

# Amarres

INSTRUCTION PRÉSIDENTIELLE INSTITUANT  
LE TRAVAIL EN CONTINU AU PORT

## Améliorer les performances et la compétitivité

**M. Mohamed Hadji, PDG de l'EPO**  
« La ressource humaine  
est la colonne vertébrale  
du développement portuaire »

**Bureaux de change  
à la gare maritime**  
**Le ministre des Finances  
en visite au port d'Oran**

# SOMMAIRE

## **ÉDITO**

**3** La gestion de l'efficience

---

## **ENTRETIEN**

**4** M. Mohamed Hadji, PDG de l'EPO  
**« La ressource humaine est la colonne vertébrale du développement portuaire »**

---

## **ACTUALITÉ**

**8** Bureaux de change à la gare maritime  
**Le ministre des Finances en visite au port d'Oran**

---

Application de l'instruction instituant le travail en continu  
**Une réunion pour lever les contraintes**

---

**9** Amélioration des conditions de travail  
**Une commission intersectorielle à pied d'oeuvre**

---

Application de l'instruction présidentielle  
**Visite nocturne du comité local de suivi**

---

**10** Application de la directive présidentielle instituant le travail en continu  
**Le PDG de Serport loue les efforts consentis au port d'Oran en visite au port d'Oran**

---

Importation de moutons  
**Le port d'Oran déploie tous les moyens**

---

## **DOSSIER**

**11** Instruction présidentielle instituant le travail en continu au port  
**Améliorer les performances et la compétitivité**

---

**12** Direction Manutention et Aconage  
**Le levier de la performance**

---

Direction de la capitainerie  
**Omniprésence et vigilance**

---

**13** Logistique  
**L'épine dorsale de l'activité portuaire**

---

**14** Equipements et infrastructures  
**Un large éventail d'investissements ciblés**

---

Terminal à conteneurs d'Oran  
**Une opportunité pour viser l'excellence**

---

**15** DRH  
**Un plan de recrutement conforme aux besoins**

---

## **DÉVELOPPEMENT**

**16** Travaux en cours  
**Mise à niveau et modernisation**

---

## **ACTIVITÉS**

**18** Application de la Loi 18-07  
**Un outil efficace de protection des données personnelles**

---

**19** Navires de croisière  
**Oran, une escale prisée**

---

## **SURETÉ PORTUAIRE**

**20** Lutte contre les intrusions  
**Un exercice grandeur nature**

---

**21** 8ème édition de Logistical  
**L'EPO participe au salon des transports et de la logistique**

---

## **SAISON ESTIVALE**

**22** Un trafic intense attendu

---

## **STATISTIQUE**

**23** Etat du trafic 2024 et 1er trimestre 2025

Revue éditée par

**l'Entreprise Portuaire d'Oran**

**TEL : 041 33 24 41**

**041 33 24 97 / 041 33 24 49**

**FAX : 041 33 24 98**

**Adresse : 01 RUE 20 AOUT - ORAN**

**Site web : www.port-oran.dz**

Responsable de la publication :

**M. MOHAMED HADJI,**

**PDG DE L'EPO**

**Coordination**

**de la publication :**

**Amina HAYANI**

**Chargée de Communication EPO**

Coordination de la rédaction :

**N.BENCHACHOUA**

**Rédaction**

**N.BENCHACHOUA**

**Conception et réalisation : Maa-com**

**Infographie : Mehdi FEHAM**

**Photos : DALI YUCEF**

# ÉDITO

## La gestion de l'efficacité

La région de l'Oranie, à l'instar de tout le pays, connaît des mutations économiques importantes. L'implantation de centaines d'entreprises industrielles, les unes d'initiative locale et d'autres sur la base de partenariats internationaux, confèrent à la région un dynamisme économique sans précédent. Sous l'impulsion des pouvoirs publics, des zones industrielles naissent et prospèrent et le développement industriel et économique connaît une progression appréciable. Cependant, cette mutation économique doit impérativement s'accompagner d'une stratégie de développement logistique capable de soutenir les efforts et garantir l'approvisionnement en intrants et équipements nécessaires à l'industrie et assurer des débouchés aux produits nationaux, qu'ils soient industriels ou agricoles. Cet accompagnement se matérialise par la mise en place et le développement continu d'une logistique moderne. Les projets de développement économique et industriel sont inconcevables, sans le préalable d'une base logistique fiable. Le port doit donc être au centre de la réflexion à l'essor économique. La modernisation de ses infrastructures, sa dotation d'équipements de dernière technologie et de ressources humaines hautement formées, l'intégration des technologies numériques dans tous les aspects de sa gestion, sont les socles sur lesquels repose un port compétitif, fiable et attractif. La compétitivité du port repose également sur la gestion du temps et l'efficacité dans l'intervention pour aspirer à l'excellence. C'est dans cet ordre d'idées que les pouvoirs publics ont institué le travail en continu en 7/7 et H24. Ce système a été rapidement adopté par l'EPO, afin de trouver les solutions pour minimiser les attentes en rade et à quai, de parer à l'encombrement des espaces et surtout de multiplier les performances de traitement des marchandises. Au port d'Oran, cette directive présidentielle s'applique scrupuleusement. Elle est accueillie avec enthousiasme par les cadres et travailleurs soucieux de faire du port un pôle d'excellence. Par ailleurs, la ville d'Oran qui est un carrefour commercial en pleine expansion et un pôle touristique hautement attractif, a besoin d'un port moderne et actif pour s'épanouir, tant sur le plan économique que socio-culturel. Le port doit être rendu à sa ville.



**M. MOHAMED HADJI,  
PDG de l'EPO**



**N**ouvellement installé à la tête de la direction générale de l'Entreprise portuaire d'Oran, Monsieur Hadji Mohamed a fait, jusque là toutes ses classes à l'entreprise portuaire de Ténès. Diplômé de l'école supérieure maritime de Bousmail dans la fonction d'officier de port, M. Hadji intègre, en 2003 l'EPT, en qualité d'officier de port. Depuis, sa carrière a connu une progression constante. Il a été chef de quart, puis chef de service au niveau de la capitainerie, chef de département, assistant directeur, directeur adjoint, PFSO du port, directeur de la capitainerie, pour finir par être nommé directeur général puis PDG de l'EPT. Un parcours profes-

sionnel qui a duré plus de 20 ans. Le parcours est parti du bas vers le haut en respectant la durée minimum pour chaque niveau qui lui a permis d'accumuler le savoir et l'expérience permettant de passer à une étape supérieure. Cette étape, c'est en février 2025 qu'il a atteint en étant désigné à la tête de l'Entreprise Portuaire d'Oran. Un nouveau challenge qui ne semble nullement intimider Monsieur Hadji dont la volonté d'écrire une nouvelle page au port d'Oran est perceptible dans ses propos et surtout dans ses actions. Il nous livre, ici, ses premières impressions sur le port d'Oran et sur sa vision de son développement.

*Amarres : Nouvellement installé à la tête de l'EPO, le challenge doit être important. Quelles sont vos premières impressions ?*

**M. Mohamed Hadji :** Le port d'Oran est de dimension régionale par rapport au bassin méditerranéen, il se caractérise par son volume de trafic important et la diversité des marchandises qu'il traite. Il se distingue aussi par la typologie des navires et celle des marchandises. Il se distingue également par la méthode de fonctionnement imposée par la quantité et la qualité de ses prestations.

En tout cas, ce que moi j'ai constaté est que c'est un grand port avec un grand potentiel, que ce soit en matière de surfaces, de ressources humaines, ou d'équipements, c'est donc

un port qui encourage à la mise en œuvre de tout mon savoir et de toute mon expérience. Il est motivant; c'est un port à challenges. C'est un port qui peut avoir une autre image.

Il peut rivaliser avec les grands ports de la rive nord de la méditerranée, qu'ils soient français, espagnols ou italiens. Il est capable de rivaliser avec les grands ports de transbordement, à l'image de Malte. Il peut accueillir des navires dépassant les 200 mètres, avec des tirants d'eau allant jusqu'à 11 mètres.

Le port d'Oran dispose de quatre terminaux; un terminal pour les marchandises diverses, un terminal pour les céréales, un terminal passagers et un terminal à conteneurs. C'est un port complet et intégré qui peut traiter des conteneurs et des

porte-conteneurs dans les meilleures conditions, surtout depuis la réception de son terminal à conteneurs aux normes internationales, qui est une réalisation très importante. Cette réalisation peut le placer parmi les terminaux à conteneurs modernes. Nous allons bientôt recevoir les équipements qui sont déjà commandés par l'entreprise et dont la réception est programmée, dans une première phase, à la fin de ce premier semestre et l'ensemble des investissements seront réceptionnés à la fin du premier semestre 2026. Ainsi nous pourrions augmenter la compétitivité par l'augmentation des rendements qui seront multipliés par trois, voire quatre. Le terminal à conteneurs ne fonctionne pas, actuellement aux normes.

