

Déchargement des céréales Une performance record



**CONTRE
L'OUBLI**

Les deux amis

MOHAMED TOUNSI

La polyvalence comme leitmotiv

MALGRÉ LES CONTRAINTES LIÉES À LA PANDÉMIE

Les grands travaux continuent



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
Email : eposecretariat@yahoo.fr

Responsable de la publication :
Mokhtar KORBAA
PDG de l'EPO

Coordination de la publication :
Amina HAYANI
Chargée de Communication
EPO

Coordination de la rédaction :
N.BENCHACHOUA

Ont participé à la rédaction :
N.BENCHACHOUA
A. ABDELHAK
M. SLIMANI

Conception et réalisation
Maa-com



Infographie :
Mehdi FEHAM

Photos :
Amina HAYANI
DALI YOUCEF
Karim HADAD

SOMMAIRE

ÉDITO

P3 Une performance à saluer

ÉVÈNEMENT

P4 Le wali d'Oran en visite au port
Madame la DMMP au port d'Oran

PERFORMANCE

P5 Déchargement des céréales : Une performance record

P7 Félicitations aux travailleurs du silo à grains

INFRASTRUCTURES

P8 Malgré les contraintes liées à la pandémie :
Les grands travaux continuent

ACTUALITÉ

P10 Opération de rapatriement :
637 Algériens arrivent au port d'Oran

P11 L'opération est menée en collaboration avec l'ENTMV :
Relance du fret roulant

Forts vents : Incident au port d'Oran

MÉMOIRE

P12 Contre l'oubli : Les deux amis

PORTRAIT

P16 Mohamed Tounsi : La polyvalence comme leitmotiv

DEVELOPPEMENT

P18 Investissements année 2020

CONTRIBUTION

P19 Digitalisation : Le virage du numérique
de l'entreprise portuaire d'Oran

SOCIAL

P20 Conférence régionale des cadres syndicaux UGTA de la
région Ouest : 4.000 participants au port d'Oran

P21 Représentation des travailleurs :
Renouvellement du Comité de Participation

P22 Activités syndicales : Formation des cadres syndicaux
Activités des Œuvres Sociales
Corona Virus

STATISTIQUES

P23

Une performance à saluer



MOKHTAR KORBAA
PDG de l'EPO

La meilleure richesse d'une entreprise est son capital humain. C'est aussi sa puissante force de frappe quand il s'agit d'aller conquérir les sommets de la performance. Les travailleurs de l'Entreprise Portuaire d'Oran viennent de le prouver de la meilleure des manières. Ceci à plus forte raison qu'ils ont transformé un handicap en atout. Ce qui démontre, si besoin est, que des travailleurs motivés et impliqués totalement dans les objectifs de l'entreprise peuvent réaliser des miracles. Et le personnel du port d'Oran a de tout temps démontré son implication dans la stratégie de développement de l'entreprise. Cette fois-ci, ils ont fait dans l'adversité faite de pandémie de Corona virus qui, ailleurs a fait baisser les bras.

Ils viennent de réaliser la prouesse de battre à deux reprises, en un laps de temps très court, un record de cadence de déchargement. Ils ont pu décharger, le 29 octobre 2020, pas moins de 16.000 tonnes de céréales en 24 heures, battant leur propre record réalisé une semaine auparavant de 14.000 tonnes en 24 heures ; des chiffres non encore réalisés sur le pourtour méditerranéen.

Cette performance, qui ne constitue pas exception dans les performances au port d'Oran, est due à la coordination des efforts entre plusieurs acteurs. Du pilote chevronné aux lamaneurs, à l'équipe de manutention, pointeurs, officiers de port, agents commerciaux, tous ont, par leur abnégation, contribué à cette performance. Une performance rendue possible également par la collaboration de tous les acteurs portuaires et par les facilitations mises en place par les pouvoirs publics.

