

# Amarres

L'EPO se dote d'équipements modernes  
**Le Terminal à Conteneurs  
aux Standards Méditerranéens**



**Mme Elouedj Boukraled Meriem,  
Directrice des Ressources Humaines à l'E.P d'Oran :**

**« L'harmonie sociale et la motivation sont  
les clefs de l'implication des travailleurs »**

# SOMMAIRE

## ÉDITO

- 3 Une place méditerranéenne à conquérir

## ACTUALITÉ

- 4 UNE CÉRÉMONIE COMMÉMORATIVE S'EST TENUE AU PORT  
Les portuaires célèbrent  
la révolution du 1er Novembre 1954

VISITE DU WALI D'ORAN  
Les travaux suivis de près

## ENTRETIEN

- 5 MME ELOUEDI BOUKRALED MERIEM,  
DIRECTRICE DES RESSOURCES HUMAINES À L'E.P.O :  
« L'harmonie sociale et la motivation sont les clefs  
de l'implication des travailleurs »

- 7 OCTOBRE ROSE  
Campagne de sensibilisation et de prévention

## DÉVELOPPEMENT

- 8 L'EPO SE DOTE D'ÉQUIPEMENTS MODERNES  
Le Terminal à Conteneur  
aux Standards Méditerranéens

## SMI

- 11 ISO 9001  
Refonte du Système de management de qualité

- 12 SMQ / MONSIEUR OMAR AMRANI ABDELHAFID  
Mise à niveau du système  
de management de qualité

## ACTIVITÉ

- 14 SAISON ESTIVALE  
Une réussite totale

- 16 Visite du ministre omanais  
de l'agriculture au port d'Oran

## HUMANITAIRE

- 17 TRAFIC PORTUAIRE DESTINÉ AUX RÉFUGIÉS SAHRAOUI  
Une délégation du Programme Alimentaire  
Mondial et du C R A au port d'Oran

## AMENAGEMENT

- 18 GRANDS TRAVAUX  
Répondre aux exigences  
de la performance

## SURETÉ PORTUAIRE

- 20 VISITE D'UNE DÉLÉGATION AMÉRICAINE  
Conformité ISPS et gestion de la sureté

## MARKETING

- 22 PARTICIPATION AUX SALONS ET EXPOSITIONS  
Un déploiement marketing tous azimuts

## STATISTIQUES

- 23 Une dynamique constante

ECHANGES  
Visite officielle de l'Autorité  
Portuaire d'Alicante au port d'Oran

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.epo.dz](http://www.epo.dz)

Responsable de la publication :

M. MOHAMED HADJI,

PDG DE L'EPO

Coordination de la publication :

Amina HAYANI

Chargée de Communication EPO

Responsable de la rédaction :

N.BENCHACHOUA

Rédaction : N.BENCHACHOUA

ABDELHAK ABDESSLAM

Conception et réalisation : Maa-com

Infographie : Mehdi FEHAM

Photos : DALI YUCEF Mohammed

# ÉDITO



## Une place méditerranéenne à conquérir

### M. Mohamed Hadji

*Pdg de L'Epo*

**L**e port d'Oran peut désormais s'asseoir à la table des grands de la logistique méditerranéenne. L'EPO a parachevé durant la deuxième moitié de l'année 2025, l'une des plus grandes réalisations du port d'Oran, voire de tout le système portuaire national. Afin de s'arrimer aux standards mondiaux en matière de trafic conteneur, une grande infrastructure est sortie de terre et...de mer. Un terminal à conteneurs s'étendant sur plus de 23 ha dont 14 gagnés sur la mer a été achevé en 2023, signant le départ d'une activité « conteneurs » digne de la place stratégique qu'occupe le port d'Oran dans les échanges commerciaux en méditerranée.

Grande porte d'entrée vers l'Afrique et partenaire de poids sur la rive sud de la méditerranée, le port d'Oran, ainsi outillé, est dès lors astreint à jouer le rôle d'une véritable plaque tournante des échanges entre le continent et le reste du monde. Cette ambition est désormais réaliste avec deux investissements de taille réalisés en 2025. Le premier s'est

matérialisé par l'acquisition d'un équipement lourd et moderne, en l'occurrence, les outils de levage de dernière technologie, que sont les Portiques à conteneurs, les RTG et les cavaliers gerbeurs réceptionnés au courant du deuxième semestre 2025.

Ces acquisitions sont accompagnées d'un autre investissement, celui-là sur le capital humain et sur l'utilisation judicieuse des ressources humaines. Ainsi, un effort a été fait sur le recrutement et la formation dans les métiers technique, notamment ceux en rapport avec l'activité « conteneurs ».

Une autre action a été portée, à l'échelle de toute l'entreprise, sur la réorganisation des structures opérationnelles, privilégiant l'efficacité et la fluidité.

Ce programme a été boosté par la mise en application des directives présidentielles visant à optimiser l'activité portuaire. Tous ces atouts réunis concourent à faire du port d'Oran une plateforme logistique aux standards méditerranéens.

Une cérémonie commémorative s'est tenue au port

## Les portuaires célèbrent la révolution du 1<sup>er</sup> Novembre 1954



Dans le cadre des festivités du 71<sup>ème</sup> anniversaire du déclenchement de la révolution algérienne, l'EPO, à sa tête Monsieur Mohamed Hadji (Président Directeur Général de l'entreprise), a organisé, dans la nuit du 31 octobre au 1<sup>er</sup> novembre 2025, une cérémonie de commémoration de cet important événement, qui a lancé une longue lutte de près de huit années, pour la libération du pays du joug du colonialisme. Cette cérémonie a connu la participation de la Brigade de la Police des Frontières Maritimes 1<sup>ère</sup> BPFM, des services des douanes algériennes, des services de la protection civile, des Scouts Musulmans Algériens (SMA) et de cadres et travailleurs de l'EPO. Les festivités débutèrent, sur l'esplanade de la Gare Maritime, par la lecture du texte de la proclamation du 1<sup>er</sup> novembre 1954, ainsi que des versets de la Fatiha. Ensuite, un détachement de la police nationale procéda à la levée de couleurs, sous les airs de l'hymne national. Enfin, les navires à quai au port d'Oran, firent retentir à minuit leurs sirènes. Le PDG a, pour clôturer, pris la parole à cette occasion appelant les travailleurs à faire preuve d'abnégation et être fidèles aux sacrifices des moudjahidine et chouhadas qui, grâce à eux, « nous pouvons jouir de l'indépendance et de la liberté ».

Visite du wali d'Oran

## Les travaux suivis de près

M. le wali de la wilaya d'Oran, accompagné d'une forte délégation des autorités locales s'est rendu le 19 novembre 2025 au port d'Oran pour inspecter les différents projets de développement. La délégation s'est, ainsi, intéressée au projet de raccordement du quai « Sénégal » au réseau ferroviaire, sur une distance de 500 mètres. Lors de cette visite, le directeur du Transport a indiqué que le projet est actuellement réalisé à 80%. Le PDG de l'EPO a mis en exergue les efforts engagés pour renforcer l'efficacité du port et sa connectivité logistique. Il a également présenté sa vision du projet de modernisation du port. Notons que le quai du Sénégal (quai N°8) va être relié par voie ferrée à la gare ferroviaire marine et, de là, au réseau ferroviaire national, pour transporter les vrac, notamment les céréales. Cette liaison sera réalisée par le biais de deux voies stratégiques, nommées respectivement «Sénégal 1» et



«Sénégal 2», qui seront réunies par un appareil de voie puis raccordées au réseau ferroviaire national via la gare Marine. Cette même voie permettra éventuellement l'acheminement d'autres produits en vrac vers le port d'Oran pour son exportation. Monsieur le wali d'Oran a consacré une autre visite au port le 4 janvier 2026 où il a inspecté

l'état d'avancement des travaux mais s'est surtout intéressé à la dernière opération d'importation des équipements de manutention des conteneurs. Il a ainsi écouté les explications de M. le PDG de l'EPO concernant cet équipement, son utilisation et son apport à l'amélioration des performances portuaires.



**Mme Elouedj Boukraled Meriem, Directrice des Ressources Humaines à l'E.P.O :**  
**« L'harmonie sociale et la motivation sont les clefs de l'implication des travailleurs »**

Licenciée en sciences commerciales option comptabilité, Mme El Ouedj Boukraled Meriem a également obtenu un master 2 en audit et contrôle de gestion puis un second master 2 en management public. Ainsi outillée, elle intègre dès l'obtention de ses diplômes, le marché du travail en qualité d'assistante commerciale dans un groupe privé avant d'exercer comme D.F.C à l'EPIC Marché de Gros d'El Kerma de la Wilaya d'Oran Elle sera ensuite nommée en

2022, Directrice Générale du même établissement. Recrutée en qualité d'auditrice au niveau de l'E.P.O au début de l'année 2025, elle est promue, un mois plus tard, au poste de D.R.H. Une première au niveau d'une entreprise portuaire. Très disponible et très affable, Mme Elouedj Boukraled Meriem nous parle de son expérience et des chantiers ouverts en matière de gestion des ressources humaines au niveau de l'E.P.O.

