حجم الوزن المسموح. كما هناك مخاطر ناتجة عن الحرارة والرطوبة والمواد الكيميائية الموجهة لمختلف الصناعات مما يستوجب حمل لباس مهني خاص يقي العامل من أي خطر.

ان عمال الرصيف بالميناء هم الذين يكلفون بالقيام بمجملة تسمح برفع ونقل "باليت" بضائع أو حاويات أو صناديق عمال عمليات المناولة بين الباخرة والأرض بشحن وتفريغ البضائع الميناء لوضعية عمل معقدة، كما إن تعرض سائق العتاد المينائي ومنها الحاويات والشحنات ذات الحجم الكبير عن طريق وسائل للتذبذبات التي تنتقل إلى الجسم وضجيج المحركات تضر بصحته. المناولة والرفع. وتتضمن هذه المهنة عدة مهام مختلفة: - تحضير حبال رفع وإنزال البضائع: لشحن وإنزال البضائع تستعمل حبال ملحقات "أكسسوارات" الرفع (حبال، سلاسل ورافع البضائع) لربط البضاعة بجهاز الرفع أو نزاعها. وتسمح لواحق الرفع وربط وتحرير البضاعة للشحن والإنزال. - مناورة رافعة شوكية. - شحن أو إنزال شاحنات أو عربات أو بضاعة متنوعة. وتكون هذه الحبال من فولاذ أو سلاسل أو من نسيج خاص. وينجر عن تقطعها مخاطر فقدان التوازن أو انزلاق الحمولة مما يشكل خطرا على العامل ومن يتواجد في محيطه. وللوقاية فان تسييرا جيدا لوسائل الرفع ومراقبتها يسمح بكشف أي تدهور أو خلل مع احترام حجم الوزن المسموح. كما هناك مخاطر ناتجة عن الحرارة والرطوبة والمواد الكيميائية الموجهة لمختلف الصناعات مما يستوجب حمل لباس مهني خاص يقي العامل من أي خطر.

السلامة في العمل

السلامة جوهر اهتمامكم

تجهزوا بوسائل الحماية الشخصية



احمي نفسك



ارتدي وسائل الحماية الفردية أثناء عملك

حماية الرأس :

ارتداء خوذة لحماية الرأس من التأثيرات، الضربات أو الاحتكاك.



حماية الأذن (السمع) :

وضع وسائل حماية السمع في مواقع تتعدى فيها الضوضاء



لباس العمل والحماية :

ارتداء ملابس الحماية من المواد الكيميائية، الدهن والبقع، ارتداء صدرية أو لباس إشارة يسمح برؤيتك في كل الظروف.



حماية اليد :

وضع قفازات لحماية الأيدي من جراء الأشغال اليدوية وضد كل خطر ميكانيكي، كيميائي، حراري أو كهربائي.



حماية الأرجل :

ارتداء حماية أمنة للأرجل في الأماكن الخطيرة.



حماية العين :

استعمال وسائل حماية العين في منطقة محتملة الخطورة، مواد كيميائية، شرارة أو انبعاثات أشعة فوق بنفسجية.



حماية المسالك التنفسية :

وضع وسائل حماية الجهاز التنفسي من الدخان أو البخار والمواد الضارة.



الحماية من السقوط :

حمل جهاز مضاد للصدمات جراء السقوط في الأماكن الخطيرة.

الحماية من الغرق :

ارتداء سترة النجاة.



حماية الجسم من البرد والمطر :

ارتداء سترة عمل وسروال شتوي واق من البرد والمطر.



حماية البيئة في الحيز المينائي: مصلحة التطهير لمديرية الأشغال و التنمية على قدم و ساق