Je saisis cette occasion pour présenter mes félicitations et celles de tout l'encadrement de l'EPO aux travailleurs et cadres qui ont réalisé cette prouesse en exprimant ma certitude que celle-ci n'est que le prélude à d'autres conquêtes. Je tiens également à exprimer ma gratitude pour la collaboration de tous les acteurs portuaires et aux opérateurs concernés par l'opération qui ont mobilisé les moyens adéquats pour enlever la marchandise.

Je tiens également à exprimer ma satisfaction quant à l'harmonie sociale qui règne au niveau de l'entreprise grâce à un travail de collaboration mené avec le partenaire social. Je tiens, dans ce cadre à féliciter les membres du comité de participation auxquels l'ensemble du personnel a renouvelé sa confiance et leur souhaite plein succès dans leur mission et dans leur contribution au développement de l'entreprise.

Les projets de modernisation du port d'Oran font l'objet d'une attention particulière de la part des autorités nationales et locales. C'est ainsi, que Monsieur le wali de la wilaya d'Oran a effectué une visite surprise, ce 22 décembre en compagnie de Madame la directrice des travaux publics sur le site de réalisation du terminal à conteneurs pour s'enquérir de visu de l'avancement des travaux.

Le wali d'Oran en visite au port

Sur place les responsables du projet ont donné des explications sur l'évolution du chantier dont le taux d'avancement est de 95%. Il est à noter que le terminal à conteneur qui s'étalera sur 23,4 hectares dont 16,5 ha gagnés sur la mer aura une capacité de traitement, en vitesse de croisière, de 1,5

million d'EVP/an. La délégation s'est également arrêtée sur le chantier du projet de bretelle reliant le port d'Oran à l'autoroute Est-Ouest. A cet égard, Monsieur le Wali a donné des instructions aux entreprises de réalisation, afin d'accélérer la cadence des travaux dont le taux est actuellement de 86%. Monsieur le wali a également

instruit les responsables chargés du secteur des travaux publics de trouver des solutions pour permettre d'exploiter le projet de bretelle en attendant de finaliser la réalisation du terminal à conteneurs. A noter que Monsieur Korbaa, PDG et des cadres de l'EPO, se sont joints à la délégation dès son arrivée sur les lieux.



Madame la DMMP au port d'Oran

L'EPO a reçu, le 24 décembre 2020, Madame Dounia Mokdad, chargée de la gestion de la Direction de la Marine Marchande et des Ports (DMMP) au niveau du ministère des transports. Une séance de travail a eu lieu au niveau du siège de la Direction Générale de l'EPO et a permis de faire un tour d'horizon de la situation du port d'Oran et des projets de modernisation. Elle a permis notamment d'étudier certaines contraintes et mettre en place les instruments de les lever. Elle a regroupé, autour de Mme Mokdad, le PDG et des cadres de l'EPO, dont ceux chargés du domaine pour étudier les moyens de gagner plus d'espaces récupérés des concessions annulées aux fins d'exploitation portuaire compte tenu de la congestion des espaces suite à la fermeture des ports secs. Cette séance de travail fut suivie par une visite du port, où les présents ont pu s'enquérir de visu de l'état de certaines installations et celui de l'avancement des travaux.



DÉCHARGEMENT DES CÉRÉALES

Une performance record

Tout a commencé par une série de contraintes. Contacté, Monsieur Azzeddine Abdelkader, assistant principal de la Direction de l'Exploitation, chargé du silo à céréales, nous apprend : « Dernièrement, nous avons fait face à un grand problème de dégradation des quais qui accueillait d'autres navires que les céréaliers, navires nécessitant un tirant d'eau de 10,50 mètres. Ces quais, dont le Dakar, ont été suspendus d'exploitation pour entamer des travaux de réparation. Le quai de Safi, spécialisé dans le déchargement des céréales, est réservé à l'Office Algérien Interprofessionnel des Céréales (OAIC). Avec cet office, nous avons atteint les 9.000 tonnes par 24 heures. La récente acquisition d'une nouvelle machine nous a permis d'augmenter nos capacités de déchargement. Malheureusement, ces capacités de déchargement étaient bridées par l'insuffisance de la flotte camions ».