*Amarres : Comment s'est faite votre intégration au niveau du secteur du transport maritime, vous qui venez du secteur agricole et des collectivités locales ?*

**Mme Elouedj Boukraled Meriem :** J'ai affûté mes armes de gestionnaire dans les collectivités locales et le secteur de l'agriculture pendant 15 ans, avant de venir les mettre à l'épreuve dans un domaine complètement différent et autrement plus exigeant: le transport maritime. Même si les principes de base de gestion des ressources humaines sont pratiquement les mêmes dans tous les

secteurs, l'approche des ressources humaines dans le secteur portuaire demeure plus rigoureuse. Cependant comme j'aime les défis, ce nouveau challenge ne m'a pas effrayée et j'ai assumé mes fonctions pleinement.

*Amarres : Votre nomination a coïncidé avec l'instauration du travail en H24 et les actions urgentes qui devaient en découler au niveau des ressources humaines. Comment avez-vous appréhendé cette phase?*

**Mme Elouedj Boukraled Meriem :** J'ai été installée dans mes fonctions le 25

avril 2025, soit quelques jours après la directive présidentielle instaurant le travail en H24. Sur instructions de la Direction Générale, nous avons procédé au recrutement de 50 dockers. Nous avons également programmé, en collaboration avec le partenaire social, une campagne de sensibilisation à l'adresse des travailleurs sur l'importance économique de cette décision des pouvoirs public. L'objectif était de les mobiliser et les motiver, en leur assurant que leur implication se traduira par une amélioration de leurs conditions de travail et de leur rémunération.

.../...

Engagement que nous avons tenu, en plus d'avoir assuré le transport pour les travailleurs en shift de nuit, dans le cadre d'une convention signée avec l'entreprise publique de transport T.V.O.

*Amarres : Comment a été accueilli le changement de l'organisation du travail et qu'est ce qui a changé par rapport à l'ancien système dans l'attitude des travailleurs ?*

**Mme Elouedj Boukraled Meriem :** Je n'ai pas connu la période d'avant la décision mais je me suis largement informée. Avant la mise en œuvre effective de la directive présidentielle et des mesures qui l'ont accompagnée, un climat d'appréhension régnait parmi les travailleurs, qui craignaient que les efforts induits par le système H24 ne soient pas récompensés à leur juste valeur. Cependant, après la campagne de sensibilisation menée avec le partenaire social et surtout après la concrétisation des avantages sous forme d'augmentations salariales et d'une nette amélioration des conditions de travail, le climat s'est rapidement apaisé. Nous enregistrons désormais moins de réclamations et avons constaté une implication totale de l'ensemble du personnel, ce qui a entraîné une hausse sensible du rendement.

*Amarres : Au-delà de l'impact des nouveaux changements sur l'organisation du travail, une grande entreprise telle que l'EPO dont l'effectif dépasse les 2300 travailleurs, est exposée aux risques de conflits sociaux. Qu'en est-il au port d'Oran et comment collaborez-vous avec le partenaire social pour prévenir tout mécontentement ?*

**Mme Elouedj Boukraled Meriem :** Nous nous félicitons de l'étroite collaboration que nous entretenons avec le partenaire social, en l'occurrence le comité de participation. Nous menons un travail préventif afin d'éviter tout mécontentement ou toute velléité de conflit. Nous constatons d'ailleurs un net recul des revendications et des tensions sociales. Tout cela est



le fruit d'une communication efficace et de l'écoute active que nous plaçons au cœur de la gestion des ressources humaines.

Parmi ces actions menées, j'ai instauré une journée de réception, chaque dimanche, durant laquelle les travailleurs sont accueillis et écoutés sans distinction de fonction ni de hiérarchie. Les problèmes sont souvent réglés au cours de l'entrevue. Dans les autres cas, la doléance, accompagnée des recommandations nécessaires, est transmise dès le lendemain à la hiérarchie concernée. Je bénéficie, à ce titre, d'un soutien important de la Direction Générale, dont la vision et le pragmatisme constituent un appui précieux. Nous avons également lancé un vaste chantier de régularisation au profit des travailleurs, sans qu'ils aient à en faire la demande. Notre devise est que tout sérieux dans le travail mérite récompense. Nous traitons actuellement plus de 600 dossiers. Un autre volet de régularisation des travailleurs occupant un poste sans décision officielle d'affectation. Nous procédons à leur mise en conformité, en priorisant les postes exposés à des risques. Une commission, composée des responsables de l'ensemble des structures et que je préside, a été mise en place à cet effet. Nous venons d'achever le traitement des dossiers des travailleurs de la direction de la manutention. A l'échéance du premier trimestre 2026, l'ensemble des dossiers aura été traité.

*Amarres : Qu'en est-il du volet social et des avantages dont bénéficient les travailleurs de l'EPO ?*

**Mme El Ouedj Boukraled Meriem :** Lorsque je suis arrivée, j'ai constaté que l'organigramme présentait certains anachronismes, notamment l'existence d'un département des œuvres sociales, alors que la gestion de cette mission relève normalement du partenaire social. La DRH y exerce un droit de regard et de contrôle. Nous avons donc procédé à une modification, récemment approuvée. Désormais, un département social existe au sein de la D.R.H et comprend, entre autres, un service de médecine du travail. Dans ce cadre, nous avons mis en place une convention de médecine du travail, qui nous permet de disposer d'un médecin du travail présent régulièrement au port. Nous avons également créé un service «avantages». Beaucoup de travailleurs méconnaissent les avantages dont ils disposent, tant au niveau de l'entreprise que des organismes sociaux. Ce service les accompagne ainsi dans l'exercice de leurs droits sociaux. Nous allons également élaborer les conventions avec les laboratoires d'analyses, des cliniques privées, les centres de colonies de vacances, etc., afin d'en faire bénéficier les travailleurs et leurs familles. Partout où existe un avantage réglementaire, moral ou matériel auquel le travailleur a droit, je m'attache à le lui garantir.

Ceci s'applique à l'ensemble des travailleurs, quel que soient leur fonction ou leur statut.

**Amarres :** *Est-ce qu'il existe un processus de confirmation des contractuels ?*

**Mme Elouedj Boukraled Meriem :** Un travailleur est recruté pour une période contractuelle de trois mois. À l'issue de cette période, nous sollicitons une évaluation auprès son responsable hiérarchique. Si celui-ci émet un avis favorable, le contractuel est confirmé dans son emploi avec l'accord du P.D.G. Le responsable peut également demander une prolongation de trois mois ou émettre un avis défavorable à la confirmation. Nous accordons une grande importance à l'avis des responsables de secteur dans l'évaluation des travailleurs, car ce sont eux qui sont en mesure de juger leurs qualités professionnelles. Nous comptons présentement 300 contractuels sur l'ensemble de l'effectif.

**Amarres :** *Quels sont les contours du programme de formation au niveau de l'entreprise ?*

**Mme Elouedj Boukraled Meriem :** Par le passé, seules les formations dites réglementaires, et imposées par la législation, étaient assurées. La formation professionnelle qui était très sélective, restait limitée. Dans notre vision, la formation doit permettre aux travailleurs de s'épanouir professionnellement, de renforcer leurs compétences et de progresser dans leur carrière. Nous avons ainsi recruté un chef de service formation et entamé la signature de conventions avec plusieurs organismes. Nous avons organisé des séances de formation sur site avec la protection civile pour permettre aux travailleurs d'être préparés à la gestion des sinistres. Des formations en audit ont également été programmées et exécutées. Nous venons récemment d'achever la formation de conducteurs de portiques, destinée aux ingénieurs recrutés pour renforcer l'encadrement du terminal à conteneurs. Ces formations,

qui concernaient 20 ingénieurs, se sont déroulées chez BMT Bejaia, qui dispose de simulateurs. Une formation de conducteurs de RTG est programmée dans les prochains jours et concernera 40 ingénieurs dont le recrutement est en cours. La formation, d'une durée de 15 jours, sera assurée par le constructeur des RTG et inclura également la conduite des cavaliers gerbeurs.

**Amarres :** *Un dernier mot ?*

**Mme Elouedj Boukraled Meriem :** Les ressources humaines sont un capital inestimable de l'entreprise et la colonne vertébrale de son organisation. La direction des ressources humaines doit incarner chaque jour la bienveillance, l'accompagnement

et la valorisation de tous ceux qui font vivre l'entreprise. Grâce à son engagement continu, elle doit créer un environnement de travail fondé sur le respect, l'écoute et l'entraide. Elle doit savoir reconnaître les efforts, encourager les talents et soutenir les équipes dans le changement. Par sa présence quotidienne et attentive et sa volonté d'harmoniser les relations humaines, la DRH se veut être, le garant du bien-être et de la cohésion de toute l'entreprise. Aussi, incarner le cœur vivant de l'entreprise, en assurant avec excellence la gestion et la valorisation du capital humain : la femme et l'homme. Elle doit donc demeurer, sans conteste, un acteur majeur du développement durable et harmonieux de notre entreprise.

## Octobre Rose

### Campagne de sensibilisation et de prévention



**S**oucieuse de la santé et du bien-être de ses collaboratrices et collaborateurs, l'Entreprise Portuaire d'Oran a organisé, le 30 octobre 2025, en collaboration avec la Direction de la Santé, et la participation d'une clinique mobile spécialisée dans le dépistage, une campagne d'information et de dépistage précoce du cancer du sein, dans le cadre de l'initiative Octobre Rose. L'événement a rassemblé les femmes de l'E P O ainsi que celles de la communauté portuaire. Le programme de la journée contenait une action de distribution de rubans roses, symboles de solidarité et de sensibilisation, des séances d'information

animées par des professionnels de la santé, ainsi que des conseils médicaux personnalisés et des actions de dépistage préventif. Au centre médical de l'EPO où se sont rendus ensuite les participantes et le corps médical, tous les moyens humains et matériels ont été mobilisés afin de permettre aux médecins spécialistes de procéder au dépistage du cancer du sein et, parallèlement, au dépistage du cancer du col de l'utérus. En fin de journée, près d'une soixantaine de femmes ont bénéficié de ces examens médicaux. Aucun cas suspect n'a été détecté et l'initiative a été unanimement saluée pour son organisation et son impact positif.