إن الشغل الشاغل لهذه المصلحة كما يؤكدّه محدثنا هو السهر على تنظيف الساحة المينائية وجميع مرافقها باستمرار. كما يمتد نشاطها إلى جمع نفايات السفن الراسية بالميناء، على غرار نفايات المطبخ والشبيرة التي تفرزها البواخر. وتخضع مهمة جمع نفايات السفن لإجراءات تنظيمية محكمة كما يشير إليه رئيس المصلحة. فعلى أساس طلب يقدمه وكيل السفينة أو تجهزها 24 ساعة قبل الرسو تقوم المصلحة بالتنسيق مع مديرية القبطانية، بتلبية طلب خدمة رفع النفايات من خلال تجنيد الوسائل اللازمة لهذه الخدمة حيث يتم إنزال أكياس القمامة على شاحنة مخصصة لهذا الغرض وتحويلها إلى المفرغة العمومية. وعلى سبيل المثال في شهر فيفري المنصرم تم معالجة نفايات 63 باخرة و 120 طن نفايات تم جمعها من مختلف المصالح المتواجدة داخل الحيز المينائي ورفع قممات السفن، كما تم تحويل 20 شاحنة إلى المفرغة العمومية بحميسي. تجدر الإشارة إلى أنه بعد التدقيق الذي أجراه ممثلو المنظمة البحرية الدولية لمؤسسة ميناء الجزائر سنة 2019 كان من بين ما جاء فيه التكفل من طرف الموانئ بالنفايات التي تفرزها السفن لما للعملية من أهمية في حماية البيئة البحرية حتى لا تلقى القمامة في البحر، وتعتبر الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث من طرف السفن (ماربول) أبرز اتفاقية دولية تعالج الوقاية من تلوث الوسط البحري بسبب الاستغلال أو الحوادث، وتمت المصادقة على هذه الاتفاقية في 2 نوفمبر 1973 يليها بروتوكول سنة 1978 جراء تسجيل حوادث السفن في 1976 و 1977.

تتكفل مديرية الأشغال والتنمية بمؤسسة ميناء الجزائر بانجاز كافة الأشغال المتعلقة بصيانة وتهيئة وترميم المنشآت والبنائيات ومختلف التجهيزات المينائية، إضافة إلى القيام بعمليات التطهير والتنظيف ورفع قممات السفن. وتتوفر هذه المديرية على مصلحة حيوية هي مصلحة التطهير تتكفل بالمحافظة على نظافة المحيط المينائي وحمايته من التلوث وتنقية قنوات الصرف الصحي بالميناء. تسهر مصلحة التطهير على التواجد يوميا على مستوى الساحة المينائية حيث يتوزع عناصرها في شكل فرق تقوم برفع مختلف النفايات ونزع الردوم ومخلفات ورشات الأشغال. كما تقوم وفقا لمهامها بتطهير شبكات الطرق وتنظيف المجاري في الحيز المينائي حماية للبيئة وحفاظا على المحيط. وفي هذا السياق أوضح محمد عبد العزيز رئيس مصلحة التطهير بمديرية الأشغال والتنمية أن المصلحة تشكل من 32 عاملا متعددي المهام يزاولون مهامهم يوميا. يعملون بروح الفريق الواحد، حيث يقومون كل صباح طبقا لبرنامج العمل اليومي الذي تعدّه المصلحة بالتوجه إلى المواقع المحددة لانجاز المهام الموضحة في البرنامج. بعد أن توزع المهام على عناصر فرق المصلحة وتحديد مواقع التدخل وتزويدهم بوسائل العمل اللازمة، يشرعون في مباشرة النشاط المهني المتمثل في جمع النفايات من مختلف مصالح المؤسسة وكذا جميع المؤسسات الاقتصادية والهيئات العاملة في الحيز المينائي بواسطة عتاد متخصص، ليتم نقلها إلى مكان مخصص للغرض ثم تحمل بواسطة شاحنات للنفايات نحو مركز الردم التقني حاميسي.

وفد عن الفيدرالية الدولية لعمال النقل يزور ميناء الجزائر



زار وفد يضم ثلاثة أعضاء عن الفيدرالية الدولية لعمال النقل يوم 29 ماي 2024 ميناء الجزائر. وتندرج هذه الزيارة في إطار التعاون بين فيديريالات عمال قطاع النقل ومنها المكلفة بالموانئ.

الوفد الذي يقوده ستيف تروسدال (منسق مفتشي الفيدرالية بلندن) استقبل بالقاعة الشرفية للمحطة البحرية من طرف المدير العام لمؤسسة ميناء الجزائر ، عبد الحميد بوالعام، مرفوقا بالأمين العام للفيدرالية الوطنية لعمال الموانئ، نورالدين بولسعل، ايدير بطاش ممثل مجمع الخدمات المينائية "سيربور" إلى جانب مسؤولي نقابة المؤسسة وإطاراتها.