Contraintes transformées en atouts

Le 23 septembre, alors que le quai de Safi était libre, la capitainerie a contacté les responsables du silo pour savoir s'ils pouvaient y opérer. Il s'agissait d'un navire qui transportait une cargaison de 16.000 tonnes d'orge pour le compte d'un privé. Comme il était habituel de traiter pareille cargaison en 3 ou 4 jours, Monsieur Azzeddine a donné son accord, en demandant au client de mobiliser une bonne flotte de camions. Le travail fut expédié en trois jours. Le premier jour, le déchargement n'ayant pas commencé tôt, 6.000 tonnes furent déchargées, le deuxième jour, 9.000 tonnes et le reste fut déchargé le troisième jour. «Ce fut un record. Nous en avons tiré la conclusion que nous pouvions nous adapter à la situation et augmenter nos performances. Nous avons décidé que vu la non disponibilité des autres quais, le quai de Safi sera utilisé par d'autres opérateurs que l'OAIC »,

Les travailleurs du silo à céréales ont, une première fois, le 21 octobre dernier, battu le record de déchargement, en enregistrant 14.000 tonnes en 24 heures. Record qui n'a pas tenu longtemps, puisque, quelques jours après, le 29 octobre précisément, ce record est tombé au bénéfice d'un autre, de 16.000 tonnes en 24 heures.



nous confie le responsable du silo. Le 15 octobre s'annonce un navire, avec une cargaison de 38.000 tonnes de maïs, pour le compte d'une entreprise privée. Ce navire nécessitait un tirant d'eau de 10,60 mètres et ne pouvait donc accoster sur un autre quai que celui de Safi. Il est resté en rade deux ou trois jours. Contacté par la capitainerie pour sa prise en charge, le responsable du silo à céréales a donné son accord. « Nous avions à quai un navire opérant pour le compte de l'OAIC. Nous pouvions en décharger 3.000 ou 4.000 tonnes afin de l'alléger et le tirant d'eau ayant diminué, on pouvait l'envoyer continuer le déchargement sur un autre quai, conventionnel. Le quai de Safi se trouvant ainsi libéré, on pouvait accueillir le navire en question. Nous travaillons en fait avec deux paramètres : le tirant d'eau et les moyens de déchargement. Par conséquent, les navires céréaliers doivent accoster

d'abord au quai Safi pour être allégés, et ensuite être déplacés sur un autre quai pour être totalement déchargés. L'OAIC garde, bien sûr, la priorité, avec deux postes à quais», nous précise Azzeddine. A ce moment-là, il y avait déjà deux navires, opérant pour le compte de l'OAIC, à quai : quai de Sénégal et quai d'Hambourg. Le quai de Safi libre pouvait donc accueillir le navire, non seulement pour l'alléger mais même pour le décharger complètement. «Avec l'équipe, nous avons décidé d'augmenter la cadence. Nous avons donc entamé le travail, le 15 octobre, vers les coups de 16 heures. Nous avons déchargé, ce jour-là 5.000 tonnes. Le 16 octobre, avec trois shifts, nous avons réalisé 9.000 tonnes. Comme nous n'utilisons pas le silo pour d'autres clients, ceux-ci doivent mobiliser une flotte de camions à même de suivre le rythme du déchargement.