L'EPO SE DOTE D'ÉQUIPEMENTS MODERNES

## Le Terminal à Conteneurs aux Standards Méditerranéens

**P**rojet structurant pour le développement du trafic, le terminal à conteneurs du port d'Oran est une œuvre grandiose de plus de 23 hectares de surface dont toutes les infrastructures et superstructures ont été achevées en 2023, ouvrant la perspective au développement d'un trafic conteneurs s'arrimant aux standards internationaux en la

matière. Les infrastructures modernes et prometteuses d'un tel niveau de performance, viennent d'être renforcées par l'acquisition d'équipements modernes à la mesure des ambitions et des exigences du haut niveau. En effet, l'EPO a fait l'acquisition, en juillet 2025, de 3 portiques et, en novembre 2025, de 6 RTG et 5 cavaliers gerbeurs.

Avec ces acquisitions, l'ambitieux projet d'un terminal à conteneur moderne sera parachevé et permettra au port d'Oran de capter un trafic conteneur à la mesure de ses ambitions.

### Les Portiques

L'Entreprise Portuaire d'Oran a reçu, le 3 juillet 2025, trois portiques de marque SANY, chacun développant une capacité de levage de 45 tonnes. Le navire qui a transporté les portiques est un navire chinois, de type "Heavy Load Carrier" ou transporteur de charges lourdes. Il est en partie submersible. Il est arrivé en rade, après une traversée de 2 mois (Chine, port d'Oran), le 2 juillet 2025 à 19 h 30. A ce propos, Monsieur ZEROUALI Ahmed, chef de département Police et Sécurité, chargé de la

mission de déchargement des portiques, nous déclare : "Ces portiques sont destinés au chargement et déchargement des conteneurs, avec une grande cadence. L'avantage du portique par rapport aux grues (de bord ou portuaires) est la cadence élevée des opérations. Ainsi, les grues de bord peuvent manœuvrer 9 à 10 conteneurs par heure. Les grues portuaires peuvent aller jusqu'à 16. Les portiques atteignent une cadence de 30 par heure. Ces portiques sont hybrides ; ils fonctionnent à l'électricité et au diesel. Ce sont des portiques sur rail à entraînement diesel et électrique". Revenant sur l'opération de réception des portiques au port d'Oran, Monsieur ZEROUALI déclare: "Afin de prendre toutes les dispositions nécessaires à son accostage, nous n'avons pris en charge le navire

que le lendemain matin. Disposant de deux remorqueurs opérationnels au port d'Oran, nous avons, par mesure de sécurité supplémentaire, fait appel à un troisième, provenant du port d'Arzew. Après un briefing, tenu tôt le matin, deux pilotes chevronnés (Benzamia Ziane et Chaa Fethi) sont montés à bord du navire, pour le mettre à quai, le 3 juillet à 10 h 25". Notre interlocuteur reprend : "Le PDG m'avait désigné comme responsable des opérations de déchargement des portiques, c'était la première fois qu'une telle opération est menée en Algérie. Le PDG m'avait donné carte blanche et j'ai bénéficié de la collaboration de toutes les structures (Terminal à conteneurs, HSE, manutention, Direction des travaux, PFSO) et tous les moyens ont été mis à ma disposition.

Dès l'accostage du navire, sont arrivés le représentant de notre assureur, l'inspecteur de Verital, le chef de projet et le représentant de SANY Algérie.

Nous appréhendions beaucoup l'opération qui était inédite pour nous. Les portiques se trouvaient en hauteur par rapport au quai. Comment allions-nous les incliner ? Sur-tout avec leur poids immense ?

Nous avons donc tenu un briefing avec le commandant du navire et le chef de projet du constructeur. Vu la complexité des opérations, ce dernier disposait d'une checklist. Le programme prévoyait deux journées de travail pour le déchargement de chaque portique". Après une minutieuse étude de la situation, chaque intervenant a pris les dispositions nécessaires. Monsieur ZEROUALI, avec l'équipe du PFSO ainsi que le HSE, a identifié le périmètre de sécurité et préparé le matériel anti-incendie, puisqu'il y avait des opérations de travail à chaud. L'EPO a même sollicité la protection civile pour la mise en place d'un piquet anti-incendie, nuit et jour et pendant toute la durée de l'opération. Les agents HSE de l'EPO étaient également mobilisés en H 24.

L'équipe chinoise, constituée de 14 ingénieurs, débutait la journée de travail à huit heures du matin et ne s'arrêtait qu'à minuit. "Concrètement, les portiques étaient soudés à des supports à bord du navire. Chaque pied du portique était soudé à quatre supports. Il fallait donc dessouder, pour chaque portique, 16 supports. C'est l'opération qui prenait le plus de temps... Ensuite, l'équipe a soudé un pont, prolongé par des rails. Puis le navire a procédé à une opération de ballastage. Le poids de l'eau fit descendre le bord du navire presque au niveau du quai. La pente obtenue permettait de faciliter l'opération suivante. Puis débuta le tractage des portiques. Celui-ci se fit à l'aide de contrepoids : trois conteneurs disposés au-delà du pont et remplis d'eau.

La partie la plus délicate consistait à mettre les portiques sur le quai. Or, les trains de roues étaient en posi-



tion parallèle au quai. Il a fallu donc mettre des vérins pour soulever les portiques et faire pivoter les trains de 90 degrés. Le portique déposé sur les rails, il fallait le faire glisser jusqu'à la position voulue sur le quai. Durant les manœuvres de déchargement, nous avons donné instruction pour qu'aucun navire ne rentre ou ne quitte le port, parce que les mouvements des navires pouvaient provoquer une houle ; ce qui perturberait le travail. En outre et toujours par mesure de sécurité, comme les flèches de portiques étaient déployées côté mer, nous avons délimité, à l'aide de bouées, un périmètre d'interdiction pour éviter l'approche des navires dont la superstructure pouvait toucher ces flèches".

Après le débarquement du premier portique, l'équipe s'est occupé du second. Pour ne pas refaire tout le travail de confection du pont et des rails, c'est le navire qui s'est déhalé. La même manœuvre a été effectuée pour décharger le troisième portique... "Nous avons mis 6 jours pour réaliser l'opération de déchargement... Comme nous avons besoin de surface pour le travail quotidien, nous avons poussé les portiques sur le côté Est du quai de la Havane, afin de libérer une grande partie du quai, apte à accueillir 2 navires en même temps. Nous avons mis en place un périmètre de sécurité pour protéger les portiques. Cette opération n'aurait pas réussi sans la collaboration de la capitainerie, la DMA, le terminal à conteneurs, PFSO, logistique, service HSE".

## Les RTG

Le premier novembre, à 17 heures 15, est arrivé, au port d'Oran, un navire portant 6 RTG (RubberTyredGantry Crane). Ces immenses équipements sur pneus, de 29 mètres de hauteur pour 26 mètres de largeur, ont été fabriqués par LIEBHERR, en Irlande. Montés en Italie, ils ont été mis à bord du navire le jeudi 30 octobre. Après deux jours de traversée, ils sont arrivés au port d'Oran. Les représentants de LIEBHERR sont arrivés au port d'Oran le dimanche 2 novembre pour procéder au déchargement de ces équipements. Sur le quai même du débarquement, quai de La Havane, le représentant de LIEBHERR nous déclare : "Nous sommes en train de préparer les moyens (Nacelle, grue mobile) pour procéder à l'opération de déchargement. Nous attendons les autorisations d'accès afin de monter à bord du navire, pour pouvoir intervenir. Ces engins sont montés sur pneumatiques, ce qui leur permet de se déplacer sur trois directions (avant, arrière et transversalement). Pour un transport plus stable à bord du navire, les pneus des RTG ont été partiellement dégonflés. La première opération de débarquement, qui va prendre un peu de temps, consiste donc à gonfler les pneus".

La manœuvre de déchargement du premier RTG a nécessité 5 heures. Déchargés, ces nouveaux équipements ont été déplacés dans la même zone que les portiques.