وتلقى أعضاء الوفد الضيف بالمحطة البحرية شروحات وافية حول تطور قطاع النقل المينائي والبحري ودوره في الاقتصاد وكذا المكاسب الاجتماعية المهنية، خاصة في مجال السلامة.

وقدم الأمين العام للفيدرالية الوطنية لعمال الموانئ عرضا مدعوما بأرقام عن الموانئ الجزائرية، مشيرا إلى وجود 10 موانئ تجارية و46 ميناء صيد. وأن تواجد الجزائر ضمن الفيدرالية الدولية للنقل يقدم إضافة نوعية خاصة على مستوى اللجان. ومن جانبه، تحدث المدير العام لمؤسسة ميناء الجزائر بالتفصيل عن

تطور ومهام المؤسسة، الأولى وطنيا خارج المحروقات، مبرزا أنها تعالج معدل 2000 باخرة و12مليون طن من البضائع سنويا، كما تتوفر على نهائي للحاويات بطاقة 1مليون حاوية ذات 20 قدم. وعبر مسؤول وفد الفيدرالية الدولية للنقل عن شكراته لحفاوة الاستقبال والشروحات المقدمة، قائلا "إننا سعداء بالتواجد في مدينة الجزائر، حيث نسجل ديناميكية في نشاط مينائها، مثلما تؤكد مؤشرات الحركة البحرية"، موضحا "وجود مفتش عن الفيدرالية بالجزائر مكلف بتدعيم التعاون". واختتمت الزيارة بتنقل الوفد الضيف إلى نهائي الحاويات لميناء الجزائر العالمي.

ميناء الجزائر عدد 135
الثاني الثاني 2024

رؤساء مؤسسات فرنسية يتعرفون على ميناء الجزائر

هذه المنشأة وكذا التسهيلات التي تتميز بها إجراءات عبور المسافرين. وتتوفر المحطة البحرية للجزائر، التي لديها طاقة استقبال ومعالجة باخرتين للمسافرين في وقت واحد، على كافة الوسائل اللائقة بمحطة عصرية. وبالتنسيق مع جميع الأطراف المتدخلة في نشاطاتها لا تتوقف عن تقديم أفضل الخدمات من استقبال المسافر الى غاية خروجه في وقت قياسي.

وسمحت الفرصة للضيوف بالاستمتاع بنزهة بحرية على متن قاطرة "سي الحواس" ليكتشفوا منشآت الميناء خاصة الأرصفة التي تستقبل السفن التجارية كما أعجبوا بمدينة الجزائر خصوصا نسيجها العمراني ورموزها الأبدية مثل مقام الشهيد والمسجد الكبير وقصبة الجزائر.



زار وفد يضم رؤساء مؤسسات فرنسية ميناء الجزائر يوم الاثنين 13 ماي 2024.

وبعد استقبالهم من طرف المدير العام لمؤسسة ميناء الجزائر تنقل الوفد الذي يرأسه نائب عمدة مرسيليا إلى داخل المحطة البحرية لميناء الجزائر، حيث تعرفوا على مرافقها كما قدمت لهم شروحات حول نشاطات وخدمات

كلفة المهلة الإضافية لتفريغ أو العبور ومصالح الجمارك وإطارات وبالتالي يمكن تتبّع بطريقة شحن السفن وبالتالي حماية موارد وزارات النقل والداخلية والمالية الكترونية مسار أي حاوية تدخل الدولة من العملة الصعبة. والتجارة، علما أن الحاوية، قبل الميناء من انزالها إلى غاية تسليمها ونتج هذا التنسيق الفعال بين أن تغادر الحيز المينائي، تخضع للزبون. ويؤكد مدير الحاويات "



مختلف المتدخلين بعد عقد عدة لإجراءات فحص ومراقبة دقيقة وجود استجابة قوية من مختلف لقاءات جمعت المؤسسة مع وكلاء من مصالح التجارة والصحة المديرية العملياتية لمؤسسة والبيطرة والجمارك وبعد الموافقة ميناء الجزائر (العتاد والمناولة) يتم تسليمها إلى صاحبها مباشرة التي تستعمل كافة الإمكانيات أو إلى وكيل العبور. وتحت إشراف اللوجيستية والبشرية لبلوغ الهدف المديرية العامة، يحرص مسؤول المسطر باحترافية عالية وشعور وعمل مديرية الحاويات على بأداء الواجب المهني، "مضيفا" إن رفع التحدي بالوصول إلى معالجة نشاط الحاويات يحقق تقدما الحاوية في وقت قياسي، بفضل في الميدان في ظل حرص المديرية التجنّد يوميا والاستعمال المكثّف العامة لمؤسسة ميناء الجزائر على لنظام الرقمنة الذي يحقق تطورا تسهيل مهمة كافة المتعاملين معتبرا في مؤسسة ميناء الجزائر الاقتصاديّين من خلال الإصغاء ويشغل بالتنسيق مع نظام لانشغالاتهم والعمل على تليبيتها الرقمنة الجمركي الجديد (ALCES) بسرعة ."