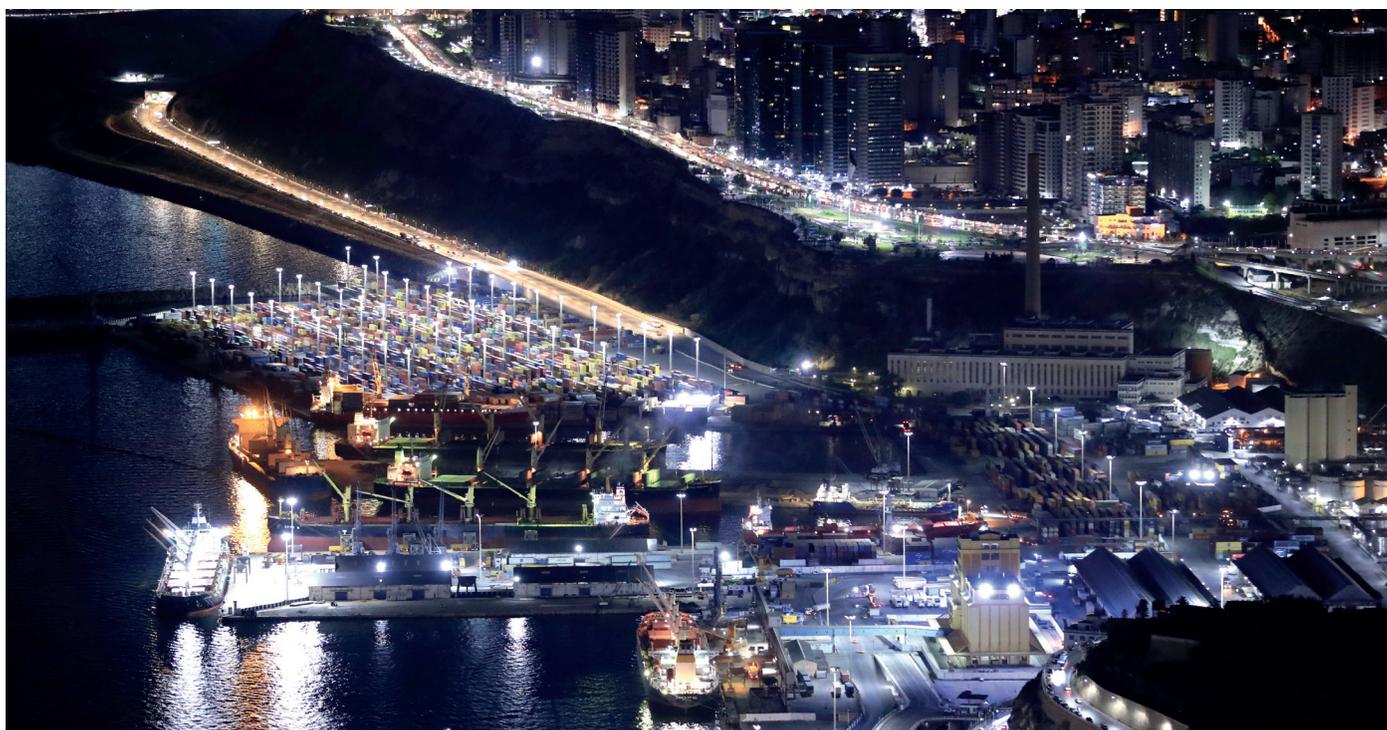
Sa gestion pâtit d'un manque d'équipements, par l'absence de solution informatique digitale et, surtout par l'absence de ressources humaines qualifiées et formées selon les standards internationaux. Donc, lorsqu'on parle de qualification, celle-ci est très importante. Je fais de l'investissement sur la ressource humaine une de mes actions prioritaires.

*Amarres : Quels sont les atouts qui peuvent faire du port d'Oran, un grand port méditerranéen ?*

**M. Mohamed Hadji :** Il ya, tout d'abord, son emplacement géographique. Le port d'Oran est considéré comme le plus grand port de l'Oranie. Il est idéalement positionné au niveau de la ville d'Oran pour laquelle les pouvoirs publics consentent beaucoup d'efforts pour augmenter son attractivité touristique. Oran est également un pôle économique et commercial de premier plan au niveau de l'Ouest, voire du pays. La wilaya d'Oran et sa région sont d'ailleurs, un pôle touristique de premier plan et sont en pleine mutation sur le plan industriel et économique. Cette mutation a besoin d'une infrastructure logistique de taille, sophistiquée, moderne et très développée pour répondre aux be-

soins du développement industriel et économique de la région. On ne peut donc pas concevoir un grand projet de développement industriel, économique sans placer la réflexion du développement du port au centre de ce projet. Nous devons répondre aux besoins et exigences des opérateurs économiques, soit en matière de ravitaillement en matière première et en produits semi-finis nécessaires à la transformation industrielle, ou bien une fenêtre d'expédition de la production locale. Donc, la motivation et la prise de conscience de la nécessité de moderniser le port, sont là, parce que les besoins se font sentir, que ce sont les besoins immédiats ou ceux programmés et quantifiés pour le futur. Les besoins se résument en l'installation d'une industrie automobile, d'une industrie agroalimentaire et de transformation. De grandes zones industrielles voient le jour et d'autres sont en pleine activité dans les wilayas constituant l'hinterland du port d'Oran. Nous devons donc synchroniser le développement du port à celui de la région. Autre atout; sa taille. Le port d'Oran compte 16 postes d'accostage. C'est à dire qu'il peut accueillir jusqu'à 16 navires de grande taille, allant de 180 à 220 mètres. Donc cet atout constitué

par la taille du port d'Oran, sa composition et ses spécifications techniques, incitent à réfléchir à l'amélioration du fonctionnement du port par l'élévation des capacités des ressources humaines, la modernisation des équipements et la mise en place de la technologie. Nous ne pouvons pas être compétitifs par rapport aux autres ports si nous ne passons pas à un autre mode de fonctionnement. Lorsque l'on parle de modernisation et de l'adoption de méthodes technologiques de pointe dans la gestion du port d'Oran, on doit cibler le segment à moderniser et qui constitue un atout. Parmi nos objectifs dans ce sens, la modernisation des ressources humaines. Passer d'un mode de gestion classique à un mode de gestion hautement technologique nécessite une réelle compétence et un grand savoir-faire. Cela nécessite de mettre en place un programme de formation et privilégier la compétence technique dans l'aspect technologique, dans l'aspect automatique, dans celui de la gestion. Donc si nous pouvons récupérer une grande partie de la ressource humaine et la mettre à niveau par des actions de formation ou d'apprentissage dans les meilleures conditions et avec des outils technologiques modernes, on le fera.





Cela passe aussi par l'injection de sang neuf, c'est à dire le recrutement d'une catégorie de compétences hautement formées. Nous allons procéder, dans ce sens, au recrutement d'ingénieurs en électronique, en automatisation, en électromécanique, en programmation et les faire assister, au possible, par des techniciens supérieurs.

*Amarres : Un nouvel outil vient booster la compétitivité des ports. Il s'agit de la décision des pouvoirs publics d'instaurer le système du travail en continu 24h sur 24 et 7 jours sur 7. Qu'en est-il au port d'Oran ?*

**M. Mohamed Hadji :** A l'instar des autres ports du pays, le port d'Oran a adopté rapidement la décision des pouvoirs publics et ce par la mise en place d'une organisation de travail en continu sous le système 3 x 8 permettant d'assurer le fonctionnement du port d'Oran en 24 h sur 24. L'affectation des équipements, la mise à la disposition des navires et marchandises de moyens et matériels se fait d'une manière systématique. Une organisation des services administratifs de l'entreprise portuaire d'Oran s'est également mise en place afin d'assurer le bon fonctionnement de l'ensemble des activités portuaires.

*Amarres : Est-ce que ce nouveau fonctionnement a un coût supplémentaire ?*

**M. Mohamed Hadji :** En face de cette situation et afin d'assurer la bonne exécution du nouveau système de fonctionnement du port, l'entreprise a lancé un programme d'urgence pour passer au recrutement de la main-d'œuvre nécessaire et à la location des moyens de manutention et de transport constatés en insuffisance.

Il est vrai que ces actions entreprises par la direction du port ont un coût, mais en analysant bien la situation, on peut se rendre compte que le bénéfice est plus conséquent que la charge générée et ce suite à la diminution du séjour des navires en rade ainsi que l'augmentation du rendement des opérations portuaires. Donc, notre évaluation nous a donné satisfaction vu le retour bénéfique sur l'ensemble des intervenants dans le passage des marchandises par le port d'Oran.

*Amarres : La mise en place de cette disposition relative au travail continu serait insuffisante sans l'attractivité réelle du port et sans un trafic potentiel important.*

**M. Mohamed Hadji :** L'Etat œuvre à mettre à la disposition des opérateurs économiques actuels et futurs toute la plateforme logistique nécessaire pour développer l'économie locale. Si on va, à titre d'exemple, demander à un investisseur ce qu'il attend de nous en tant qu'infrastructure logistique. Il va nous répondre qu'il a des capitaux marchands qu'il veut injecter dans le marché algérien, mais il doit avoir un seuil de rentabilité garanti pour pouvoir investir. Pour cela, il a besoin de l'infrastructure nécessaire. Si nous avons des ports adéquats, bien équipés, qui fonctionnent en mode H24, d'une part et, d'autre part un système bancaire et administratif dynamique et souple, cela va accélérer la relance économique et cela va faciliter l'injection des capitaux dans l'investissement local. Par cette action-là nous allons monter à la vitesse supérieure dans la promotion de l'industrie et de l'économie locale.

*Amarres : Quelles sont les perspectives de développement au niveau du port d'Oran ?*

**M. Mohamed Hadji :** Pour moi le port d'Oran a un grand potentiel. Le temps que je viens de passer au niveau de l'EPO m'a donné l'opportunité de faire une évaluation qui m'a permis de situer le port d'Oran à l'heure actuelle et avoir une certaine visibilité à moyen et court termes.

J'ai trouvé un bon potentiel humain, une infrastructure correcte mais qui nécessitent une réorganisation et une reprise en mains. Je prévois des actions simples, à savoir, le renforcement des effectifs par une main-d'œuvre ultra qualifiée, la réorganisation de certaines activités et le réajustement du fonctionnement du port. Les résultats sont déjà là; au bout d'un mois de présence opérationnelle sur le terrain, accompagné de mes cadres, nous avons grâce à des réajustements pu augmenter les rendements de 25% et réaliser de bons résultats qui sont évalués à plus de 37%. Je suis donc très optimiste et je peux dire que l'avenir du port d'Oran sera radieux. Nous pouvons avoir des résultats significatifs au bout de six mois. Après la réception des équipements déjà commandés, nous pouvons aller encore plus loin.

*Amarres : Quels sont les objectifs en matière de trafic de conteneurs ?*

**M. Mohamed Hadji :** L'objectif en matière de conteneurs est de capter tout le trafic de la région. Nous visons la multiplication du nombre de conteneurs traités par le port d'Oran, par trois. D'ailleurs, nous prévoyons de doubler le passage des marchandises conteneurisées par deux dès la ré-

ception des équipements et par trois quand nous aurons opéré les réajustements programmés. Par ailleurs nous sommes en train de concrétiser la réalisation d'une zone logistique extra-portuaire.

Il n'est pas normal qu'un port tel que celui d'Oran, en évolution continue, n'ait pas de zone extra-portuaire. Si nous respectons le principe de fonctionnement d'un port, celui-ci n'est qu'une station de transit ; il n'est fait ni pour le stockage ni pour le magasinage. Il est conçu pour la réception des navires, débarquer ou embarquer les marchandises en toute fluidité, célérité et sécurité.

Pour respecter ce principe, nous devons nous appuyer sur les zones extra-portuaires pour, soit préparer les marchandises à l'exportation soit traiter les produits à l'importation et ainsi économiser du temps, de l'espace et des frais. Cela permet d'offrir un avantage concurrentiel aux différents intervenants et opérateurs économiques.