Par ailleurs, l'EPO a également fait l'acquisition de cinq cavaliers gerbeurs. Trois de ces machines ont une capacité de gerbage de 4 niveaux plus 1, permettant la manipulation de conteneurs de grande taille et deux autres de capacité de 1 + 1, conçues principa-

lement pour des opérations rapides et précises sur les quais. Construits par le géant chinois SANY, ces équipements permettront d'accroître l'efficacité des opérations de chargement et de déchargement et d'améliorer la fluidité des mouvements au niveau des

quais. Avec la mise en service du TOS et de ces nouveaux moyens, le terminal à conteneurs pourra travailler de manière optimale. En effet, avec les moyens à bord et à quai, le port d'Oran qui a pu traiter, 296.000 EVP, en 2024 et plus de 300.000 EVP en 2025, passera aisément, avec les nouveaux équipements, à un traitement de 500.000 EVP par an. La satisfaction était visible sur les visages des responsables de l'EPO notamment sur ceux des responsables du terminal quant à la réussite de cette opération de déchargement. Ils n'ont pas tari d'éloges à l'endroit des travailleurs et leur implication totale. Ils relèvent à titre d'exemple, l'appui apporté par un conducteur de cavalier lors des opérations de déchargement des RTG, en effectuant des tâches d'assistance sous supervision. Il s'agit de Monsieur Merouani Bouhenni, cariste fort tonnage et conducteur de gerbeur depuis 20 ans à l'EPO ainsi que celui de Monsieur Mokadem Bechaa, grutier, pour le déchargement des portiques. Cette contribution reste ponctuelle et strictement limitée au cadre des opérations d'appui logistique, sans impliquer la conduite ni la maîtrise technique des RTG, qui nécessitent des compétences d'ingénierie spécialisées

## Portiques

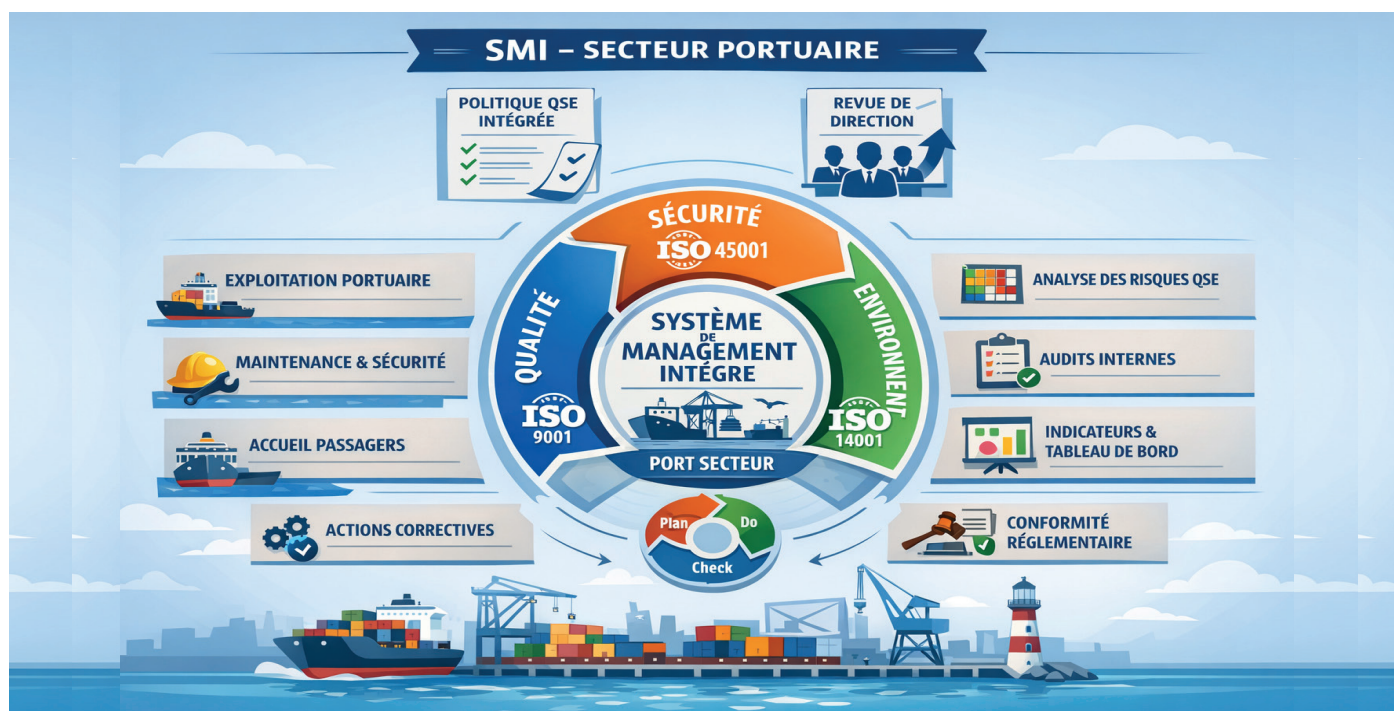
Le portique est un appareil de levage pour charges lourdes, autonome, utilisé principalement sur de grandes aires de stockage à l'air libre, tels que les ports, les parcs de matières en vrac ou produits industriels de masse. Il circule sur une bande de roulement, constituée de rails fixés au sol. L'appareil se compose de quatre poutres verticales, soutenant 2 horizontales. Deux poutres longitudinales, installées au sommet portent le chemin de roulement, composé de rails. Sur ces rails circule un chariot qui supporte le matériel de levage. Celui-ci se compose d'un ou deux treuils sur lesquels s'enroulent les câbles de levage ainsi que le moyen de préhension (palan, pince hydraulique, grappin ou électro-aimant). Une cabine suspendue permet de conduire l'installation.

## RTG

Les initiales RTG signifient Rubber-Tired Gantry Crane (grue portique sur pneus) et constitue un équipement essentiel pour les ports et les parcs à conteneurs. Élément crucial du secteur de la logistique, il est conçu pour manipuler les conteneurs de manière rapide et efficace. Le RTG est une grue à portique mobile, roulant sur des pneumatiques, ce qui lui permet de se déplacer facilement dans le parc à conteneurs. Il est utilisé surtout pour empiler et déplacer des conteneurs dans le terminal, offrant une solution polyvalente et flexible pour la manutention. L'un des principaux avantages qu'offre le RTG est sa capacité à chevaucher plusieurs voies de conteneurs. Capable de manipuler un grand nombre de conteneurs à la fois, il est l'équipement idéal pour le stockage de conteneurs à haute densité et la manutention efficace des conteneurs. Il est également connu par sa capacité à empiler des conteneurs en hauteur. Le fonctionnement d'une grue RTG est généralement contrôlé par un opérateur depuis une cabine située sur la grue elle-même. L'opérateur utilise un ensemble de commandes pour déplacer la grue, soulever et abaisser les conteneurs et les empiler à l'emplacement souhaité. Certaines grues RTG sont également équipées d'une technologie d'automatisation, ce qui permet de les utiliser à distance ou même de manière autonome

# ISO 9001

## Refonte du Système de management de qualité



**Madamme Assenouni Feryel, Directrice de l'audit et systèmes de management, en poste depuis le 1er juillet 2025, avant même de nous entretenir sur le système de management intégré que l'EPO met progressivement en place, nous présente d'abord la direction qu'elle pilote.**

Ainsi saura-t-on que la direction de l'audit et système de management est une structure nouvellement créée. Elle regroupe des services et cellules, précédemment indépendants. Cette direction fait partie des structures créées depuis la refonte de l'organigramme, mis en place par l'actuelle direction générale. Cette direction est constituée de trois départements : Département Audit interne, Département système de management et Département conformité légale. "Nous avons été instruit par la tutelle d'installer le système de management intégré (SMI), composé d'un système qualité, d'un système environnement et d'un système santé et sécurité au travail. L'installation de ce système intégré relève du département système de ma-

nagement. Nous avons également été instruits pour installer le système anti-corruption (Norme ISO 37.000). Ce dernier système est pris en charge par le département conformité légale", nous déclare Mme Assenouni. Avec la nouvelle organisation, un état des lieux des différents systèmes de qualité existants fut réalisé et il est apparu qu'il y avait plusieurs lacunes et manquements, auxquels il fallait remédier. L'EPO a, par conséquent, lancé un plan de recrutement de personnel qualifiés. "Pour la mise en place du système SMI, il fallait d'abord avoir un système qualité, sauf qu'il y avait beaucoup d'erreurs dans le précédent système.

Ensuite, la plupart des nouveaux directeurs ne connaissaient pas tout à fait ce système. Il a donc fallu procéder à sa refonte en totalité. Pour cela, l'EPO a passé un marché avec l'Institut National de la Productivité et du Développement Industriel (INPED). A ce propos, Mme Assenouni ajoute : "L'Institut vient de nous envoyer un accompagnateur très qualifié. Nous avons, avec son assistance, refait la carte des processus. Ensuite, nous avons lancé une formation du personnel en charge de la norme ISO 9001. Nous allons refaire toute la cartographie des processus, l'un après l'autre, et lan-

cer une formation d'audit qualité. Hier, nous avons adressé un écrit à l'organisme de certification pour le report de l'audit de certification. Cette action aura lieu quand nous terminerons la refonte et que nous adopterons le nouveau système, avec un personnel formé, ayant le même langage. Nous reprogrammerons alors l'audit de surveillance avec le Bureau de Certification International (BCI)." La présente formation constitue la première étape du marché. Elle a permis de dresser l'état des lieux. Le formateur a ainsi pu examiner tout le système existant et faire connaissance avec les pilotes. Le pilote est soit un directeur soit une personne désignée par celui-ci. La prochaine formation, qui constitue la seconde étape et qui aura lieu à partir du samedi 22 novembre, aura pour objet de travailler sur les processus, l'un après l'autre. Le processus est constitué d'un ensemble d'activités. Chacun d'entre eux aura sa cartographie, ses indicateurs, son mode de calcul, l'identification de ses risques avec ses opportunités...

"Après l'adoption du système qualité et son audit de renouvellement de novembre 2026, nous pourrions réfléchir à la mise en place des autres systèmes", conclut notre interlocutrice.