بفضل إجراءات جديدة بميناء الجزائر : سرعة في معالجة الحاويات وتقليص زمن العبور



ميناء الجزائر- عدد 135
الثاني 2024

تسجل مؤشرات حركة الحاويات بميناء الجزائر تحسنا منذ الشروع في تطبيق إجراءات عملية جديدة بمساهمة كافة المتدخلين قصد تقليص فترة مكوث الحاويات داخل الحيز المينائي وتسريع خروجها، طبقا لقرارات مجلس الوزراء ذات الصلة، التي تؤكد ضرورة خروج الحاوية من الميناء في ظرف 24 ساعة، ذلك أن الميناء هو منطقة عبور. في هذا الإطار، كشف لنا محمود جغبوب، مدير الحاويات بمؤسسة ميناء الجزائر، أن نسبة شغل الحيز المينائي تعرف تراجعا ملحوظا، ففي شهر جوان 2024 تم تسجيل مؤشرات حركة الحاويات بميناء الجزائر تحسنا منذ الشروع في تطبيق إجراءات عملية جديدة بمساهمة كافة المتدخلين قصد تقليص فترة مكوث الحاويات داخل الحيز المينائي وتسريع خروجها، طبقا لقرارات مجلس الوزراء ذات الصلة، التي تؤكد ضرورة خروج الحاوية من الميناء في ظرف 24 ساعة، ذلك أن الميناء هو منطقة عبور. في هذا الإطار، كشف لنا محمود جغبوب، مدير الحاويات بمؤسسة ميناء الجزائر، أن نسبة شغل الحيز المينائي تعرف تراجعا ملحوظا، ففي شهر جوان 2024 تم تسجيل وجود 3033 حاوية بنسبة الضرورية من مرحلة إنزال شغل للساحة المينائية بـ (44,51%) الحاوية إلى غاية تسليمها للزبون مقابل إحصاء 6713 حاوية (20) وكذلك عند التصدير. ومن بين قدم) في جانفي 2024 بنسبة شغل هذه الإجراءات الميدانية المتخذة: للحيز المينائي 67,13% وأوضح مضاعفة عدد العمال من المنقطين محدثا، أن المدير العام لمؤسسة وسائقي الرافعات وتجنيد ضباط ميناء الجزائر يحرص على تكثيف الميناء لتسهيل حركة المرور داخل الجهود من أجل تسريع وتيرة الميناء. وبالفعل، يؤكد مدير برمجة الحاويات لمرحلة الفحص الحاويات، أثمرت هذه التدابير الجمركي وتسليمها لوكيل العبور نتائج ملموسة باقتصاد في الوقت قصد تسهيل خروجها. ولهذا السرعة في معالجة الحاوية، وذلك الغرض تم على مستوى مجلس بالتنسيق مع مصالح الجمارك المديرية للمؤسسة إسداء تعليمات التي انخرطت في هذه الديناميكية لكافة المديرية العملية المعنية الجديدة، مشيرا أن الهدف الجوهرى لأخذ التدابير اللازمة والاحتياطات من كل هذا العمل هو تقليص

لا يزالون الرواد الذين ينقلون البضائع عبر البحار والمحيطات ويسهرون على ضمان تدفق البضائع والسلع متحدّين قسوة البحر وتقلبات الطقس". وأضاف "إن بحارة الميناء ومن بينهم بحارة مؤسسة ميناء الجزائر يؤدون دورا لا يقل أهمية عن نظرائهم في أعالي البحار فهم الذين يسهرون على سلامة السفن اثناء الدخول الى الميناء أو ومغادرته ويشرفون على شحن وتفريغ وارشاد وقطر السفن والصيانة" معبرا عن امتنانه وتقديره لبحارة مؤسسة ميناء الجزائر بقوله "إن تفانيكم واحترافيتكم هما مفتاح نجاحنا كمؤسسة مينائية رائدة وأنتم العمود الفقري لعملياتنا البحرية"، قبل ان يؤكد "الالتزام بتوفير كل