Malheureusement, les camions n'ont pas été, comme prévu, au rendez-vous. Ce qui génère un temps mort où les moyens de déchargement sont mis à l'arrêt, faute de camion où décharger. Le client, voyant les résultats atteints, a mobilisé plus de camions pour le jour suivant et nous avons, le 17 octobre, hissé nos performances à 10.500 tonnes. Le troisième jour, nous avons déchargé 8.000 tonnes. Les 5.500 tonnes restantes ont été déchargées le 19 », nous explique notre interlocuteur, qui nous apprend que le client leur a envoyé une lettre de remerciements. Quelques jours plus tard, l'arrivée de deux navires chargés de grains de soja est annoncée. Le client disposait d'une importante flotte de camions. De plus, son transitaire, qui s'occupe également de la coordination et de la mobilisation de la flotte camion, avait assuré les responsables du silo qu'il pouvait mobiliser, en recourant à la location de moyens de transport plus importants. Il faut souligner que le quai de Safi est un poste spécialisé et qu'il doit, par conséquent, travailler à cadence élevée pour, rapidement, se libérer et accueillir d'autres navires. Par conséquent et en coordination avec la capitainerie, il a été arrêté que tout client qui sollicite le quai Safi soit en mesure de s'adapter aux conditions imposées par les contraintes du poste spécialisé. Monsieur Azzeddine nous apporte les éclaircissements suivants : « Il fallait que tout navire qui accoste au quai de Safi ait tous les documents en règle pour que le

déchargement commence au plus tôt. Le client doit s'engager à mobiliser une flotte qui nous permette de traiter au minimum 9.000 tonnes par jour. Nous avons aussi prévu la possibilité de mettre en place un quatrième shift. » Le client, représenté par son transitaire, ayant trois navires (celui qui devait accoster et deux autres en rade) s'est tout de suite engagé à respecter les conditions arrêtées. « Nous avons l'habitude de travailler avec trois pompes, avec des capacités nominales de déchargement de : la première 600 tonnes/heure, la seconde 400 tonnes/heures, la troisième 300 tonnes/heure. La première, la plus récente garde sa capacité nominale, les deux autres, plus anciennes, travaillent avec des capacités de 370 et de 250 tonnes/heure. Pour cette opération, comme le navire possède 5 cales, en accord avec le client, nous avons mis en action une trémie pour opérer sur une quatrième cale », nous apprend notre interlocuteur.

Records battus

Le déchargement a débuté le 20 octobre, à 13 heures. C'est le second jour, où le travail s'est fait en quatre shifts, que le record a été battu. Avec un arrêt observé à quatre heures du matin, pour permettre aux chauffeurs de souffler, les installations et les hommes ont permis de décharger 14.000 tonnes. Ceci avec des attentes camions qui ont duré 2 heures au total. Il est à signaler que le shift

de 13 à 19 heures a permis de décharger 4.600 tonnes. Ce qui permet à Azzeddine de déclarer : « Si nous prenons comme base de calcul ce shift, nous pouvons aller jusqu'à 18.000 tonnes/jour. Nous sommes persuadés qu'avec un peu d'expérience et d'engagement du client, nous pouvons aller plus loin ». Notre interlocuteur nous apprend que le client en question a encore deux navires en rade et, qu'encouragé par les résultats obtenus lors du déchargement du premier navire, il mobilisera plus de camion et organisera mieux le trafic, pour réduire sinon éliminer les attentes.

Il faut dire que cette période de « rodage » compte également pour l'EPO. Le silo à céréales ne travaille pas tout seul et d'autres services, tel le commercial, interviennent. Une plus étroite coordination entre tous les services, une plus grande adaptabilité peuvent encore améliorer ces résultats. « Nous allons quand même prendre ces résultats comme base pour mieux planifier à l'avenir », déclare Azzeddine. Les vœux et les prévisions de Azzeddine et son équipe n'ont pas tardé à se manifester. En effet le 29 du mois d'octobre, avec la mobilisation des travailleurs, 16.000 tonnes de soja sont déchargées en 24 heures. En guise de conclusion à notre entrevue, le responsable du silo à céréales, nous confie : « Dans tout ça, notre objectif, tout en sensibilisant les travailleurs, les partenaires et les clients, était de trouver la manière de transformer les risques en opportunités et les contraintes en atouts.



Maintenant, on parle de la découverte du trésor caché. Actuellement nous avons débuté une étude comparative concernant les clients disposant d'une bonne logistique et l'opérateur national. Nous avons également esquissé un plan d'action. Nous pourrions recevoir les navires de l'opérateur national dans un autre quai et le réceptionner dans le dock, en utilisant la réception fosse. Notre but est de réhabiliter ces fosses qui demeuraient depuis longtemps à l'arrêt. Ainsi, on pourra réserver le

quai de Safi pour tout opérateur disposant d'une flotte de camions conséquente. Avec cette méthode, tout le monde est gagnant : le port, l'opérateur et le pays. Le temps d'attente en rade sera fortement diminué et, par conséquent, nous limiterons les surestaries»...