## Monsieur Omar Amrani Abdelhafid

# Mise à niveau du système de management de qualité



**Monsieur Omar Amrani Abdelhafid est un consultant formateur et maître de conférences à l'Université de Boumerdès. Il intervient auprès des entreprises pour les accompagner à mettre en place les systèmes de management (qualité, sécurité, environnement). Contacté juste avant le début d'une séance, au siège de l'EPO, il a bien voulu répondre à quelques questions.**

*Amarres : Quel est l'objet de votre mission à l'EPO ?*

**Monsieur Omar Amrani :** Je suis à l'EPO en tant qu'accompagnateur et formateur. C'est pour la refonte du système de management qualité qui existait auparavant. Celui-ci ne fonctionnait pas très bien, il n'est pas très opérationnel et il y a beaucoup de choses qui manquent. L'objet de ma mission est de remettre à niveau le système et de le mettre sur rails.

Le premier jour, dimanche 9 novembre 2025, nous avons fait l'état des lieux. J'ai déjà fait un compte-rendu, à ce sujet à l'INPED, dont l'EPO aura une copie, bien sûr. Le lundi et mardi, nous avons opéré une mise à niveau pour que les participants s'imprègnent du système, sachent ce que c'est. Aujourd'hui, mercredi, nous entamons la refonte proprement dite. Nous allons commencer par le contexte et les parties intéressées, avant même

d'entamer les processus. L'EPO, en tant qu'organisme doit déterminer son contexte et ses parties intéressées avant de définir son domaine d'application et d'aller vers les processus. Par la suite, chaque processus identifiera ses parties intéressées et ses interactions avec ces parties intéressées. En d'autres termes, comment ces parties intéressées interagissent avec le processus en question. Chaque processus est appelé à faire ça. Nous ne sommes pas encore arrivés aux processus. Nous en sommes au contexte au niveau managérial.

*Amarres : Qu'appellez-vous processus ?*

**Monsieur Omar Amrani :** Un processus est un ensemble d'activités. En fait, au niveau d'une entreprise, tout est processus. C'est un ensemble d'activités avec des données d'entrée, et, après son action, donner une sortie. Donc

ce qu'il faut définir c'est l'ensemble qui va du point A (donnée d'entrée) au point B (donnée de sortie). Quelles sont les opérations à réaliser, avec qui on travaille, définir ce qu'on donne et ce qu'on reçoit des parties intéressées. Bien sûr, comme pour tout processus, il y a un objectif à atteindre et une finalité.

Quel que soit le processus, avec une finalité, on encourt des risques pour atteindre les objectifs. Il s'agit donc d'identifier ces risques, définir les actions et les suivre en termes d'efficacité. L'action mise en place permet-elle de réduire les risques ? Si c'est oui, elle est efficace, sinon, il faut trouver une autre solution.

Il y a la finalité et il y a les objectifs. La finalité est le but final, alors que les objectifs peuvent concerner, par exemple, les délais, le coût. La finalité de la Capitainerie est de faire entrer et sortir un navire en toute sécurité. Mais quels sont les objectifs ?

Ce sont peut-être les délais, la réactivité avec l'armateur, la réduction des avaries, etc. Et ces objectifs découlent du contexte. C'est à partir du contexte que nous tirons les objectifs. Il faut être réaliste : on ne peut pas avoir un contexte, avec des enjeux, et des objectifs qui ne collent pas...

*Amarres : Y aura-t-il d'autres séances ?*

**Monsieur Omar Amrani :** Il y aura d'autres séances, à partir du 22 novembre 2025 (NDLR : entretien réalisé le 12 novembre 2025). Nous allons, pour ne pas gêner l'activité, opérer par demi-journée. Chaque processus aura sa demi-journée. A la fin, je fais le point sur ce qui a été étudié et je leur demande de poursuivre. Je les reverrai, une autre fois, pour examiner l'évolution et on finalise. Il ne faut pas que cela dépasse deux séances.

*Amarres : Qu'est-il demandé aux responsables des processus ?*

**Monsieur Omar Amrani :** C'est de participer avec nous. Nous avons un canevas que nous remplissons grâce aux informations que nous donnerons les responsables de processus. Je ne connais pas la capitainerie. Donc, les informations doivent me parvenir. Moi, je les guide, je les oriente, Mais c'est à eux de me donner les informations. Ils doivent donc y participer. Et, à la fin, on s'aperçoit que ce sont, en fait, eux, qui ont fait le travail, pas moi. Ils se sentiront impliqués.

Une fois le travail sur les processus achevé, nous attaquerons les procédures. Chaque processus est soutenu par une ou plusieurs procédures.

Prenons l'exemple des achats. Les achats constituent l'activité. Mais comment on fait, comment on procède pour réaliser cette activité. Ce sont les procédures. La procédure donne le détail. Qui fait quoi ? Comment ? Avec qui ? Quand ? Etc. Avec les étapes bien déterminées et les enregistrements nécessaires. Une fois ceci terminé, nous reverrons le tout, pour examiner la cohérence. Ensuite, nous diffuserons pour application. Nous laisserons aux gens un petit temps et nous ferons un



audit interne, nous nous auditerons nous-mêmes pour voir si le personnel a compris et applique ce qui a été décidé. Maintenant, je peux vous dire tout de suite, qu'il y aura des non-conformités. Et c'est normal, c'est acceptable, vu la nouveauté. Qu'allons-nous faire, dans ce cas ? Nous allons engager des actions correctives et le système s'améliorera. On ne demande pas à un système d'être parfait, on lui demande d'être dynamique, d'être vivant, de prendre conscience des dysfonctionnements et de se corriger.

*Amarres : Pour l'organisation de votre action, vous êtes en train de faire, actuellement, une formation ?*

**Monsieur Omar Amrani :** Oui, on peut dire que c'est une formation continue.

*Amarres : Ensuite, vous allez intervenir, dans un second temps ?*

**Monsieur Omar Amrani :** En fait, il y a des étapes. Nous en sommes à la première, qui consiste en la formation et

en l'étude du contexte... C'est un peu le managérial. Mon deuxième déplacement et donc la seconde étape, qui interviendra à partir du 22 novembre, concernera la description des processus et la rédaction des procédures. La troisième phase est programmée pour le mois de décembre. Cette étape sera achevée le 17 janvier 2026. Elle sera consacrée à la formation d'auditeurs. Nous sélectionnerons une dizaine ou une douzaine de personnes que nous formerons à la réalisation d'audits. Nous réaliserons ensuite un audit et ferons la revue de direction.

*Amarres : Quelles sont vos attentes ?*

**Monsieur Omar Amrani :** J'espère que l'EPO va passer l'audit de suivi avec succès. Il faudrait mettre au courant BCI (Bureau de Certification International), l'organisme de certification, qu'il y a eu un changement. Comme ça, l'équipe qui sera dégagée par cet organisme saura que ce n'est plus l'ancien système, mais qu'il y a un nouveau système.

Saison estivale

## Une réussite totale



**A**vant d'aborder le bilan de la saison estivale, Monsieur Djillali Hanzal, Responsable de la Gare Maritime, tient à nous rappeler la fonction et les missions d'une gare maritime (Voir encadré). En ce qui concerne la saison estivale, il est à souligner que le port d'Oran a opéré avec 5 lignes régulières (Alicante, Alméria, Barcelone, Sète et Marseille) et quatre compagnies maritimes (Trasméditerranéa, Balearia, ENTMV et Nouris Elbahr).

A partir du 4 octobre, une cinquième compagnie rejoint l'activité sur les lignes maritimes. Il s'agit de Madar, qui intervient sur la ligne Oran-Alicante.

Il est également à préciser que la compagnie Balearia a desservi, durant la saison estivale, la ligne Oran-Barcelone. Hors saison estivale, elle intervient sur la ligne de Valence.

Pour ce qui est de la préparation de la saison estivale, Monsieur Hanzal nous déclare : "Bien avant le début de la saison estivale, chaque compagnie nous transmet, pour examen, son programme prévisionnel. La validation se fait au niveau de la tutelle, en l'occurrence la Direction Générale de la Marine Marchande et des Ports (DGM-MP)".

### Comité de facilitation

Notre interlocuteur poursuit : "Suite à cela, nous avons fait une réunion avec les différentes compagnies et les différents intervenants. Nous parlons de communauté portuaire, comprenant l'EPO, comme pivot, les services des

douanes, police, les services sanitaires et les compagnies maritimes. Ce comité de facilitation est présidé par le Directeur des transports, en sa qualité de représentant du wali. La saison estivale s'étalant du 15 juin au 15 septembre, nous avons tenu une réunion en début du mois de juin, en vue d'une bonne préparation et étudier les difficultés survenues l'année précédente".

Dans les faits et pour un meilleur suivi, le comité de facilitation s'est réuni deux fois : une première réunion avant le début et la seconde au milieu de la saison estivale.

### Quelques chiffres

Notre interlocuteur nous apprend que la gare maritime a traité, durant la saison estivale 212 rotations, soit 106 arrivées et 106 départs.

Entrant dans les détails, Monsieur Hanzal précise : "Le navire qui a réalisé le plus grand nombre de rotations est celui chargé de la ligne Oran-Alméria, appartenant à la compagnie Trasméditerranéa. Mais c'est le partenaire

historique, à savoir l'ENTMV, qui a réalisé le plus grand nombre de rotations grâce à trois navires (Tassili 2, El Djazair 2 et El Venizelos, affrété) engagés durant la saison estivale. El Venizelos (navire affrété) s'est occupé de la ligne Oran-Alicante et les deux autres des lignes Oran-Marseille et Oran-Sète. El Venizelos a été d'un apport certain pour l'ENTMV, grâce à ses grandes capacités. Il est arrivé à transporter jusqu'à 520 véhicules.