الدعم اللازم لضمان ظروف عمل جيّدة ورعاية متكاملة لبحاريننا". ومن جانبه، ثمن الأمين العام لاتحاد العمال الجزائريين، عمار تاكجوت، عمال البحر قائلا "هذه الفئة أدت دوما دورها المنوط بها عبر التاريخ حيث أن التجارة الدولية والاقتصاد العالمي الذي عبر عن شكره لمنظمي الاحتفالية مؤكدا أن القطاع المينائي يتقدم برجاله مع الحرص على استقرار وتطور الموانئ. كما أشار الى "القناعة بالدور الذي يؤديه الشريك الاجتماعي وأهمية تكاتف جهود كافة المتدخلين من أجل أن تكون موانئنا دوما في الريادة".

اليوم العالمي للبحارة مؤسسة ميناء الجزائر تكرم عمال البحر



ميناء الجزائر-عدد 135
الثاني 2024

أحييت الفيدرالية الوطنية لعمال الموانئ الجزائرية النشاط البحري والمساهمة في تنمية الاقتصاد، مذكرا بالتعاون مع مؤسسة ميناء الجزائر ولجنة المشاركة، أن المنظمة البحرية الدولية بعد أن حدّدت تاريخ 25 يوم الثلاثاء 25 جوان 2024، اليوم العالمي للبحارة. جوان يوما عالميا للبحارة في 2010 اعتمدته الجمعية وجرّت مراسم الحفل بالمحطة البحرية لميناء الجزائر، العامة لمنظمة الأمم المتحدة رسميا في 2011. بحضور الأمين العام لوزارة النقل، الأمين العام للاتحاد وأضاف يقول "ارتأينا ترسيخ هذا اليوم وحيائه العام للعمال الجزائريين، الأمين العام لفيدرالية هذه السنة بميناء الجزائر ومستقبلا في موانئ وطنية عمال الموانئ، الرئيس المدير العام لمجمع الخدمات أخرى" مضيفا "اننا نولي أهمية قصوى لكافة عمال المينائية "سيربور"، المدير العام لمؤسسة ميناء الموانئ ومن بينهم البحارة ونحرص على الاستقرار الجزائر، إلى جانب رئيس نقابة المؤسسة ورئيس لجنة والتجند على مستوى 10 موانئ تجارية و46 ميناء المشاركة، ممثلي الأسلاك النظامية وكذا عدد من صيد" مسجلا وجود 1200 عامل بحر ضمن هياكل البحارة والإطارات المينائيين. وبعد الاستماع إلى النشيد الفيدرالية. وبدوره، أثنى المدير العام لمؤسسة ميناء الوطني، أشار الأمين العام لفيدرالية عمال الموانئ، الجزائر، عبد الحميد بوالعام، على المهام النبيلة بولعسل نور الدين، أن إحياء اليوم يعكس أهمية والشاقة التي يقوم بها البحارة والتضحيات التي الدور الذي يقوم به البحارة في ضمان ديناميكية يقدمونها في سبيل الاقتصاد الوطني، مبرزا أن "البحارة

مختار 3 وسفن أجنبية لها خطوط وتأكيذا على أهمية هذا المرفق الذين تم نفيهم من بلدهم إبان نقل بحرية باتجاه الجزائر. وقف وزير النقل شخصيا على درجة الحقة الاستعمارية. وتروي الجدارية وينعكس نشاط هذا المرفق الحيوي الجاهزية من خلال زيارة معاينة التي دشنها رئيس الجمهورية السيد على المشهد السياحي في بلادنا، قام بها عشية موسم الاصطياف، عبد المجيد تبون في 5 جويلية 2021 وهو الوجهة التي بدأت تنتعش فهي واجهة مميزة لمدينة الجزائر، ما تعرض له أولئك الأبطال الذين منذ السنوات القليلة الماضية، كما التي تشهد هي الأخرى عملية تهيئة قاوموا الاحتلال الفرنسي ليتعرضوا يؤكد رسو عدد من بواخر الرحلات وتحسين لواجهتها البحرية، إلى أبشع جريمة ضد الإنسانية وهي البحرية الخاصة واليخوت الأجنبية وتبقى القصة، القلب النابض لمدينة النفي من الوطن الأم إلى أراضي بعيدة التي تجد في ميناء الجزائر محطة الجزائر وعنوان هويتها، مقصد جدا، خاصة إلى كاليدونيا،