Il est à souligner que la capitainerie a été d'un apport certain dans ce tour de force. En effet, c'est la première fois qu'un navire faisant 200 mètres de longueur, avec un tirant d'eau de 10,70 mètres, a pu accoster au quai de

Safi. Le pilote et les remorqueurs ont réussi, malgré l'étroitesse du bassin, la variation du tirant d'eau (8 mètres seulement) à proximité du quai voisin (Casablanca) et la présence d'un autre navire sur ce même quai, à ramener le navire jusqu'au Safi, sans le moindre incident.

Avec moins de dextérité, le navire aurait pu, soit heurter l'autre bateau, soit carrément échouer dans le bassin. Ces efforts et l'adresse de l'équipe de la capitainerie, sont également à saluer.

Félicitations aux travailleurs du silo à grains

Les représentants des travailleurs de l'EPO ont tenu à féliciter les travailleurs du silo à céréales qui ont battu le record de déchargement. La délégation se composait de Monsieur Miliani, président du comité de participation, Monsieur Kina, secrétaire général de la section syndicale, les membres de la section syndicale, ainsi que monsieur le directeur d'exploitation et des cadres dirigeants de l'entreprise. Le record ayant été battu à deux reprises en l'espace de

quelques jours, le portant à 14.000 puis à 16.000 tonnes déchargées en 24 heures, la délégation, qui a été reçue par l'ensemble du collectif du silo, a tenu à remercier les travailleurs et à leur exprimer les plus vifs encouragements. «C'est important pour nous de mener ce genre d'opération. Ça encourage les travailleurs à donner encore plus et ça a des répercussions positives sur les autres secteurs, qui envisagent aussi de battre leurs records», confie Monsieur Miliani.

MALGRÉ LES CONTRAINTES LIÉES À LA PANDÉMIE

Les grands travaux continuent

De ce fait les travaux, pris en charge par les entreprises nationales, ont subi un ralentissement. Pour l'entreprise turque Makyol, impliquée dans la réalisation de la liaison autoroutière, les travaux ont été suspendus.

Confortement du quai de Gênes

Les travaux de confortement du quai de Gênes ont été divisés en trois parties : Ouest, Est et Centre. Les travaux de la partie Ouest, contigüe au quai de Ghazaouet et dont le montant du marché s'élève à 83 millions de dinars, ont débuté le 22 octobre 2019. La SOTRAMO, entreprise de réalisation, a eu pour mission de procéder au confortement du quai de Gênes sur une longueur de 48 mètres linéaires et du quai de Ghazaouet sur une distance de 17 mètres linéaires. En fin d'année 2020, la réalisation des travaux a atteint un taux de 92%. Ne reste à réaliser que le revêtement. Les travaux concernant la partie Est, qui s'étalent sur une distance de 68 mètres au total, ont été lancés. A ce jour, la SOTRAMO a procédé aux travaux de découverte. Toute la couronne en béton armé et les remblais ont ainsi été enlevés. Ne restent que les blocs de béton à fleur de l'eau. Les travaux de percement des blocs immergés ont été achevés. Le chantier connaît un taux d'avancement de 10%. Les travaux de la partie Centre seront lancés durant l'année 2021.