Cependant, le navire qui dispose des plus grandes capacités est le ROSALIND, de la compagnie Balearia. Il embarquait jusqu'à 1700 passagers, et transportait, chaque semaine, 550 véhicules".

Notre interlocuteur nous confie que durant la saison, le flux a atteint 116.516 passagers, soit une croissance de 27 % par rapport à l'année passée. Le nombre de véhicules a également connu une forte progression, puisque le flux a atteint 38.659 unités, soit une progression de 26 % par rapport à 2024. "Cette saison a été une réussite par rapport à l'année précédente, pour plusieurs raisons.

En premier lieu, la digitalisation. En effet, cette année, la billetterie s'est faite à distance. Ensuite, alors que l'année précédente, il n'y avait que deux compagnies (ENTMV et Trasméditerranée), cette saison a connu l'intervention de plusieurs compagnies sur le marché national du transport maritime de voyageurs. Certes, l'année dernière, Balearia était intervenu, mais occasionnellement et avec un seul navire, au nom de l'ENTMV. Cette année, nous avons eu, outre l'ENTMV et Trasméditerranée, Baléaria et Nouris Elbahr. Ces deux dernières fonctionnaient, cette saison, au rythme d'une escale par semaine, alors que Trasméditerranée travaillait avec deux escales par semaine". Selon notre interlocuteur, le premier point fort fut le respect du programme validé. "Le programme a été respecté à 99%. Il n'y a eu ni retard, ni annulation. Bien sûr nous avons vécu quelques difficultés au tout début de la saison estivale, mais elles n'ont pas eu d'impact sur l'ensemble du programme". Monsieur Hanzal cite, comme second point fort, la coordination. «Ainsi et à chaque fois que nous recevions plusieurs navires en même temps, nous faisons un briefing. J'invitais les services des douanes, la police et les compagnies concernées pour tout organiser et éviter les chevauchements. A quel moment commencer l'enregistrement, à quel moment le terminer, etc. Le 28 août, nous avons connu un pic au port d'Oran. A cette date, nous avons cinq rotations (trois sorties et deux entrées de navires). Nous avons pu traiter 1.507 véhicules et 5.408 passagers."



## Contraintes facilitations et projets

Au plan des difficultés rencontrées, notre interlocuteur cite le temps du traitement, ce qui génère de longues files d'attente. Il précise, cependant, que pour les arrivées, l'EPO a reconduit la même procédure qu'auparavant, à savoir le couloir vert pour les familles. Les personnes à mobilité réduite étaient également favorisées. Il est également à souligner que les pouvoirs publics avaient pris la décision, pour l'opération d'importation des véhicules de moins de trois ans, de dispenser les ports d'Oran et d'Alger, durant la saison estivale. Les véhicules

de 7 places et plus devaient également transiter par d'autres ports. Cette décision a permis de réduire les retards de traitement au niveau du port d'Oran. Pour ce qui concerne les projets visant la gare maritime, Monsieur Hanzal déclare : "Cette année, nous prévoyons l'installation de deux escalators, l'un pour le bâtiment A et l'autre pour le B. Nous avons acquis deux chapiteaux, chacun ayant des dimensions de 60 x 10 mètres, pour protéger les passagers contre le soleil. Concernant la digitalisation, il n'y a pas que la billetterie qui est concernée. En fait, tous les documents (manifeste, la liste des passagers, la liste des membres de l'équipage, etc.) sont mis sur la plateforme APCS et il suffit d'un simple clic pour avoir toutes les informations nécessaires..."

## Comparatif chiffré 2024 – 2025

Période	2024		2025	
	Passagers E + S	Auto E + S	Passagers E + S	Auto E + S
A partir du 15 juin	9.165	3.078	10.039	4.084
Juillet	26.300	8.266	37.956	12.167
Août	35.180	11.511	49.197	15.231
Au 15 septembre	15.944	5.420	19.324	7.177
Total	86.589	28.275	116.516	38.659

## Croisières

Durant l'année 2025, le port d'Oran a traité 10 escales de navires croisières qui ont été assurées par quatre (04) navires (World Express, Corinthian, Clio et HEBERIAN SKY) soit 921 voyageurs de différentes nationalités.

## Missions de la Gare maritime

La gare maritime est un point de jonction, une interconnexion, ou une communication entre le transport maritime et le transport terrestre, en gérant l'embarquement et le débarquement des voyageurs dans les meilleures conditions.

### Les principales missions de la gare maritime sont :

l'accueil de tout type de navire transportant des passagers (car-ferry et bateau de croisière) La facilitation du flux des passagers durant les opérations d'em-



barquement et de débarquement,

- La gestion des marchandises, parce qu'en plus des passagers qui débarquent, il y a des marchandises. En effet, il y a des navires qui transportent des passagers mais aussi du fret.

- Différents services aux voyageurs. Nous avons deux passerelles qui facilitent le débarquement et l'embarquement des passagers piétons dans les meilleures conditions, en plus des navires qui débarquent les véhicules à partir des rampes.

- Différents services aux navires. Facilitation des opérations d'avitaillement en vivres et en eau douce, la gestion

des déchets, conformément à la réglementation en vigueur, notamment la convention internationale de Marpol et ses différentes annexes, et à la réglementation nationale, à savoir la loi 03-10, relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, et la loi 01-19, relative à la gestion et l'élimination des différents déchets.

- La participation à différentes opérations relatives à la sûreté et la sécurité des voyageurs. Nous avons 11 scanners pour les bagages, des portiques et différentes caméras, installées à la gare maritime.

## Visite du ministre omanais de l'agriculture au port d'Oran

Le port d'Oran a reçu le 06 novembre 2025, la visite du ministre de la Richesse agricole, des Ressources halieutiques et hydriques du Sultanat d'Oman, le Dr Saoud Ben Hamoud Al-Habsi, en marge de la 10ème édition du Salon international de la pêche et de l'aquaculture «SIPA 2025».

Cette visite ciblait essentiellement le navire Grine-Belkacem de recherche spécialisée dans les études océanographiques et halieutiques, amarré au port d'Oran. Le ministre omanais s'est intéressé aux capacités scientifiques et techniques développées par l'Algérie dans la gestion durable des ressources marines. Au port d'Oran, les spécialistes ont présenté les équipements du navire, ses missions, ainsi que ses dernières campagnes d'exploration visant à mieux



évaluer le potentiel halieutique national. Le navire scientifique Grine-Belkacem est considéré comme l'une des principales unités de recherche du secteur de la pêche et de l'aquaculture en Algérie. Il constitue une plateforme avancée pour la réalisation de campagnes d'évaluation halieutique et d'études scientifiques

liées aux ressources marines. Le navire est équipé des dernières technologies de détection des stocks de poissons, de surveillance des paramètres environnementaux et de collecte de données nécessaires à l'évaluation de l'état des écosystèmes marins, selon les explications fournies.

## Trafic portuaire destiné aux réfugiés sahraouis

# Une délégation du Programme Alimentaire Mondial et du C R A au port d'Oran

Une délégation conjointe, formée d'éléments du Programme Alimentaire Mondial (PAM) et de la cellule du Croissant Rouge Algérien (CRA) et Croissant Rouge Sahraoui (CRS), a rendu visite, les 21, 22 et 23 octobre 2025, à l'Entreprise Portuaire d'Oran.

La visite au port d'Oran est une opération du PAM, programme mondial, relevant de l'ONU. Ce programme s'occupe de la collecte et l'expédition de toutes les denrées alimentaires de base. Jusqu'à la mi-octobre 2025, le CRA-CRS a reçu du PAM un nombre important de conteneurs. Nouvellement installé comme directeur de la chaîne logistique et approvisionnement pour le PAM Alger, Monsieur KENEDID ANWAR AIDAROUSSE DAHER, s'est déplacé au port d'Oran en compagnie de Monsieur ATHMANE SAHRAOUI, Assistant logistique au PAM Alger, pour examiner le déroulement des opérations de traitement des navires les concernant (débarquement et mise en dépôt des conteneurs, formalités douanières, chargement sur camions et départ vers les camps de réfugiés). Dans ce contexte, Mme M. TOUATI, responsable de la cellule CRA/CRS nous a déclaré: «La cellule de transit du CRA a pour mission d'assurer la gestion et le suivi du transit des dons humanitaires destinés aux réfugiés hôtes de l'Algérie, ainsi que des aides acheminées vers Ghaza. Elle prend également en charge les dons destinés aux associations locales œuvrant en faveur des personnes vulnérables.» Et notre interlocutrice d'ajouter: «Nous avons également pour mission de réceptionner toutes les aides provenant de l'étranger. Outre les Sahraouis dont nous nous occupons toute l'année, nous intervenons également en appui à d'autres associations. Durant la période du COVID-19, nous avons participé aux opérations destinées aux



structures de santé, notamment à travers la distribution de médicaments, de concentrateurs et de diverses fournitures médicales. Nous collaborons aussi avec plusieurs partenaires qui nous acheminent régulièrement des dons médicaux». Madame Touati nous informe que durant la période de la rentrée scolaire, la cellule CRA-CRS reçoit aussi, du PAM et du HCR, des compléments alimentaires à destination des écoliers. L'UNICEF intervient également dans l'assistance aux enfants des réfugiés sahraouis, en soutien aux cantines scolaires. Beaucoup de projets sont, en fait, assistés par le CRA et l'Etat algérien. De nombreux projets bénéficient ainsi de l'appui conjoint du Croissant-Rouge Algérien et de l'État algérien. Elle précise que lorsque certains programmes de distribution connaissent des retards, l'État intervient pour couvrir les besoins manquants. Elle cite l'exemple de la période du COVID-19, durant laquelle les perturbations des dons ont nécessité une mobilisation exceptionnelle. Madame Touati nous déclare pour conclure: « Il est à préciser que notre cellule comprend aussi un représentant du Croissant Rouge

Sahraoui, c'est Monsieur Ammi Mohamed Salem, Adjoint du Directeur des Relations internationales du CRS, son rôle est la coordination entre nos deux institutions CRA-CRS, et les différents partenaires étrangers». A son tour, Monsieur BELAGUID Amine, Coordinateur des opérations portuaires de la cellule nous précise: «Tout se déroule parfaitement avec l'EPO. Nous restons en contact permanent avec M. Tounsi, directeur du terminal à conteneurs du port d'Oran. Avant chaque opération de débarquement, les documents sont remis au magasinier. Les conteneurs sont ensuite déchargés et placés dans une zone qui nous est spécialement réservée. Les visites s'effectuent également séparément. L'EPO nous apporte un soutien constant et met à notre disposition l'ensemble des moyens matériels et humains nécessaires à l'accomplissement de notre mission.»