*Amarres : Le trafic passager promet un développement important cette année. Quels sont les contours de ce développement ?*

**M. Mohamed Hadji :** Moi personnellement, j'accorde une attention parti-

culière au trafic passager et à la gare maritime du port d'Oran. Nous avons une très belle gare maritime qui a la capacité d'accueillir jusqu'à trois navires simultanément, car elle est bien positionnée. Nous pouvons augmenter nos capacités de traitement avec un fonctionnement permanent et optimal. Nous avons reçu des demandes de quelques compagnies privées et étatiques pour augmenter nos capacités dans ce domaine. Nous sommes en train de les étudier dans la perspective de cette prochaine saison estivale.

*Amarres : Un mot pour conclure*

**M. Mohamed Hadji :** Je conclurai en disant que le port d'Oran a un grand potentiel. Il peut multiplier ses rendements par deux ou trois.

Il suffit pour cela d'opérer des réajustements et de s'appuyer surtout, sur une main-d'œuvre hautement qualifiée et impliquée dans la réalisation des objectifs, parce que la ressource humaine est la colonne vertébrale de tout développement.

J'ajouterai aussi qu'il est nécessaire de rendre le port à la ville. Le port doit suivre la ville dans ses mutations et son développement.



## Bureaux de change à la gare maritime Le ministre des Finances en visite au port d'Oran



Le ministre des Finances, Monsieur Abdelkrim Bouzerd a effectué une visite de travail au port d'Oran le 26 mars 2025. Il était accompagné du Directeur général des Douanes, le général-major Abdelhafid Bekkouche, du gouverneur de la Banque d'Algérie, M. Salah Eddine Taleb, du wali d'Oran, M. Samir Chibani, et des autorités locales

Cette visite avait essentiellement pour but de vérifier l'état d'avancement de l'installation des bureaux de change relevant de la Banque d'Algérie, qui procéderont au paiement de l'allocation touristique (portée à 750 euros par le président de la République Abdelmadjid Tebboune) à la gare maritime du port d'Oran. Dans une déclaration à la presse, M. Bouzerd a déclaré que l'objectif de cette visite est de «s'assurer que tout est prêt en ce qui concerne les bureaux de change, notamment avec l'approche de la saison estivale». Il est à noter que l'Entreprise Portuaire d'Oran a procédé à la mise en place de trois bureaux de change

au niveau de la gare maritime dotés de toutes les commodités, à l'instar de la climatisation, du réseau internet et d'un mobilier fonctionnel. Le premier a été installé au Bâtiment « A » réservé au départ des auto-passagers et situé au rez-de-chaussée. Le box comprend deux guichets sur une surface totale avoisinant les 11m2. Le deuxième est situé à la salle de départ piétons du Bâtiment « B » au 1er étage : il comprend 03 guichets et dépasse 11m2. Le troisième est installé dans la salle de départ pour piétons du Bâtiment « D » au rez-de-chaussée. Il est composé de 3 guichets qui totalisent une surface avoisinant les 21 m2.

## Application de l'instruction instituant le travail en continu

## Une réunion pour lever les contraintes

Dans le cadre du suivi de l'application de l'instruction présidentielle relative au travail continu au port, une réunion de travail s'est tenue, sur instruction de M. le Wali de la Wilaya d'Oran, le 17/04/2025 à la coupole de la gare maritime. Présidée par M. le directeur des transports, la séance a vu la participation de tous les responsables locaux concernés par l'application de l'instruction présidentielle. Ainsi ont pris part à la réunion, le Président Directeur général de l'EPO, le représentant de M. le Wali, le directeur du commerce, une délégation des services de douanes à sa tête le directeur régional, les membres du COSMP, le président de l'union des transitaires algériens, les représentants des transitaires Oran-port, des représentants de compagnies maritimes et d'entrepôts sous douane, des opérateurs économiques, les inspecteurs vétérinaire et phytosanitaire et le chef d'inspection de la DCP port. Les présents ont exprimé leur satisfaction quant aux efforts fournis pour l'application de l'instruction présidentielle, tout en relevant certaines contraintes et proposé des solutions pour les lever.

## Amélioration des conditions de travail

## Une commission intersectorielle à pied d'oeuvre



Pour l'application rigoureuse de l'instruction présidentielle instituant le régime du travail en continu dans les ports, les pouvoirs publics et la communauté portuaire s'attèlent à mettre en place toutes les conditions nécessaires, notamment celles relatives à l'amélioration de l'environnement dans lequel évoluent les personnels de toutes les institutions. C'est dans cet ordre d'idées qu'une commission intersectorielle composée

des représentants du ministère des transports, du groupe SERPORT, de la DGSN et de la direction des douanes, s'est déplacée le 22 avril 2025 au port d'Oran, dans le but de faire le point sur les conditions d'hébergement des personnels de la DGSN et des douanes appelés à assurer le travail, par roulement, en H24 et 7/7. La commission a tenu, sur place une séance de travail à laquelle ont assisté, le PDG de l'EPO et les responsables locaux de la SRPF

et de la 1ère BPFM. Au cours de cette séance les problèmes d'hébergement et de conditions de travail ont été débattus et des décisions furent prises pour leur solution.

La délégation s'est également rendue à la base de vie de la 1ère BPFM, au célibatium des éléments des douanes situé hors de l'enceinte portuaire. La visite a concerné, aussi, SAN BENITO Oran-Port et l'ex école de mousse située dans la zone pêche.

### Application de l'instruction présidentielle Visite nocturne du comité local de suivi



Dans le souci de mettre en œuvre les directives du Président de la République, M. Abdelmadjid Tebboune, visant à instituer le système de travail en 24 heures sur 24 et 7/7

jours dans les ports, le comité local de suivi de l'application de l'instruction a effectué, dans la soirée du vendredi 28 février 2025, à partir de 22h00, une visite d'inspection inopinée au

port d'Oran. Le comité comprend : le chef de cabinet du wali d'Oran, le directeur des transports, le directeur du commerce, le directeur des services agricoles, le Président Directeur Général de l'EPO, le commandant de la compagnie des garde-côtes, le chef de l'inspection des services des douanes et le chef de l'unité de la police des frontières maritimes du port d'Oran.

La délégation a inspecté l'activité dans tous les quais, y compris les navires amarrés qui déchargent diverses marchandises et les camions qui chargent et déchargent. Tous les services concernés par la mise en œuvre de ce système ont été passés en revue. Une attention particulière fut accordée aux deux scanners qui fonctionnaient normalement.

## Application de la directive présidentielle instituant le travail en continu

### Le PDG de Serport loue les efforts consentis au port d'Oran



L'application de la directive présidentielle instituant le travail en H24 et 7/7, requiert une mobilisation de tous les instants et à tous les niveaux. Ainsi, pour apprécier, sur le terrain l'état d'application de cette directive, le Directeur Général du groupe SERPORT a effectué une visite d'inspection inopinée au port d'Oran, le 28 mars 2025, en soirée.

Il était accompagné des membres de la commission de suivi et de contrôle de l'application du système de travail en continu, représentés par les différentes instances concernées (le PDG de l'EPO, le directeur du commerce, le directeur des services agricoles, services des douanes, les services de la sûreté nationale). Au cours de cette visite, qui s'est prolongée au 29 mars 2025, il a été constaté sur le terrain le niveau appréciable d'application du système de travail continu par tous les interve-

nants dans les opérations d'importation et d'exportation au port d'Oran. Le Directeur Général du groupe Serport a exprimé sa satisfaction quant à l'amélioration constatée en termes de déchargement et de livraison des marchandises de toutes sortes, notamment après le début de l'application de la décision exigeant un travail à plein temps. Il dit avoir constaté avec satisfaction la coordination entre les services de l'Entreprise portuaire d'Oran et les services de contrôle

(douanes, commerce, agriculture, police), ce qui a permis de réaliser une grande partie des résultats escomptés suite à la mise en place du système H 24. Il a insisté sur la nécessité de poursuivre les efforts pour améliorer les services, en coordination avec tous les intervenants, afin d'accélérer le traitement des conteneurs et d'atteindre les objectifs fixés, soulignant que le ministère des Transports suit de près l'application du nouveau système de travail, dans le cadre des efforts visant à renforcer la compétitivité des ports et à rationaliser les dépenses des projets liés au transport maritime. « Le ministère des Transports, dans sa démarche de développement du système de gestion des ports, a élaboré une feuille de route reposant sur plusieurs axes visant à renforcer la compétitivité des ports, réduire le temps de transit des marchandises et le séjour des navires», a-t-il déclaré. « La feuille de route repose sur plusieurs axes, dont l'entretien des quais et différentes zones, ainsi que le dragage des bassins dans les ports, l'acquisition de nouveaux équipements de manutention pour augmenter le rythme de chargement et de déchargement des navires, et la formation continue des employés des entreprises portuaires dans divers domaines », a ajouté l'ex PDG de Serport qui a rappelé l'importance de veiller à la concrétisation de cette opération. Il a donné des instructions pour exploiter toutes les capacités matérielles et humaines afin de travailler selon le système 24h/24 et 7j/7, afin d'améliorer les performances du port d'Oran et de développer ses capacités de prestation.

## Importation de moutons

### Le port d'Oran déploie tous les moyens

Dans le cadre de l'acquisition d'un million de moutons pour l'Aid el Adha, le port d'Oran a été mis à contribution pour que cette opération se fasse dans les meilleures conditions possibles. Une première cargaison de 12 967 têtes, en provenance du port de Carthagen en Espagne, est arrivée au port d'Oran le 26 avril 2025.

L'accostage du navire s'est déroulé en présence du secrétaire général du ministère des Transports, de la directrice des Ports, du représentant de Monsieur le wali d'Oran, ainsi que des directeurs des Transports, du Commerce et de l'Agriculture, du Président Directeur Général de l'Entreprise Portuaire d'Oran, et de différents responsables régionaux et locaux. Pour garantir un accueil optimal du bétail dans le respect des normes sanitaires et de sécurité, le port d'Oran a déployé d'importants moyens logistiques et techniques. Ainsi, l'inspection vétérinaire s'est faite au sein du navire en rade. Après le débarquement un circuit bien étudié a été mis en place pour la circulation des camions qui ont subi une opération de désinfection. Les camions



chargés ont été escortés par les services de police vers la zone de quarantaine sur le site d'AGRO DIV dans la zone industrielle d'Es-Senia. Un second navire a accosté lundi 05 mai 2025 à 23h30 au port d'Oran en provenance de la Roumanie, a livré un nouveau lot d'ovins plus important que le premier. Cette opération a bénéficié des mêmes mesures sanitaires et logistiques que la première et s'est déroulée dans les meilleures conditions possibles. Le port d'Oran a accueilli d'autres navires du même genre en provenance des deux pays cités ci dessus.