 الميناء الجزائري - عدد 135
 الثاني 2024

للتوقف من أجل الحصول على سياحيا مطلوبوا، تمثل كتابا مفتوحا وبنفس الشموخ والجمال تبقى خدمات لوجيستية والاستمتاع بدفء بفصول تاريخية وثقافية وفنية محطة ميناء الجزائر جسر عبور آمن الشمس ونسيم البحر المتوسط، وعمرانية، حيث كل شارع وكل زاوية ومرحّب بالمسافرين والسياح الذين ولما زار وفد من رؤساء مؤسسات وكل موقع له قصة وحكاية، تتصدرها فرنسية ميناء الجزائر في شهر ماي ذكريات بطولات مقاومة الاحتلال بقدر ما تضيق بهم وجهات أخرى عبر العالم تعاني من أزمات وغياب المنصرم، عبروا عن انبهارهم لشساعة الأجنبي، المحطة وتطور خدماتها وكذا لذلك فان ارتباط المكان الرمز الأمن والغلاء، بقدر ما يجدون في التسهيلات التي تتميز بها إجراءات بالذاكرة ليس صدف، فعلى مستوى الجزائر من بوابتها البحرية الوجهة عبور المسافرين، حيث يستفيدون الشارع المطل على المحطة البحرية المثلثي للاكتشاف والنزهة والاستمتاع من أفضل الخدمات من الاستقبال تنتصب جدارية عملاقة تخلد أرواح بالهدوء والطمأنينة. إلى غاية الخروج في وقت قياسي، الأجداد والآباء الأوائل من الجزائريين

محطة ميناء الجزائر: مرآة لوجهة الجزائر السياحية



ميناء الجزائر- عدد 135
الثاني 2024

استعادت المحطة البحرية لميناء الجزائر حيويتها مع قدوم موسم الاصطياف لهذا العام، الذي يسجل تدفقا كبيرا للمسافرين خاصة من أفراد الجالية الوطنية المقيمة بالخارج، لقضاء عطلة الصيف في البلد الأم وبين أحضان أسرهم، في ظل الاستقرار والطمأنينة التي تنعم بها بلادنا، فيسترجعون قدرا من الراحة والانتعاش،

هذه المنشأة البحرية المتصلة بمدينة الجزائر البيضاء تمثل بوابة بحرية أساسية للسياحة في الجزائر، تتربع على مساحة 2250 متر مربع وأصبحت منذ السنوات القليلة الماضية تستقبل

باخرتين كبيرتين للمسافرين في وقت واحد على مستوى رصيفين مجهزين بكل اللوازم المطلوبة، وبفضل الإجراءات التسهيلية التي أقرتها السلطات العمومية يخرج المسافر وفي وقت قياسي من الباكسة ليلج إلى المحطة حيث يتم التكفل به بشكل لائق من كل المصالح المتدخلة، فيما تسلك السيارات عبر أروقة مخصصة، حيث تتم المراقبة الجمركية وشرطة الحدود،

على كافة وسائل الراحة والسلامة، من فضاء مفتوح، مكيفات الهواء، كراسي مريحة، دورات المياه، محلات للتسوق الحر، صالة للأهبات مع رضع وأخرى للصلاة، قاعة شرفية راقية إلى جانب نظام للمراقبة بالكاميرات داخل وخارج ونظام لمكافحة الحريق والإنذار المبكر ومخارج للنجدة مع خدمات البريد والهاتف وتوفير خدمة نقل الأمتعة مجانا،

وتستقبل محطة ميناء الجزائر مختلف السفن من بينها تلك التابعة للشركة الوطنية للنقل البحري للمسافرين على غرار باجي