Au-delà d'un partenariat efficace et professionnel, l'EPO fait montre d'un engagement sans faille pour les causes humanitaires. Le savoir-faire des équipes de l'EPO prend toute sa signification quand elles sont motivées par des objectifs nobles et patriotiques.

## GRANDS TRAVAUX

# Répondre aux exigences de la performance



Les grands travaux lancés récemment obéissent à une vision globale de réaménagement du port d'Oran. Bien sûr, la réalisation de ce changement global se fera progressivement, en plusieurs étapes. Il est donc procédé par parties et par zones, selon le Directeur des Travaux de l'EPO.

Avant de recenser les projets en cours de réalisation ou sur le point d'être lancés, il est utile de revenir sur la création de cette nouvelle Direction et ses différents démembrements. La Direction des Travaux, nouvellement créée, s'appuie sur quatre départements : Département Travaux, Département Eclairage et réseaux, Département Entretien et Département Contrats et suivis. En ce qui concerne le département éclairage, des brigades y sont constituées afin de travailler en H 24. Ainsi, est-il possible d'intervenir sur les pannes électriques à tout moment.

Au titre des grands travaux lancés dans l'enceinte portuaire, on recense plusieurs projets.

En premier lieu des travaux de dragage des abords des quais de Gabès et Ghazaouet, qui connaissent un taux d'avancement de 40%.

Ensuite, au niveau du môle E, d'importants travaux de revêtement (béton bitumineux et dallage de tout le périmètre) ont été récemment lancés (17 août 2025) et le taux de réalisation atteint les 10%.

Au niveau du même môle (E), ont été entrepris des travaux d'alimentation électrique des shiploader. Le shiploader est un grand équipement mécanique utilisé pour transporter des matériaux en vrac du terrain vers le navire. Il joue un rôle essentiel dans les centres de cargaisons en vrac et de distribu-

tion, tels que les ports et les terminaux. Le taux de réalisation de ces travaux a atteint les 35%.

Le quai de Dunkerque connaît également d'importants travaux de confortement. L'entreprise de réalisation est Meditram et le maître d'ouvrage est la Direction des Travaux Publics. La mission de l'EPO se résume en l'assistance au suivi de réalisation des travaux. Le taux de réalisation a atteint 22%. D'autres travaux d'aménagement et de revêtement de terre-pleins et d'axes routiers en béton bitumineux et réhabilitation des réseaux d'assainissement du port d'Oran, sont en cours de réalisation.

Puisque la réalisation se fait par partie, la phase actuelle concerne



l'ancienne zone du terminal à conteneurs. Ce projet comprend le bitume, un mur de soutènement, l'éclairage public, l'assainissement et l'AEP (voierie et réseaux divers). Le taux de réalisation actuel a atteint les 50%. Toujours au niveau de l'ancien terminal à conteneurs sont entrepris des travaux de réalisation d'un mur de clôture, structure mixte (Hauteur 3 mètres et muret de 1 mètre). Le taux d'avancement y atteint les 70%. Ont également été entrepris des travaux de raccordement ferroviaire du quai de Sénégal à la gare marine du port d'Oran. Le taux de réalisation est de 40%. Des travaux de réhabilitation des trois postes d'accès au port ont été également lancés et le taux d'avan-

cement y atteint les 50%. D'autres projets sont en cours de réalisation. Il s'agit d'abord du raccordement des portiques au réseau électrique Sonelgaz. Ensuite, pour augmenter les superficies de stockage, d'importants travaux de démolition ont été lancés. Ainsi, onze bacs de stockage d'huile ont été démontés. Quant à la démolition des docks 9, 10 et 13, les travaux vont démarrer incessamment. Les travaux de réaménagement du dock 2, afin d'augmenter les capacités de réception des passagers, connaissent un taux d'avancement de 70%. Enfin et prochainement vont démarrer les travaux de réalisation d'un grand poste d'accès

au niveau du nouveau terminal à conteneurs. L'étude est achevée et l'ordre de service vient d'être émis. Un arrêt vient cependant d'y être effectué en attendant l'autorisation de l'Algérienne des Autoroutes (ADA), puisque le projet concerne la nouvelle pénétrante. Avec la mise en place de la nouvelle direction des travaux et ses différents démembrements, l'approche des programmes de réalisation est plus pragmatique. Son action répond à des objectifs précis, notamment de gain d'espace, de plus de sécurité et plus d'efficacité dans les interventions.

**NB:** Les taux de réalisations indiqués ici sont calculés en octobre 2025

## Visite d'une délégation américaine

# Conformité ISPS et gestion de la sûreté

Dans le cadre de la préparation de la visite d'une délégation américaine, programmée au port d'Oran, une séance de travail s'est tenue avec la Commission intersectorielle au niveau de la Direction Générale. Elle a été suivie d'une visite sur site pour inspection et coordination.

Durant cette réunion, Monsieur SAHNOUN Mohammed, installé le 1er juillet 2025 comme PFSO au port d'Oran, s'est chargé d'une présentation de "La gestion de la sûreté et sécurité portuaire en Algérie, cas du port d'Oran". La commission s'était donc déplacée sur les lieux pour procéder à la vérification des informations contenues dans la présentation. L'audit fut minutieux et chaque page de la présentation finement étudiée et commentée. Des modifications furent également enregistrées. Au port d'Oran, la commission s'est déclarée très satisfaite du travail réalisé. "Nous avons même été félicités pour la présentation. Outre l'examen de la présentation, les membres de la commission ont effectué un parcours sur le terrain, en portant l'attention sur deux points essentiellement : la gare maritime et le terminal à conteneurs. La commission cible, à chaque port, deux ou trois points sur lesquels se pencher plus minutieusement", déclare Monsieur Sahnoun. La commission, présidée par un colonel du ministère de la Défense, compte parmi ses membres des représentants de la DGSE, de la DGSN, du ministère des Transports et un représentant des Douanes. A l'issue de la visite sur le terrain, la Commission n'a émis aucune réserve. Notre interlocuteur ajoute : "Au niveau du BSP (Bureau de la Sécurité Portuaire), nous avons obtenu la conformité et nous disposons donc du plan de sûreté approuvé (Plan de la Sûreté de l'Installation Portuaire) par l'autorité nationale désignée (Ministère des transports). Nous sommes donc en conformité avec les dispositions du



code ISPS". Il y a lieu de préciser que la visite de la commission a été précédée, une semaine auparavant, par une délégation comprenant le Directeur Général de la Marine Marchande et des Ports (DGMMMP) et le Directeur Général du groupe SERPORT. "La commission intersectorielle devait être initialement accompagnée par une délégation américaine. Cependant, cette dernière a reporté sa visite pour une date ultérieure. Nous n'avons pas encore de date précise de son arrivée, mais la visite interviendra certainement avant la fin de l'année", révèle Monsieur Sahnoun, qui ajoute: "Pour ce qui concerne les exercices exigés par le code ISPS, sur les 4 annuels, nous en avons déjà réalisé 3. Il nous reste un seul que nous ferons avant la fin de l'année. Nous pensons, après l'obtention du plan approuvé, à la réalisation d'un grand exercice médiatisé. La réalisation d'un exercice de grande ampleur sert à tester le plan de sûreté. Il faut savoir que tout plan de

sûreté liste des menaces potentielles et les exercices sont programmés dans le sens de faire face à ces menaces. A Oran, nous sommes à un taux de réalisation de 50%. Au niveau du BSP, nous avons deux départements : Sûreté Interne d'Etablissement (SIE) et Sûreté Maritime et Portuaire (SMP). En dessous de ces deux départements, il y a plusieurs services".

### Visite de la Délégation Américaine au Port d'Oran :

Le 18 novembre 2025 à 09h00, le port d'Oran a accueilli une délégation américaine en présence de la commission intersectorielle. La réception a eu lieu à la gare maritime, réunissant le Président Directeur Général de l'EPO, des membres du Comité Opérationnel de la Sûreté Maritime et Portuaire (COSMP), ainsi que des représentants de la Direction des Transports de la wilaya d'Oran et de la Gendarmerie Nationale



A 09h30, après l'ouverture par le Président de la commission intersectorielle, M. SAHNOUN Mohammed, PFSO du Port d'Oran, a présenté en anglais un exposé intitulé : « PORT FACILITY SECURITY MANAGEMENT IN ALGERIA, The Case of : ORAN PORT ».