# DOSSIER

---

Instruction présidentielle instituant le travail en continu au port

## Améliorer les performances et la compétitivité

Lors de la réunion du conseil de ministres tenue le 09 février 2025, Monsieur le président de la République, Abdelmajid Tebboune a donné instruction de modifier le système de travail dans les ports avant la fin du mois de février, selon le système 24/24h, notamment dans les ports à activité économique, dont celui d'Oran. Cette mesure consacre, selon les experts, « le passage de l'approche administrative dans la gestion des ports, à une approche économique en phase avec le développement et la dynamique que connaît l'économie nationale ». L'objectif recherché est « d'améliorer la performance et la rentabilité des ports ». L'entrée en vigueur de ce nouveau système de travail dans les ports, contribuerait, selon ces experts, « à réduire les frais d'attente des navires en rade dans les ports nationaux et génère des retombées positives pour le Trésor public, avec ce qui l'accompagne comme réduction du temps de chargement et de déchargement des marchandises ». Aussitôt annoncée, cette instruction s'est accompagnée de mesures concrètes pour son application avec notamment la mise en place de commissions natio-

nale et locale de suivi sur le terrain. Par ailleurs et sous la houlette du ministère des transports, des actions de renforcement des capacités portuaires ont été décidées. Parmi ces actions figurent l'acquisition de nouveaux scanners pour les services des Douanes, le renforcement des effectifs des entreprises portuaires et l'amélioration de la coordination entre les différents acteurs du secteur, notamment les Douanes et les services du commerce. Au niveau du port d'Oran, une commission chargée du suivi de l'exécution de cette mesure a été mise sur place, dès le 12 février 2025 et où sont représentées toutes les structures de l'EPO. Cette commission a pour mission de faire part à la DG des contraintes rencontrées, notamment celles incombant aux différents partenaires au niveau de l'enceinte portuaire. Les membres de la cellule s'organisent pour veiller quotidiennement à l'application de l'instruction présidentielle en question et rendre compte de l'activité des navires et des contraintes rencontrées. Cependant, c'est sur les structures opérationnelles et de soutien au niveau de l'EPO que repose, essentiellement le succès de cette mesure sur le terrain.





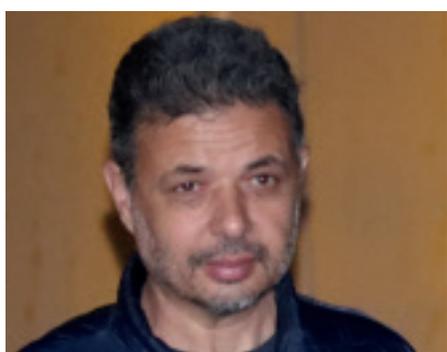
**L**a direction de la manutention et de l'aconage (DMA) est avec le terminal à conteneurs, la structure essentielle dans le chargement et le déchargement des produits transitant par le port d'Oran. Elle s'occupe du traitement de tous les produits non conteneurisés tels que les céréales, les aliments de bétail, les produits métallurgiques, les matériaux de construction, etc... un volume de manutention important qui nécessitait souvent la mobilisation des équipes de cette structure en continu. «Ce travail en h24, nous l'assurions auparavant, notamment en ce qui concerne le déchargement des céréales. Nous assurions 3 shifts et un 4ème à la demande du client. Certains clients étaient présents en h24, mais pas tous », nous a affirmé Monsieur Azzedine Abdelkader, le DMA. Après la décision de Monsieur le président de la république instituant le travail en continu, qui stipule que les ports doivent travailler en continu, la DMA a procédé à la réorganisation du travail de ses équipes. Pour faire face à la nouvelle

## Direction Manutention et Aconage

# Le levier de la performance

méthode de travail, il a été procédé au changement des horaires de travail par équipe. « Avant, nous travaillions en 4 brigades : (7h00 -13 h 00, 13h00 – 19h00 et 19h00 à 01h 00 du matin, celle de 01h00 à 7h00 du matin se faisait à la demande ). En cas de demande du 4ème shift, c'est la brigade qui termine à 01h00 du matin qui continue jusqu'à 07h 00. Pour faire face à cette nouvelle instruction, nous avons modifié notre organisation en instituant un régime de 4 brigades sous le système continu 3 x 8 », poursuit M. Azzedine. Cependant, l'application pleine et entière butte sur des contraintes, dont les plus importantes sont la ressource humaine et les équipements. Un plan de recrutement va être mis à exécution, sous peu, notamment en manutentionnaires, treuillistes, conducteurs de pelles et autres chefs de quai. Par ailleurs, il est préconisé la promotion interne en puisant sur certaines catégories de manutentionnaires, par exemple pour combler le déficit en chefs de quai ou en treuillistes et remplacer ceux qui ont été promus par des recrutements nouveaux. Ceci, exceptés les métiers nécessitant un diplôme et une habilitation. Les besoins pour les trois secteurs de la DMA, sont d'environ 200 à 250 personnes. Le recrutement se fera, cependant, par parties (par contingent de 50 par exemple)

pour permettre une intégration progressive et permettre également aux anciens de prendre en charge la formation des nouveaux. Une cellule composée de manutentionnaires expérimentés a été constituée et c'est eux qui s'occupent d'encadrer les nouveaux, tout en continuant à accomplir leur mission normalement. Ils ont déjà commencé à former le personnel au sol (élingage des conteneurs), puis on les fera monter dans les navires avec des consignes de sécurité strictes. Les autres intervenants, douanes, les services vétérinaires et phytosanitaires, les services du commerce vont également se réorganiser pour travailler en H24. En matière d'équipements et matériel, nous avons l'instruction pour l'achat ou la location de matériel. L'autre atout, qui peut booster les performances du port, est l'évacuation des marchandises par voie ferrée, notamment les céréales. La voie est en rénovation et elle reliera le port à la future zone extra-portuaire d'El Hamoul. Elle servira probablement à l'acheminement du minerai de fer à partir de Gara Djebilet pour l'exportation. Concernant le matériel, il y a des difficultés, certes, mais l'EPO a un projet d'investissement pour l'acquisition de grues, de bennes preneuses et de pelles mécaniques.



## Direction de la capitainerie

# Omniprésence et vigilance

**C'**est la capitainerie qui donne le tempo de l'activité portuaire et en assure la sécurité et la préservation. Ainsi, tous les services de la capitainerie travaillent depuis toujours en H24 que ce soit le pilotage, le remorquage, le lamanage ou les officiers de port. « Nous assurons une présence physique tout au long de l'année », nous déclare Monsieur Hanzal Djilali, ex DCAP par intérim qui poursuit : « Nous sommes concernés par la conservation et la préservation du domaine public portuaire, le contrôle des activités portuaires, par la gestion des sinistres, la protection de

l'environnement dans le cadre du développement durable, le mouvement de navigation et même dans les cas d'urgence de sauvetage et assistance ». En matière commerciale, la capitainerie assure le contrôle des opérations de manutention et d'aconage, le séjour des navires et des marchandises et le transit des marchandises dangereuses. Par ailleurs, la capitainerie doit assurer les missions régaliennes de sécurité des personnes, des biens et la sécurité des installations portuaires. «La nouvelle instruction, même si elle ne change pas beaucoup notre fonctionnement en tant que capitainerie, incite à plus de vigilance et de présence. Ainsi, nous allons renforcer nos effectifs par des officiers de port qui sont en formation à l'ENSM de Bou Ismail, auxquels nous allons adjoindre des surveillants de port qui seront affectés aux différents secteurs et tenus de faire circuler l'information en temps réel ». La mission initiale d'un officier de port est

d'appliquer la réglementation en vigueur régissant l'activité portuaire. L'officier de port est le maître à quai. Il est le régulateur de l'activité. « Du moment que le port constitue le point de jonction terre-mer, la mission de l'officier de port est d'assurer le bon fonctionnement du service public portuaire qui implique continuité et adaptabilité. Il est un des maillons forts de la chaîne logistique. Le commerce international du fret est caractérisé par le travail sans rupture. C'est pour cette raison que la décision des pouvoirs publics tombe à point nommé pour mettre tous les intervenants dans l'obligation de s'adapter », conclut notre interlocuteur. En matière de retombées positives de l'application de l'instruction présidentielle, Monsieur Hanzal nous fait cette comparaison : «En matière d'attente en rade, en fin février, nous enregistrons un pic de 26 navires, aujourd'hui (mi-avril), nous en avons 7 avec un temps d'attente moyen réduit »

## Logistique

## L'épine dorsale de l'activité portuaire

La structure chargée de la logistique constitue l'épine dorsale de l'activité portuaire. Elle est l'entité de soutien à toutes les autres structures opérationnelles. Son directeur, Monsieur Hachemi Hadj nous résume en une phrase sa mission : « Nous veillons à ce que le matériel de manutention soit opérationnel afin de permettre que la demande incessante des structures de manutention en engins soit continuellement satisfaite ».



La direction de la logistique, est organisée de manière à ce que les techniciens de maintenance soient mobilisés en h24 et 7/7 sur le site pour assister les structures de manutention que sont le terminal à conteneurs et la DMA, afin de leur permettre de mener à bien leur mission. Elle intervient en préventif et en curatif. Le volume de travail au port d'Oran est tellement important et l'activité intense, qu'il est impératif de veiller à tout moment à la bonne marche des installations et des équipements. Les techniciens et le personnel de maintenance sont constamment sur le qui-vive et la moindre anomalie, même d'apparence insignifiante est immédiatement prise en charge. A titre d'illustration, le personnel de la maintenance est intervenu à 362 reprises durant le mois de mars 2025. Dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle organisation du travail en continu, conformément à l'instruction des pouvoirs publics, un plan d'action a été élaboré par la structure logistique et immédiatement mis en exécution. La première étape de ce plan a consisté à réorganiser les équipes de maintenance. Initialement, celles-ci travaillaient selon un horaire classique de 8 heures, avec des équipes de permanence assurant les nuits, les week-ends ainsi que les jours fériés. Avant, les équipes de maintenance étaient distinctes et spécialisées, chaque équipe