موسم الإصطياف : وزير النقل يتفقد محطة ميناء الجزائر



تفقد وزير النقل محمد الحبيب زهانة، مرفوقا بالرئيس المدير العام لمجمع الخدمات المينائية والمدير العام للجمارك الجزائرية وبحضور المدير العام لمؤسسة ميناء الجزائر، مساء يوم الثلاثاء 21 ماي 2024 المحطة البحرية لميناء الجزائر، حيث عاين المحطة البحرية القديمة التي استفادت من مخطط لإعادة التهيئة عشية حلول موسم الاصطياف. وبالمناسبة قدم الوزير توجيهات تتعلق بإعادة تهيئة مدخل المحطة والشبابيك وكذا الواجهة لإضفاء لمسة جمالية على هذه المنشأة البحرية. وأكد الوزير على أهمية الجاهزية الدائمة لاستقبال بواخر المسافرين بهم من أول وصول إلى غاية الخروج من المحطة من خلال التزام كل المتدخلين في العملية بالتطبيق الدقيق للإجراءات التسهيلية التي قررتتها السلطات العمومية للتكفل الجيد بعبور أفراد جاليتنا المقيمة بالخارج من حيث السرعة في معالجة

الوثائق والمرافقة على امتداد أروقة العبور. وتحسبا لموسم الاصطياف عرفت المحطة عدة أشغال للتهيئة وتزيين مرافقها قصد توفير أفضل الظروف المريحة للمسافرين خاصة العائلات من جاليتنا المقيمة بالخارج التي يتوقع أن تتوافد بقوة هذا الصيف لقضاء العطلة في البلد الأم وبين أحضان عائلاتها. وفي هذا الإطار تم تجديد أرضية المحطة وطلاء الجدران مع تركيب لمصابيح إنارة (لاد) وتجديد دورات المياه مع مراعاة ذوي الاحتياجات الخاصة وتخصيص قاعة للنساء المرضعات وتركيب 100 كرسي مريح إلى جانب أجهزة تكييف وشاشات للإعلام والتوجيه. وامتدت التهيئة والتزيين إلى خارج المحطة بوضع محابس كبيرة بها أزهار طبيعية تضيء رونقا على محيط المحطة.



**المدير العام
بوالعام عبد الحميد**

استثمارات وتعبئة على كافة الجبهات..

القيام بكل ما يلزم لتقليص وقت مُكوّث الحاويات بالميناء

تطبيقا لتعليمات السلطات العمومية المتضمنة تقليص زمن عبور الحاويات، فإن ميناء الجزائر، أول ميناء تجاري في الجزائر، يعمل بلا هوادة على تقليص زمن مكوّث الحاويات على مستوى الحيز المينائي.

انه معدّل أكثر من 350 حاوية تغادر الميناء كل يوم بفضل الوسائل البشرية والمادية التي جندتها مؤسسة ميناء الجزائر وكذا المتابعة اليومية لسير العمليات من طرف السيد وزير النقل.

وبالفعل، يتوقع في 2025 استلام الأرصفة التي تعرف حاليا أشغال تدعيم وكذا الأرضية المجاورة مما يسمح لنا بالتوفر على نهائي للحاويات مطابقا للمعايير الدولية ومضاعفة طاقة المنطقة من 4000 حاوية ذات 20 قدم إلى 8000 حاوية ذات 20 قدم وبالتالي الرفع من الطاقة الإجمالية للميناء إلى 14000 حاوية ذات 20 قدم.

ومن أجل تسريع عمليات شحن وتفريغ السفن، فإن نهائي الحاويات الجديد سوف يتم تجهيزه بوسائل لوجيستية للرفع والمناولة من الجيل الحديث. ويتعلق الأمر على وجه الخصوص برافعات مينائية وعربات (cavaliers gerbeurs) من بينها اثنتان في النشاط وستة في طور التسليم وستة أخرى مبرمجة لسنة 2025 إلى جانب جرارات «رو/رو» ملائمة لاستقبال الحاويات مباشرة من الرافعات.

ويتم هذا أيضا من خلال تكامل كبير وتعاون بين مختلف حلقات السلسلة اللوجيستية، خصوصا باستعمال الأنظمة المتكاملة الجديدة المتمثلة في الأرضية الرقمية للمجمع المينائي (APCS) والبرمجية الرقمية للجمارك (ALCES) والمصادقة التلقائية الكترونيا على مستوى بوابات الميناء.