La présentation a mis en évidence la conformité du port aux dispositions du code ISPS (notamment la désignation du PFSO et l'approbation du PFSP). Le sommaire couvrait quatre points principaux :

#### **1. Description du Port d'Oran.**

#### **2. Management de la Sûreté Portuaire.**

#### **3. Projets de sûreté (Smart Port).**

#### **4. Recommandations en matière de Cyber sécurité.**

D'une durée d'une heure et trente minutes (questions incluses), la commu-

nication a été saluée par les membres de la délégation américaine qui se sont dits très satisfaits du professionnalisme et des efforts de l'EPO en matière de sûreté maritime et portuaire.

#### **Visite sur Site et Démonstrations**

Suite à la présentation, la délégation a effectué une visite des installations désignées au préalable par la commission intersectorielle, afin d'observer les mesures de sûreté mises en place :

- Bloc B « Arrivée » : Inspection des dispositifs d'accueil des auto-passagers et piétons.
- Salle de régie (Vidéosurveillance) : Visite de la salle de contrôle de la 1ère Brigade de Police des Frontières Maritimes (1ère BPFM).

- Terminal à Conteneurs : Observation du processus de traitement des conteneurs, y compris une démonstration de l'opération de scanning dans la salle de visualisation aménagée par l'EPO pour les services des Douanes.

#### **Débriefing et Clôture**

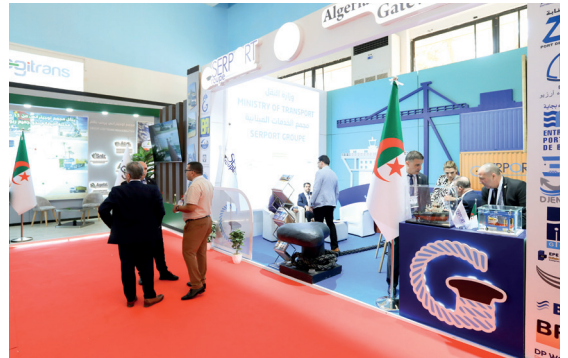
À 13h00, le débriefing a eu lieu, marqué par la satisfaction du Président de la commission intersectorielle et les remerciements partagés avec la délégation Américaine et la Direction du Port. Un représentant de la DGSN est ensuite intervenu pour détailler les procédures de délivrance des titres d'accès au port, insistant sur l'importance de la coalition et de l'échange d'informations entre les différents services de sûreté.

## Participation aux salons et expositions

### Un déploiement marketing tous azimuts

L'Entreprise Portuaire d'Oran a participé, sous l'égide du groupe SERPORT, durant le second semestre 2025 et le tout début 2026, à plusieurs salons dans le but de vulgariser l'activité du port et exposer son potentiel. L'EPO a tout d'abord pris part à la 4ème édition de la Foire Commerciale Intra-Africaine IATF 2025 (Intra-African Trade Fair), tenue à Alger du 4 au 10 septembre 2025, à la SAFEX, Pins Maritimes, (Alger) sous le thème « Passerelle vers de nouvelles opportunités ». L'évènement a rassemblé plus de 2000 exposants de 140 pays. Il a vu la participation de 49 pays africains et 21 pays non-africains. La participation de l'EPO à cet évènement était une occasion unique pour gagner en visibilité et exposer ses énormes potentialités renforcées par la mise en exploitation de son terminal à conteneurs, en mesure de constituer une plateforme de choix dans le trafic multi-modal vers l'Afrique. Les rencontres de qualité tenues au niveau du stand avec des visiteurs étrangers, surtout africains, augurent d'un développement important avec beaucoup de pays africains. La cérémonie d'ouverture officielle a été présidée par le Président de la République, M. Abdelmadjid Tebboune, qui, dans une allocution, a affirmé que « l'Afrique c'est l'avenir », soulignant que « l'Algérie contribuera activement aux efforts visant à relever le défi du développement dans le continent ». Le parachèvement des infrastructures logistiques, la facilitation des procédures douanières, l'encouragement de la production locale et la création de chaînes de valeur régionales ont été identifiés comme leviers essentiels à l'émergence de l'Afrique comme future puissance économique mondiale. L'EPO a également pris part au salon EXPOMER 2025, un évènement professionnel qui s'est tenu à Alger du 25 au 27 septembre 2025, au Palais de la culture Moufdi-Zakaria réunissant une cinquantaine d'exposants, entre acteurs institutionnels, entrepreneurs, chercheurs et start-ups pour promouvoir le déve-

loppement durable et l'innovation dans le secteur maritime. Organisé sous le patronage du ministère de l'Industrie et celui de l'Environnement et de la Qualité de la vie, cet évènement rassemble des professionnels du secteur maritime et ses diverses branches, dont la pêche et la logistique portuaire. Du 02 au 04 décembre, l'EPO a pris part aux côtés des autres ports nationaux et sous l'égide du groupe SERPORT à la 1ère édition de l'International Maritime Expo à la SAFEX – Pavillon G. Cet évènement B2B, dédié au transport maritime, est le point de rencontre incontournable pour échanger, innover et créer de nouvelles opportunités entre les professionnels du secteur. L'EPO a tenu aussi à marquer sa présence à la 33e édition de la Foire de la Production Nationale tenue du 18 au 27 décembre au Pavillon Palestine - SAFEX – Alger. Tenue sous le haut patronage de Monsieur le Président de la République, Abdelmadjid Tebboune, l'évènement a été organisé par le ministère du Commerce intérieur et de la Régulation du marché et placée sous le slogan « L'Algérie fabrique son avenir ». Il a vu la participation de plus de 700 entreprises. Enfin et à l'orée de la nouvelle année, l'EPO a participé à la première édition du Salon national des produits algériens exportés « SNEPAL » qui s'est tenue du 13 au 16 janvier 2026 au Centre des conférences Mohamed Ben Ahmed, à Oran et a vu la participation de 200 exposants. Dont un nombre important d'entreprises algériennes exportatrices. L'évènement a été inauguré par M. le ministre du commerce extérieur et de la Promotion des exportations, M. Kamel Rezig, qui a souligné, à cette occasion, que les produits algériens destinés à l'exportation connaissent une diversification notable et se distinguent par leur haute qualité. Le stand de l'EPO n'a pas désempilé à l'occasion. Il a reçu la visite de plusieurs exportateurs potentiels qui se sont enquis des facilitations accordées et de la qualité des prestations.



## Une dynamique constante

En 2025, le Port d'Oran a traité plus de 10 millions de tonnes de marchandises. La baisse des volumes par rapport à 2024 s'explique principalement par la diminution du trafic des céréales et des exportations de produits cimentiers, en lien avec les orientations natio-

nales en faveur de la production locale et de l'optimisation des ressources. Malgré ce contexte, l'activité portuaire est restée dynamique, avec 1 077 escales de navires, en progression de 17 %, témoignant de l'attractivité et de la continuité opérationnelle du port.

### TABLEAU DE RÉALISATION 2024/2025

<b>TRAFIC GLOBAL</b>	<b>TRAFIC A L'IMPORT</b>	<b>TRAFIC A L'EXPORT</b>
10 096 789	7 354 534	2 742 255
<b>VRACS SOLIDES</b>	<b>VRACS LIQUIDES</b>	<b>MARCHANDISES DIVERS</b>
7 029 432	244 675	2 742 255
<b>NOMBRE D'ESCALES</b>	<b>NOMBRE EVP</b>	<b>NOMBRE PASSAGERS</b>
1077	300 329	242 563

### Echanges

#### Visite officielle de l'Autorité Portuaire d'Alicante au port d'Oran



Une délégation de l'Autorité Portuaire d'Alicante (Espagne) a effectué, le 26 janvier 2026, une visite officielle au port d'Oran qui s'inscrit dans le cadre du renfor-

cement des relations de coopération entre les deux ports. Conduite par le Président de l'Autorité Portuaire d'Alicante, la délégation était composée du Chef du département Dé-

veloppement des affaires et Stratégie d'entreprise, ainsi que de représentants de la communauté portuaire d'Alicante. Elle a été reçue par les cadres dirigeants de l'EPO, en présence des représentants des services des Douanes et de la Police des Frontières. Les échanges ont porté principalement sur les perspectives de coopération entre les ports d'Oran et d'Alicante, notamment en matière de développement de lignes régulières de trafic de marchandises, notamment en RO/RO et en conteneurs. Cette rencontre a également permis de présenter les axes de développement du port d'Alicante, sa nouvelle stratégie de positionnement à l'échelle internationale, ainsi que la volonté commune de mettre en place un corridor logistique maritime structuré, performant et durable reliant Oran à Alicante.



مؤسسة ميناء وهران  
ENTREPRISE PORTUAIRE D'ORAN

Trafic Conteneurs

Vrac Liquide

Marchandise Diverse

Vrac Solide

Trafic Passagers

NOTRE  
**ENGAGEMENT**  
EST LE **FONDEMENT**  
DE NOTRE **EXCELLENCE**



BCi ALGÉRIE

Bureau de Certification International



ALGERAC  
الهيئة الجزائرية للاعتماد  
Organisme Algérien d'Accreditation

Certification 3-1-007