intervenant exclusivement sur son propre matériel (structure pelles mécaniques, structure cavaliers gerbeurs et structure chariots gros, moyen et petit tonnage). Actuellement, ces équipes ont été fusionnées en une seule équipe pluridisciplinaire, composée de mécaniciens, électriciens, agents d'entretien préventif, soudeurs, etc., et cette organisation couvrait également les stations de graissage, lavage et de ravitaillement en carburant des engins. Désormais, pour s'adapter au travail en continu, les équipes de maintenance ont été réorganisées en quatre équipes tournantes. Chaque équipe prend le relais selon un roulement précis. Ainsi une équipe opère de 7h à 15h, une autre de 15h à 23h, une troisième de 23h à 7h et une quatrième est en repos. Ce système assure une couverture continue des activités de maintenance, 24h/24 et 7j/7. Le bureau Méthodes, qui fonctionnait auparavant de 8h à 16h30, a lui aussi adapté son organisation. Il est désormais opérationnel en permanence, 24h/24. Chaque membre du Bureau Méthodes est désormais assigné à une équipe de maintenance pour assurer la gestion technique et administrative de la maintenance et accompagner l'équipe de maintenance dans toutes les étapes de l'intervention depuis la réception de la demande d'intervention, traitement, enregistrement et suivi de l'intervention dans la GMAO, établir les rapports des diagnostics et les rapports d'intervention en coordination étroite avec la structure maintenance. M. Hachemi Hadj soulève néanmoins un problème épineux qui handicape lourdement l'activité de sa structure, à savoir celui de la pièce de rechange. Afin d'augmenter en efficacité ses prestations, la direction de la logistique a élaboré un plan de formation avec la DRH en direction des techniciens de maintenance pour améliorer leurs compétences techniques. « La technologie a beaucoup évolué en matière d'équipements et les compétences du personnel d'entretien et de réparation

doivent suivre pour maîtriser tous les automatismes. », nous dit M. Hachemi Hadj qui nous confie également qu'un plan de recrutement a été élaboré pour étoffer la structure. La direction de la logistique s'occupe également de maintenance électrique. L'intervention de cette dernière s'étale désormais sur les 24 heures de la journée et les 7 jours de la semaine pour assurer la disponibilité continue de l'énergie. L'entretien électrique constitue le carburant de l'activité portuaire, notamment au niveau du terminal à conteneurs. Les points d'intervention les plus courants sont le terminal à conteneur, les prises de branchement des conteneurs reefers et les scanners. « Nous avons enregistré énormément d'interventions au mois de Mars qui coïncidait avec le mois de ramadhan parce que l'importation des produits frais a connu une hausse très importante. », nous précise M. Hachemi. La direction de la logistique doit également suivre l'entretien et la maintenance des 13 scanners à bagages et des deux scanners mobiles destinés aux conteneurs, en s'appuyant uniquement sur deux techniciens actuellement. Pendant la période du Ramadhan et suite à la panne de scanner, la direction générale a procédé à la location d'un autre scanner auprès de MTA et qui a été mis en activité très rapidement. Entre-temps, l'entreprise a acquis un nouveau scanner qui a été mis en exploitation, essais d'exploitation et de performance inclus, en un temps record d'une semaine. Il fonctionnait quasiment en H24, hormis une petite pause d'une heure par jour. Une équipe de maintenance composée d'un technicien de l'EPO et d'un technicien du fournisseur (chinois), veillent en permanence et par intermittence sur la bonne marche de l'installation. Par ailleurs, le département électricité a été réorganisé pour faire face à toutes les sollicitations. Il se compose, désormais d'un service réseaux, d'un service suivi des contrats et un service scanners, groupes électrogènes, climatisation et de l'énergie solaire

En matière de recrutement, il est prévu d'engager 5 électriciens réseaux, un ingénieur en électricité pour le suivi et les études plus 4 techniciens pour tout ce qui est scanner, groupe électrogène, climatisation et énergie solaire.

## Equipements et infrastructures

### Un large éventail d'investissements ciblés



L'application pleine et entière de l'instruction présidentielle instituant le travail continu au niveau du port requiert un investissement judicieux et efficace sur les infrastructures et les équipements. Monsieur Sebaa Benaouda DAJMD nous éclaire sur les principaux investissements consentis au niveau du port pour soutenir le développement de son activité. Cet investissement n'a pas uniquement été dicté par cette instruction. Il fait partie de la stratégie de l'EPO en matière de développement, mais se révèle un outil essentiel dans l'application de l'instruction présidentielle. Ainsi le plan

d'investissement comporte deux volets. Le premier volet concerne le transport ferroviaire où un projet de raccordement du quai du Sénégal avec la gare ferroviaire est en cours de réalisation afin de permettre le transport des vrac et ce pour combler le déficit en moyens de transport de certains opérateurs. Cela permet également une fluidité en matière de circulation au niveau de l'enceinte portuaire. Une étude est également entamée pour relier la zone tampon du terminal à conteneurs avec le réseau ferré. Le second volet concerne les équipements où le terminal à conteneurs va être doté de trois portiques de quai et d'une grue à fort tonnage qui s'ajoutera aux quatorze grues existantes. Cette dernière sera affectée, essentiellement à la manipulation des colis lourds. Il est programmé également l'acquisition de 25 tracteurs avec remorques qui seront jumelés aux portiques de quai, à raison de 5 tracteurs par portique. Les 10 restants vont servir les 06 RTG dont le port va en faire l'acquisition et dont la réception est prévue pour janvier 2026. Toutes ces acquisitions sont inscrites au titre du budget 2025 et auxquelles s'ajoute celle de l'achat de 4 cavaliers gerbeurs dont deux à 2 niveaux et deux autres à 4 niveaux. Ces derniers seront réceptionnés au mois d'août 2025. Il est également inscrit au titre du budget 2025, l'acquisition de 6 chariots de

plus de 42 tonnes. Dans le même ordre d'idées, il est programmé l'acquisition d'un shiploader pour le chargement et déchargement des vrac. La réception est déjà faite et le montage sera fait dans les prochains jours. En attendant et pour faire face à cette nouvelle instruction régissant le travail continu, il a été procédé à la location de 5 chariots élévateurs de gros tonnage. D'autre part, il faut savoir qu'un engin ne peut pas fonctionner en continu, certains engins sont retirés à tour de rôle pour les faire reposer, les préserver et les entretenir. Nous rappelons que le programme d'investissement était programmé avant cette décision, pour équiper convenablement le terminal à conteneurs. C'est seulement le programme de location qui a été imposé par la nouvelle donne. Autre investissement d'envergure ; la création d'une zone extra-portuaire pour l'entreposage des conteneurs. Il est, enfin envisagé l'acquisition de nouveaux scanners pour répondre aux besoins d'un contrôle rigoureux des conteneurs et des véhicules passagers. En matière d'infrastructures, notons les travaux de rempiètement du quai de Dunkerque. 72 % de l'investissement est pris en charge par la DTP et les 28% restants et qui concernent les équipements sont aux frais de l'EPO. Le projet sera réceptionné au premier semestre 2026.

## Terminal à conteneurs d'Oran

### Une opportunité pour viser l'excellence

Grandiose réalisation du port d'Oran, le terminal à conteneurs a connu des débuts mitigés en matière de rendement, mais les responsables de l'EPO ont su reprendre en mains sa gestion, notamment par la programmation de l'acquisition de matériel ultra moderne. L'avènement de l'instruction présidentielle instituant le travail en continu au port, vient à point nommé, pour donner l'occasion à cette structure de jouer pleinement son rôle de catalyseur du développement de l'activité portuaire. La plateforme du terminal à conteneurs a été réceptionnée à l'été 2023. Elle est érigée en terminal à conteneurs en novembre 2024. Dès cette entrée en fonction, le trafic conteneur a augmenté de 20%. L'essor de l'activité, bien qu'entravé dans un premier temps par l'absence des équipements spécialisés, a néanmoins pu être soutenu grâce à l'exploitation optimale des

moyens disponibles. «Avant la spécialisation, la cadence était de 8000 EVP par mois», nous dit Monsieur Mohamed Tounsi, directeur du terminal à conteneurs par intérim. Le terminal a ainsi du fonctionner selon un mode classique, reposant sur les moyens de bord (treuils de navire) et sur les équipements de quai, ainsi qu'une organisation rigoureuse, permettant d'assurer une continuité de l'activité et d'amorcer une montée en performance. Grâce à cette dynamique, la structure a atteint 300.000 EVP l'année passée, avec des rotations qui sont passées de 15 jours à une semaine. Les responsables du terminal espèrent avec l'entrée en fonction des portiques, des RTG et des cavaliers gerbeurs, atteindre les 500.000 EVP, en première phase. La combinaison de la réception des équipements et de l'application de la décision présidentielle de travailler en H24 et 7/7, permettra d'atteindre le million



d'EVP projeté. « Avec les équipements modernes et la mise en œuvre de l'instruction de Monsieur le président de la république, le déchargement des navires sera accéléré et nous pouvons décharger un navire en 24 heures et le recharger dans les mêmes délais.

Suite en page 15 .../...

## DRH

## Un plan de recrutement conforme aux besoins

Comme l'ensemble des structures de l'EPO, la direction des ressources humaines est mobilisée pour l'application rigoureuse de l'instruction présidentielle instituant le travail continu dans les ports. Mieux ; elle est la clef de voûte de la stratégie de l'EPO dans ce domaine. L'application de l'instruction présidentielle nécessite la dotation de l'entreprise de moyens humains conséquents et hautement formés.

Pour atteindre cet objectif, un plan d'action rondement ficelé doit être mis en place, en coordination avec toutes les structures opérationnelles, pour doter chacune de ces dernières des ressources nécessaires à son fonctionnement, selon les nouvelles exigences. La Direction des ressources humaines est, de ce fait, mobilisée pour répondre aux exigences imposées par les pouvoirs publics instituant le travail continu dans les ports. Une attention particulière sera accordée à l'organisation technique du travail et le redéploiement des agents opérationnels afin de renforcer les équipes et augmenter les rendements. « Il convient de définir au mieux les besoins des structures techniques et opérationnelles de l'Entreprise et mettre à leurs dispositions les compétences qui répondent au mieux au profil recherché et de promouvoir une organisation plus équilibrée des filières (production, soutien technique, soutien administratif) en termes d'effectifs et de niveau de qualification... », nous confie M. Yedjour, ex DRH de l'EPO. Ainsi, un plan de recrutement à court terme a été mis en place et validé par les pouvoirs publics pour le renforcement des structures déficitaires notamment celles de manutention et de soutien technique. « Nous avons donc arrêté notre plan d'action pour chaque structure. Celle de la manutention est déjà réalisée. Nous pouvons dire, sous toutes réserves que nous pouvons faire face aux besoins induits par la nouvelle organisation. Nous allons essayer de nous adapter au nouveau

système avec lequel le volume du trafic va certainement augmenter et induire des besoins supplémentaires », nous précise Monsieur Yedjour. « Les renforts concernent également les équipements qui auront besoin de conducteurs et de techniciens de maintenance compétents implique d'une part, une sélection rigoureuse des candidatures et d'autre part la Conception d'un programme de formation adapté aux besoins liés notamment à la nouvelle organisation à venir du terminal à conteneur ainsi que l'usage des nouveaux équipements acquis à cet effet tels que les portiques et les RTG. L'objectif est d'offrir une connaissance pratique suffisante afin que les conducteurs puissent s'adapter aux nouveaux matériels acquis conformément à la réglementation légale de sécurité en vigueur », selon M. Yedjour.