وفي هذا الإطار وعلاوة على حماية المنشآت تتواصل عملية تطهير الحيز المينائي بالقيام بهدم مخازن قديمة واسترجاع فضاءات امتياز غير مستغلة من أجل الحصول على مزيد من المساحات تخصّص للاستغلال المينائي. وفي الشق الاجتماعي، فإن المديرية العامة وعيا منها بالدرجة القوية لانخراط والتزام العمال بازدهار وديمومة المؤسسة، تجدد التزامها بالإصغاء الدائم لانشغالاتهم الاجتماعية والمهنية، حتى مع قرار الاتحاد العام للعمال الجزائريين (الاتحاد الولائي لولاية الجزائر) بحلّ المجلس النقابي للمؤسسة اعتبارا من 22 جويلية 2024.

ومن خلال تحديد المسار فإن مؤسسة ميناء الجزائر رفقة المجموعة المينائية يعملون يدا بيد من أجل سيولة الحركة المينائية والتقليص إلى الحد الأقصى من وقت عبور الحاويات.



مؤسسة ميناء الجزائر
ENTREPRISE PORTUAIRE D'ALGER



ص/43



ص/42



ص/39



ص/32

مديرية القطر

البريد الإلكتروني:

remsecret@portalger.com.dz

مديرية الأمن الداخلي

البريد الإلكتروني:

siesecret@portalger.com.dz

مديرية الأشغال و التنمية

البريد الإلكتروني:

dtsecret@portalger.com.dz

مديرية الحاويات

البريد الإلكتروني:

dtsecret@portalger.com.dz

المحطة البحرية

الهاتف

021.42.36.21

مركز التكوين المينائي

الهاتف

021.42.31.73

مديرية التنظيم و مراقبة التسيير

البريد الإلكتروني:

dposecret@portalger.com.dz

مديرية الشؤون القانونية و المنازعات

البريد الإلكتروني:

dajsecret@portalger.com.dz

مديرية قيادة الميناء / القبطانية

البريد الإلكتروني:

dcapsecret@portalger.com.dz

مديرية المناولة

البريد الإلكتروني:

dmssecret@portalger.com.dz

مديرية التشوين

البريد الإلكتروني:

dacsecret@portalger.com.dz

مديرية المركزية للعتاد

البريد الإلكتروني:

dclsecret@portalger.com.dz

خلية الاتصال

البريد الإلكتروني:

communication@portalger.com.dz

مديرية الموارد البشرية و العلاقات العامة

البريد الإلكتروني:

drhsecret@portalger.com.dz

مديرية المالية و المحاسبة

البريد الإلكتروني:

dfcsecret@portalger.com.dz

مديرية الاستغلال و التنظيم

البريد الإلكتروني:

dersecret@portalger.com.dz

مديرية التخطيط و الإعلام الآلي

البريد الإلكتروني:

dpisecret@portalger.com.dz

مديرية المراقبة الداخلية

البريد الإلكتروني:

audsecret@portalger.com.dz

الفهرس

ص/43 إفتتاحية

- استثمارات وتعبئة على كافة الجبهات..

ص/42 حدث

- وزير النقل يتفقد محطة ميناء الجزائر

ص/41 حدث

- مرآة لوجهة الجزائر السياحية

ص/39 تكريم

- مؤسسة ميناء الجزائر تكرم عمال البحر

ص/37 ريبورتاج

- سرعة في معالجة الحاويات وتقليص زمن العبور
زيارة

ص/35 زيارة

- رؤساء مؤسسات فرنسية يتعرفون على ميناء الجزائر

ص/34 بيئة

- مصلحة التطهير لمديرية الأشغال و التنمية على قدم و ساق

ص/32 أضواء

-أضواء على المخاطر المهنية التي يواجهها عامل الميناء
«الدوكير»

المديرية العامة

04 شارع جواهر لال نهرو - الجزائر الوسطى ص.ب.259

الفاكس: 021.63.04.68 / 98

الموقع الإلكتروني: www.portalger.com.dz

البريد الإلكتروني : epal@portalger.com.dz

يسر هيئة التحرير لمجلة «ميناء الجزائر» استقبال كل انتقادات واقتراحات قرائها وكذلك آراء ومساهمات مستخدمي المؤسسة وجميع المحترفين أعضاء المجموعة البحرية والمينائية.ابعثوا مراسلاتكم إلى: هيئة التحرير لمجلة «ميناء الجزائر»، المديرية العامة لمؤسسة ميناء الجزائر/ البريد الإلكتروني: communication@portalger.com.dz