Par ailleurs, et pour illustrer les besoins en personnel de manutention, Monsieur Yedjour nous explique : « A chaque navire est dédiée une équipe composée, suivant la nature de la marchandise. A titre d'exemple, pour le traitement des conteneurs, il faut 6 agents manutentionnaire, dont deux au treuil, deux à la cale et deux sur le quai. Avant, nous travaillions avec une seule équipe, alors qu'on traitait jusqu'à six navires à la fois, ce qui n'est pas normal. Avec le renforcement des équipes de manutention, le traitement des porte-conteneurs peut se faire avec deux équipes par navire, ce qui va permettre d'augmenter le rendement et réduire ainsi le séjour des



navires au port d'Oran. La DRH a donc établi un programme étalé sur l'année 2025 pour répondre aux besoins induits par cette nouvelle organisation de travail. Une première évaluation sera faite à la fin de cette période et les correctifs nécessaires seront apportés en 2026 ». Il est à noter que la volonté manifeste des pouvoirs publics à aller au-delà des difficultés constatées chez certains opérateurs (manque de moyens humains et matériels), s'est matérialisée par la mise en place de commissions locales et intersectorielles qui se déplacent sur le terrain pour veiller à l'application rigoureuse du principe de la continuité du travail en H24 et 7/7. « Enfin, et compte tenu de l'impératif à œuvrer en commun, il est de notre devoir d'initier toute réflexion ou toute proposition de nature à préparer l'entreprise aux nouveaux défis imposés par la conjoncture économique actuelle. C'est à ce prix que seront atteints nos objectifs qui ne doivent être que convergents pour tendre vers l'amélioration constante et permanente de la gestion du port d'Oran à tous les niveaux de nos responsabilités. »

### .../... Suite de la page 14

En vitesse de croisière, quand le personnel sera rôdé et familiarisé avec les machines nous pouvons augmenter la cadence à 35 ou 40 EVP/heure », nous déclare Monsieur Tounsi. L'EPO a passé une convention avec un institut spécialisé pour la formation du personnel chargé d'utiliser les équipements qui vont être réceptionnés. La formation se fera sur des simulateurs et des portiques. D'autre-part les équipements seront livrés avec des simulateurs, cela permettra de peaufiner la formation. L'EPO a déjà procédé au recrutement d'une quinzaine de candidats. Il faut rappeler que les futurs conducteurs de portiques et de RTG ont le profil d'ingénieurs parce que les machines sont très sophistiquées et leur fonc-

tionnement requiert des compétences techniques et un savoir théorique très importants. Le terminal disposera d'une quarantaine de conducteurs qui seront désormais répartis sur une plage horaire de 24 heures par jour. Ainsi, en application de l'instruction présidentielle qui enjoint à tous les intervenants au port d'assurer une présence physique active durant les 24 heures et les 7 jours, les visites des Douanes et les contrôles sanitaires et ceux du commerce se font à toute heure de la journée ou de la nuit et le client peut enlever son conteneur à n'importe quel moment. Cette décision loin d'être encombrante permet au port d'élever ses performance et à l'économie nationale de gagner en compétitivité.

## Travaux en cours

# Mise à niveau et modernisation

### LOCALISATION DU PROJET



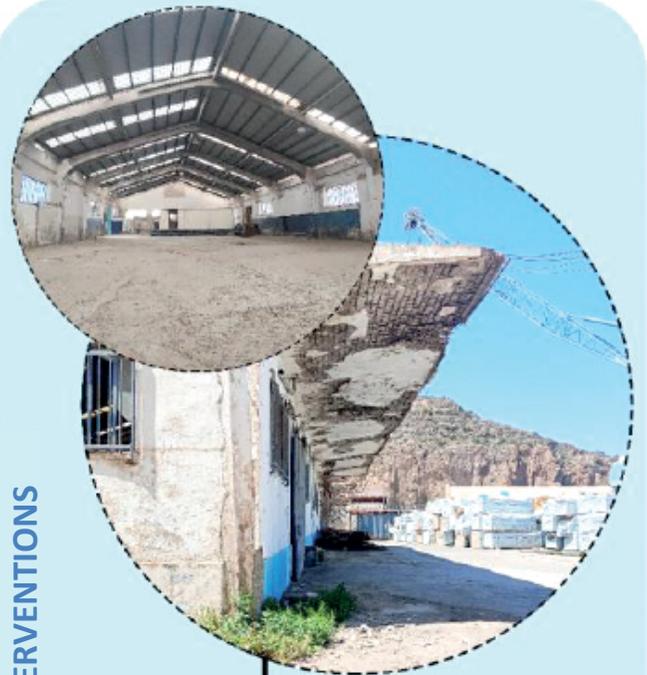
Le projet s'inscrit dans la zone portuaire d'Oran, un secteur stratégique en pleine mutation urbaine. Marqué par un fort héritage industriel et portuaire, il constitue une opportunité de requalification urbaine et de connexion entre la ville et la mer.

### VUE D'ENSEMBLE DES INTERVENTIONS

Dans une perspective de modernisation et de valorisation du patrimoine portuaire, cette intervention s'inscrit dans une dynamique globale de requalification fonctionnelle et architecturale. Elle vise à répondre de manière cohérente aux enjeux contemporains liés à l'optimisation des flux logistiques dans cette zone stratégique.

Le projet s'articule autour de huit interventions majeures, chacune ciblant un aspect clé de la mise à niveau des infrastructures existantes :

- 1 - Aménagement et réhabilitation du dock 02 du port d'Oran.
- 2 - Revêtement des terre-pleins et des axes routiers et réhabilitation du réseau d'assainissement.
- 3 - Réalisation d'un mur de clôture de structure mixte au niveau du terminal à conteneurs.
- 4 - Réhabilitation des terre-pleins en béton armé et en béton bitumineux au niveau du môle E
- 5 - Démolition du dock n° 14 en charpente métallique
- 6 - Evacuation des déblais usagés au niveau du môle E
- 7 - Dépose des bacs de stockage d'huiles au niveau de l'arrière zone ex COGO.
- 8 - Traitement des façades des bureaux des voûtes
- 9 - Réaménagement du parking



ESQUISSE DES INTERVENTIONS

#### INTERVENTION 01

Réhabilitation intégrale du Dock2, incluant la reconfiguration de ses espaces intérieurs et extérieurs en vue de son réaménagement en bureaux administratifs, salle d'attente dédiée aux voyageurs et espace de restauration type cafétéria





## INTERVENTION 08

Habillage des façades des bureaux des voûtes situés à l'entrée du port par un revêtement en panneaux Alucobond en sous-sol et en murs rideaux pour apporter une touche esthétique contemporaine tout en offrant une protection optimale contre les intempéries



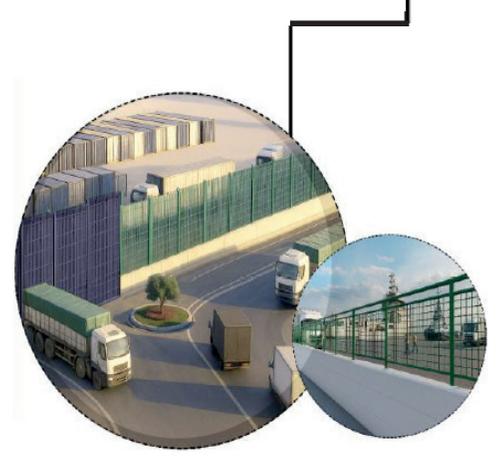
## INTERVENTION 04, 05 et 06

L'intervention comprend la démolition du Dock 14, l'évacuation des déblais, présents sur le site du Môle E et la mise en place d'un revêtement en béton armé et béton bitumineux. Ces travaux visent à améliorer l'accessibilité et à optimiser l'utilisation de l'espace disponible en vue d'accueillir de futures activités portuaires, conformément aux orientations de développement du site.



## INTERVENTION 03

Réalisation d'une clôture en grillage thermolaqué avec portails métalliques coulissants, installation de mâts d'éclairage et mise en place d'un poste de garde. Ces aménagements visent à renforcer la sécurité, structurer les accès et accompagner le développement des activités portuaires.



## INTERVENTION 02

Revêtement des terre-pleins et des axes routiers en matériaux adaptés pour améliorer la circulation. Réhabilitation du réseau d'assainissement existant afin d'assurer une gestion efficace des eaux pluviales et usées. Ces travaux visent à renforcer l'infrastructure de base et à soutenir le développement durable du site portuaire.



## Application de la Loi 18-07

# Un outil efficace de protection des données personnelles



« Le traitement des données à caractère personnel, quelle que soit son origine ou sa forme, doit se faire dans le cadre du respect de la dignité humaine, de la vie privée, des libertés publiques et ne doit pas porter atteinte aux droits des personnes, à leur honneur et à leur réputation. », c'est ce que stipule, dans son article 2, la loi 18 - 07 du 10 juin 2018 relative à la protection des personnes physiques dans le traitement des données à caractère personnel.

**P**romulguée en 2018, cette loi a été réactivée en 2024, devant l'acuité avec laquelle sont posés les problèmes de protection des données personnelles. Elle concerne le traitement automatisé ou non de données à caractère personnel contenues ou appelées à figurer dans des fichiers manuels, effectué par des organismes publics ou des personnes privées ».

Dans son article 7, la loi 18-07 précise que le traitement des données à caractère personnel ne peut être effectué qu'avec le consentement exprès de la personne concernée.

Hormis certaines exceptions, les données ne peuvent être communiquées à un tiers que pour la réalisation de fins directement liées aux fonctions du responsable du traitement et du destinataire et sous réserve du consentement préalable de la personne concernée.

Ainsi, il est précisé que toute personne sollicitée, en vue d'une collecte de ses données à caractère personnel, doit être, préalablement, informée de ma-

nière expresse et non équivoque par le responsable du traitement ou son représentant, qui doivent décliner leur identité, informer sur les finalités du traitement et sur le destinataire.

La loi 18-07 donne à la personne concernée un droit d'accès à son fichier, la possibilité de rectifier les données et l'opportunité de s'opposer pour des motifs légitimes à ce que des données à caractère personnel la concernant fassent l'objet d'un traitement. Par ailleurs, le responsable d'un traitement ne peut transférer, les données à caractère personnel vers un Etat étranger, que sur autorisation de l'autorité nationale. Le suivi de la mise en application stricte de cette loi est confié à une autorité administrative indépendante de protection des données à caractère personnel créée auprès du Président de la République. Elle est chargée de veiller à ce que le traitement des données à caractère personnel soit mis en œuvre, conformément aux dispositions de la pré-

sente loi et de s'assurer que l'utilisation des technologies de l'information et de la communication ne comporte pas de menaces au regard des droits des personnes, des libertés publiques et de la vie privée.

Le texte de loi stipule également que toute opération de traitement des données à caractère personnel, est soumise à une déclaration préalable à l'autorité nationale ou à son autorisation. Cette même autorité nationale est habilitée à prendre des sanctions administratives à l'égard des contrevenants à la loi 18-07. A l'entreprise portuaire d'Oran et suivant les directives du groupe Serport, un certain nombre de dispositions ont été prises à l'effet de mettre en application cette loi.=

Le 24 décembre 2024 fut créée la commission interne chargée de la protection et de la mise en conformité des traitements des données personnelles. Elle est constituée de 10 membres et présidée par Madame Bakreti Zoubida assistée de Mme Goradia Meriem, en qualité de vice-présidente. Des missions ont été assignées à cette commission, à savoir, veiller à la protection des données personnelles au sein de l'entreprise et leur traitement dans le respect des dispositions de la loi 18-07, notamment l'exercice des droits des personnes concernées.

Elle est également tenue d'identifier et signaler au responsable du traitement toute opération illicite d'une donnée personnelle effectuée au sein de l'entreprise et contraire à l'esprit de la loi 18-07. La commission doit également procéder aux vérifications des mesures organisationnelles et techniques en lien avec le traitement des données personnelles de l'entreprise (conformité des consentements, engagements fournisseurs et clients, infrastructures et sécurité informatique). Elle a également pour tâche de conseiller la direction générale en matière de protection des données personnelles au sein de l'entreprise et proposer des préconisations d'améliorations à cet effet. En matière d'organisation, la commission doit se réunir une fois par mois sur convocation de sa présidente ou suite à un cas d'urgence à l'effet d'examiner la situation générale des données personnelles ou d'éventuelles anomalies dont des actions correctives sont engagées. Aussitôt installée, la commission s'est attelée à élaborer et mettre en pratique, un plan d'action conforme au canevas établi par le groupe SERPORT. Le premier

volet de ce plan d'action concerne la formation et la sensibilisation, nécessaires à l'assimilation des fondamentaux de la protection des données personnelles. Cette formation a été dispensée à l'ensemble des collaborateurs chargés de la protection des données personnelles. Dans le même ordre d'idées, les membres de la commission de l'EPO ont pris part le 26 février 2025 à une journée de sensibilisation organisée par le groupe SERPORT à la gare maritime du port d'Alger. Cette journée de sensibilisation portait sur les missions de l'Autorité Nationale de Traitement des Données Personnelles conformément aux règles de protection des données personnelles prévues par la loi 18-07. Dans son allocution d'ouverture, le Président du Groupe SERPORT, a expliqué que cette journée de sensibilisation s'inscrit dans le cadre de la sensibilisation des cadres du secteur portuaire, dans le but de leur expliquer leurs droits et devoirs. Il a précisé que cette manifestation s'est tenue suite aux directives des autorités publiques et de la tutelle, considérant la protection des données personnelles comme un droit consacré par la Constitution.

Poursuivant la réalisation de son plan d'action, la commission locale de l'EPO a procédé à la création du compte d'accès au sein de la plateforme de ANPDP, puis a procédé à la déclaration des traitements. L'action a été poursuivie par la collecte des consentements consécutivement aux séances de sensibilisation effectuées par les membres de la commission au sein de leurs directions respectives. La commission a également procédé à un large affichage au sein de l'entreprise pour vulgariser le champ d'action de la loi 18-07. La commission a également enjoint à tous les utilisateurs des ressources informatiques de l'entreprise de signer la charte informatique et fait inclure une nouvelle clause, celle portant consentement, dans tous les contrats et conventions de l'entreprise. Enfin, deux comptes de messagerie ont été créés, l'un est mis à la disposition des membres de la commission pour enrichir les échanges avec le point focal et le second est créé pour recevoir les doléances. Cette loi accueillie favorablement par l'ensemble du personnel est un outil efficace garantissant la protection de leurs données personnelles, leur vie privée et leurs spécificités.

## Navires de croisière

# Oran, une escale prisée



chaleureusement, les croisiéristes ont profité d'une visite guidée des trésors monumentaux d'Oran, organisée par l'agence Culture et Découverte : un voyage inoubliable. Le World Explorer est revenu le 28 avril, cette fois-ci en provenance d'Alger, avec

journée riche en découvertes les attendait : monuments, ruelles animées et l'ambiance authentique d'El Bahia. Le Corinthians a de nouveau jeté l'ancre à Oran le 14 mai, cette fois-ci avec 89 touristes américains ravis de découvrir les joyaux de la ville. Au programme : une immersion dans l'histoire avec la visite du fort et de la chapelle de Santa Cruz, suivie d'une halte spirituelle à la cathédrale du Sacré-Cœur. Le navire est reparti le soir-même, emportant les touristes avec des souvenirs plein la tête.

**L**e printemps 2025 marque le grand retour des escales de croisière au port d'Oran, confirmant la place de la ville comme une destination incontournable sur la Méditerranée !

La saison a été lancée par l'arrivée du paquebot World Explorer, battant pavillon portugais. Le navire a accosté le 14 avril à 11h15 en provenance de Malaga, avec 75 passagers à bord, venus de toute l'Europe. Accueillis

89 touristes curieux de découvrir le charme unique de la ville. Accueillis au quai de Conakry, ils ont arpenté les quartiers historiques et les sites emblématiques d'Oran avant de reprendre la mer vers Malaga. Le navire de croisière Corinthians, arborant le pavillon maltais, a lui aussi choisi Oran comme escale privilégiée. En provenance de Tanger, il a accosté le 2 mai avec 87 touristes américains, accompagnés de quatre guides. Une

### Et ce n'est qu'un début !

De nombreuses autres escales sont déjà programmées tout au long de l'été 2025. Avec la qualité de ses infrastructures portuaires, la chaleur de son accueil, son caractère cosmopolite et son patrimoine exceptionnel, Oran s'impose comme une escale de référence pour les croisières internationales.

## Lutte contre les intrusions

# Un exercice grandeur nature

L'embarquement clandestin à bord de navires de marchandises est devenu un fléau préjudiciable pour la sécurité au niveau du port. Ceci est d'autant plus préoccupant quand c'est au moyen d'embarcations légères que les clandestins tentent de rallier et embarquer à bord de navires en rade. C'est du moins le scénario sur lequel s'est basé le dernier exercice organisé le 21 avril 2025 qui a mis à contribution tous les services en charge de la sécurité au port (1ère BPFM, Douanes, protection civile, gardes côtes, capitainerie et PFSO).



L'exercice avait pour objectif de maintenir les équipes chargées de la sécurité au port en état de vigilance maximum, d'accroître la collaboration entre les services et d'intervenir avec célérité. Ainsi malgré la complexité de l'affaire, l'exercice est bouclé en moins d'une heure. L'exercice a démarré à 10h20 quand le commandant du navire SONATA mouillé à la rade du port d'Oran signale par voie VHF sur canal 16 au bureau des mouvements de la capitainerie, la présence de deux embarcations non identifiées à la position de 3 miles nautiques au nord du port d'Oran avec chacune à son bord 2 personnes, s'approchent du navire. Dans le même temps, le SSO (Officier de sûreté du navire) prend attache avec le PFSO de l'enceinte portuaire. Alerte a été donnée également, quelques instants plus tard, au groupement territorial des garde-côtes d'Oran et aux membres du COSMP. Avisés sur la position nautique signalée ci-dessus, les éléments du groupement territorial des garde-

côtes se dirigent vers les lieux à bord des semi-rigides. Ils réussissent à appréhender et arrêter, près du navire, les deux suspects qui étaient à bord de la première embarcation sont conduits au siège du GTGC Oran pour interrogatoire et enquête approfondie. La deuxième embarcation a pris la fuite. Dans leur tentative d'évasion, les deux suspects se dirigent à bord de leur embarcation vers la passe d'entrée du port. Leur manœuvre est signalée par la permanence de GTGC au poste de contrôle qui donne l'alerte sur le non respect des procédures de contrôle de ladite embarcation et qui se dirige vers les bassins du port. L'accès illicite d'une embarcation à partir de la passe d'entrée est signalé par l'officier du bureau des mouvements de la capitainerie. Pour parer à toute tentative de la part des suspects d'embarquer à bord d'un navire, le PFSO donne instruction au SSO du navire MSC LAUNA accosté au quai de LA HAVANE de lever les échelles de coupée. Les respon-

sables de la sécurité entreprennent de boucler toutes les issues et endiguer toutes les possibilités de fuite des suspects. Ainsi, il est procédé au bouclage de la zone d'entreposage du terminal à conteneurs, endroit de possible retraite pour les fuyards qui risquent de s'y cacher ou d'y commettre des méfaits. Il est également procédé à l'évacuation du personnel opérant sur les deux navires pour préserver leur sécurité et éviter toute confusion. La traque des suspects est enclenchée par la brigade mixte constituée des éléments de la 1ère BPFM, du BSP et de la brigade maritime des garde-côtes. Le dispositif de sûreté et de sécurité est mis en place. Quelques minutes plus tard, l'embarcation en fuite entre dans le plan d'eau poursuivie par les éléments du service des garde-côtes, à bord du semi-rigide. Les fuyards tentent de se faufiler entre les navires puis abandonnent leur embarcation. C'est justement à ce moment là qu'un élément des services de police de la BPFM affecté à la surveillance du navire accosté au quai de la Havane qui signale la présence d'une embarcation abandonnée entre les deux navires. Les suspects sont donc pris au piège. Un des deux suspects est repéré et, après une course poursuite, il est appréhendé tout près du navire. Les éléments de la brigade mixte de recherchent se déploient davantage et réussissent à repérer le deuxième fuyard près des conteneurs entreposés en face du quai de la Havane, il fut interpellé, blessé. Le suspect est confié aux éléments de la protection civile qui lui prodiguent les soins d'urgence avant qu'il ne soit dirigé vers les urgences du centre hospitalier universitaire d'Oran, sous escorte policière.



La brigade maritime des services des douanes prend le relais pour la fouille de l'embarcation des suspects. Ils sont rejoints dans leur mission par les éléments de la brigade maritime des gardes côtes. L'enquête menée après l'arrestation des quatre intrus a révélé que ceux-ci sont des candidats à l'émigration clandestine.

Après identification par la brigade marine du GTGC Oran, les embarcations sont immatriculées à la SMP/Oran et ont pris le départ, ce jour-là à partir des plages d'échouage. Les quatre suspects ont été remis aux services de police de la première BPFM pour complément d'enquête et poursuites judiciaires.

L'exercice a pris fin à 11h suivi d'un briefing. Cet exercice grandeur nature permet aux éléments chargés de la sécurité, tous secteurs confondus, de s'aguerrir dans la lutte contre les intrusions et les agressions en assimilant toutes les techniques nécessaires et en raffermissant la coordination entre eux.

## 8<sup>ème</sup> édition de Logistical

### L'EPO participe au salon des transports et de la logistique

L'entreprise portuaire d'Oran a pris part à la 8<sup>ème</sup> édition du Salon international des transports et de la logistique (Logistical) qui s'est tenu du 18 au 20 mai 2025 au Palais des expositions des Pins Maritimes d'Alger. Le salon a été inauguré par le ministre des Transports, M. Saïd Sayoud et le ministre du Commerce intérieur et de la Régulation du marché national, M. Tayeb Zitouni. L'édition 2025 du Logistical a regroupé plusieurs exposants issus de différents secteurs du transport et de la logistique : entreprises portuaires, opérateurs de transport maritime, aérien, ferroviaire, routier et autres auxiliaires de transport. Monsieur Zitouni a rappelé, à cette occasion, les instructions du président de la République sur l'exploitation en H 24 des ports. «Il s'agit d'une décision cruciale qui reflète une vision claire visant à renforcer le dynamisme économique, à réduire les coûts et à faciliter la circulation des biens et des services, ce qui contribuera à améliorer la performance des chaînes logistiques au sein du marché national», a-t-il précisé. En marge de l'exposi-



tion, deux conférences ont été tenues. La première avait pour thème, «La logistique maritime et portuaire et les échanges commerciaux» et la seconde, «La digitalisation au service de la supply-chain et de la logistique». Ces conférences ont été animées par un panel d'experts dans le domaine.

## Saison estivale

# Un trafic intense attendu

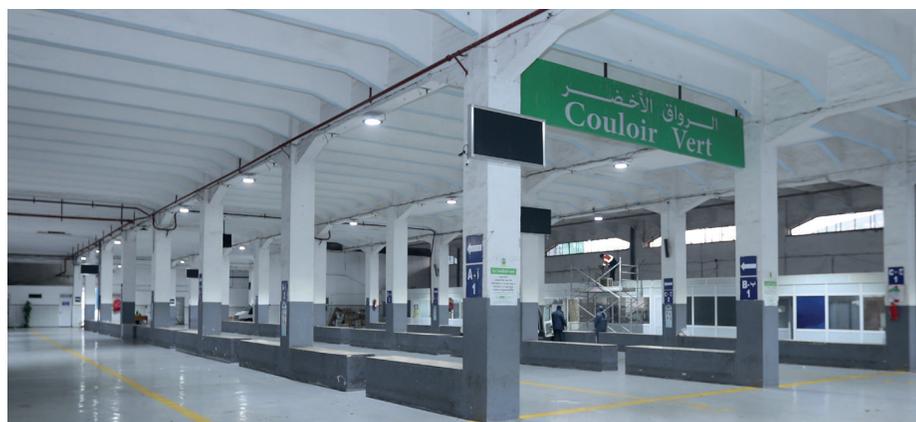
Le trafic passager et auto passager, cette année, au port d'Oran, s'annonce très animé. Avec l'engagement de 5 compagnies de transport maritime de voyageurs, la pression sera certainement plus importante que les années précédentes. C'est dans cette optique que l'EPO a procédé à des aménagements importants et des embellissements. Elle a également élaboré avec les autres partenaires, un programme de travail rigoureux pour prendre en charge cette activité dans les meilleures conditions.



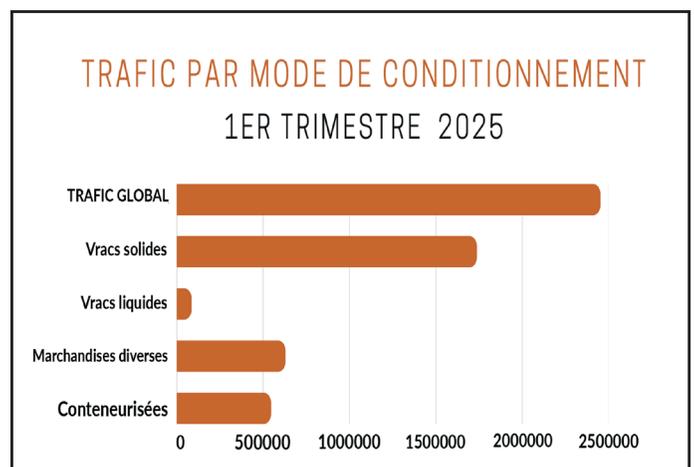
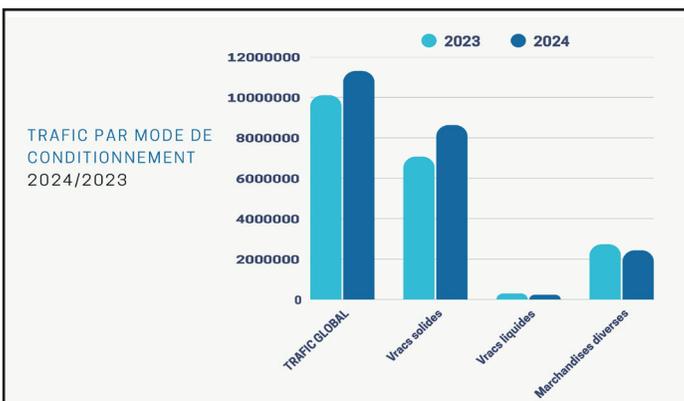
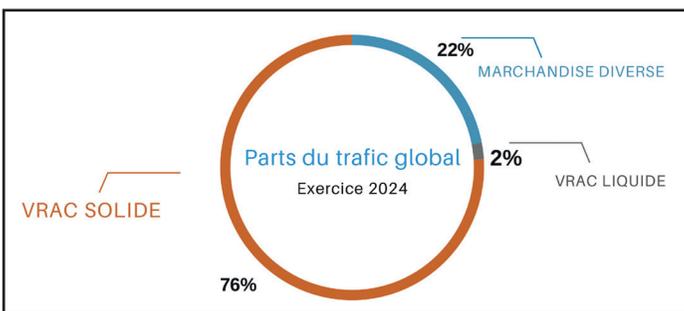
Ainsi, deux réunions ont eu lieu à l'orée de cette saison estivale. La première s'est tenue le 16 janvier 2025 sous la présidence de M. Guessar Ben Saad, Directeur des Transports et a vu la participation du Président Directeur Général de l'EPO, des responsables de la gare maritime, les représentants des services de sécurité, de la douane, de la protection civile, des responsables des compagnies maritimes engagées dans la saison estivale et le représentant de la banque d'Algérie. Dans son allocution, le directeur des transports a particulièrement insisté sur la nécessaire coordination entre les compagnies maritimes entre-elles et avec les différents responsables chargés du traitement du trafic passager. Il a rappelé que cette année, le transport maritime à partir du port d'Oran sera assuré par l'ENTMV, TRASMEDITERRANEE, NAOURES EL BAHAR, AURES et BALEARIA. L'objectif étant de mettre en place les conditions de confort pour les passagers, les présents ont relevé quelques contraintes enregistrées par le passé qu'il est nécessaire de lever cette année. Dans sa communication, le PDG de l'EPO informa l'assistance sur les travaux d'embel-

lissement et d'aménagement engagés par l'entreprise au niveau de la gare maritime pour améliorer les commodités de voyageurs. De son côté, le représentant de la banque d'Algérie a fait une présentation sur la décision des pouvoirs publics concernant l'allocation de voyage et l'ouverture des guichets au niveau de la gare maritime. Après le débat, des recommandations ont été données notamment celle relative à la coordination entre les différentes compagnies pour dépasser le problème du chevauchement des escales. La capitainerie est chargée de veiller à cette coordination. D'autres ac-

tions ont été préconisées, notamment la dotation des services des douanes d'un scanner supplémentaire et la révision du plan de circulation des auto-passagers. Le comité de facilitations s'est réuni une seconde fois le 04 mars 2025, toujours sous la présidence de M. le directeur des transports et à laquelle assistaient les responsables des services de sécurité, de la douane, de la gare maritime, d'un officier de port et des représentants des 5 compagnies maritimes de transport de voyageurs. La réunion avait pour objet l'examen de l'état d'application des recommandations émises lors de la première rencontre du 16 janvier. Le problème des chevauchements ayant constitué l'essentiel des préoccupations, le directeur de la capitainerie du port a exposé devant l'assistance le programme détaillé des escales pour la saison estivale qui démarre le 15 juin 2025. Le programme a été élaboré en coordinations avec les compagnies maritimes concernées, en prenant soin pour qu'il n'y ait aucun chevauchement. D'autres recommandations ont été émises à l'effet de faciliter l'accès à la gare maritime et aux diverses formalités d'embarquement et de débarquement. Par ailleurs, l'EPO a procédé à des aménagements et des embellissements au niveau de la gare maritime. Ainsi, il a été procédé à la peinture et au ravalement des bâtiments de la gare maritime, ainsi que l'aménagement d'une nouvelle salle d'attente dans la perspective de traitement de 3 car-ferries en simultanément.



# Etat du trafic 2024 et 1<sup>er</sup> trimestre 2025





مؤسسة ميناء وهران  
ENTREPRISE PORTUAIRE D'ORAN

Trafic Conteneurs

Vrac Liquide

Marchandise Diverse

Vrac Solide

Trafic Passagers

# NOTRE POTENTIEL

À LA MESURE DE VOS

# ATTENTES



 **BCi** ALGÉRIE  
Bureau de Certification International

  
**ALGERAC**  
الهيئة الجزائرية للاعتماد  
Organisme Algérien d'Accreditation  
Certification 3-1-007

01 Rue du 20 Août 1955,  
B.P 106, Oran 31000

+213 (0) 41 33 24 41  
+213 (0) 41 33 24 98

dg.secrétariat@epo.dz

الصفحة الرسمية لمؤسسة ميناء وهران

[www.port-oran.dz](http://www.port-oran.dz)