Nouveau terminal à conteneurs

Il est à rappeler que l'opération de réalisation d'un nouveau terminal à conteneurs est une des plus importantes opérations entreprises au port d'Oran. La Direction des Travaux publics (maître de l'ouvrage) a confié la maîtrise d'œuvre au Laboratoire d'Etudes Maritimes (LEM) et la réalisation au groupement CHEC/MEDITRAM. Pour un montant de 11 milliards de dinars, la réalisation de l'ouvrage a démarré en juin 2014. L'extension prévoit la création d'un terre-plein de 23,4 hectares, dont 16,5 gagnés sur la mer et la réalisation de 460 mètres linéaires de quais pour une profondeur de 14 mètres. Le projet qui ambitionne les capacités de 500.000 conteneurs/an dans un premier temps et qui devait être réalisé

La pandémie du corona virus, du fait de l'intervention de plusieurs entreprises, dont certaines étrangères, a eu un retentissement certain sur l'avancement des chantiers de grands travaux qui ont été lancés au port d'Oran. En effet, soumises aux contraintes dues à la pandémie, les entreprises en question ont dû s'adapter aux restrictions mises en place pour endiguer la propagation du virus.



en 36 mois pour un coût estimatif de 11 milliards de dinars, a été confronté à une contrainte majeure qui a perturbé le programme de réalisation et rallongé les délais. Il s'agit des problèmes posés par des installations de la centrale électrique, qui se trouve dans l'enceinte du port et qu'il fallait déplacer. Les négociations entre Meditram (entreprise de réalisation des travaux) et la Sonelgaz pour trouver une solution ont nécessité du temps, ce qui a eu pour conséquence le gel des travaux sur la zone concernée. Depuis, les travaux ont repris et sont actuellement en voie d'achèvement. Les nouvelles canalisations de rejet des eaux ont été posées. Il ne reste que le branchement à achever et la mise en service des nouvelles canalisations pour procéder au comblement du petit bassin qui reçoit les rejets de l'ancienne canalisation. Les travaux d'aménagement du terre-plein du terminal à conteneurs pourront être lancés et achevés. En la matière et hormis cette petite partie, le revêtement, dont l'épaisseur est de 50 centimètres, est achevé à 100%, sur l'ensemble du terre-plein. Les travaux d'aménagement de caniveaux de rejet des eaux pluviales sont totalement achevés. La pose des rails de roulement pour les portiques est également achevée. Outre l'aménagement du terre-plein, plusieurs opérations ont été menées. Il s'agit des opérations de réalisation du réseau d'eau

potable pour l'avitaillement des navires, celle du réseau anti-incendie ou encore celle de réalisation de chambres de dérivation et fourreaux. Pour l'opération de réalisation du réseau d'eau potable, dont le marché a été confié à MEDITRAM, pour un montant de 18 millions DA, les travaux concernent la pose de 2000 mètres linéaires de conduites. Cette opération est quasiment achevée, puisque les canalisations ont été entièrement posées. Quelques travaux au niveau des 5 aiguades (postes d'alimentation des navires en eau douce), restent à réaliser. On peut dire que le taux de réalisation a atteint les 95%. La seconde opération, impliquant la même entreprise de réalisation, pour un montant de 31 millions de dinars, est relative à la pose d'un réseau anti-incendie (d'un diamètre 200 mm), long de 2.300 mètres. Les travaux connaissent un taux d'avancement de 80%

La troisième opération, confiée à MEDITRAM pour un montant de 40 millions de dinars, concerne la réalisation de 50 chambres de dérivation et la pose de fourreaux pour câbles électriques. Ce chantier connaît également une avancée notable puisque les travaux ont atteint un taux de réalisation de 95%. En outre et toujours concernant la partie électricité, l'entreprise hydro canal a pris en charge la réalisation de 50 chambres de transformation pour mâts d'éclairage.



Le taux de réalisation a atteint les 95%. Concernant l'éclairage public, le terminal à conteneurs sera doté de 46 mâts d'éclairage, disposés en lignes séparées, l'une de l'autre, d'une distance de 60 mètres. Chaque mât d'une hauteur de 30 mètres est constitué de 3 fûts et surmonté d'une herse, qui portera 8 projecteurs, disposés en octogone. Les mâts d'une même ligne seront séparés l'un de l'autre d'une distance de 50 mètres. L'opération de livraison des mâts a débuté. Par ailleurs, il est à souligner que chaque mât sera fixé sur un socle en béton armé (2,5 x 2,5 x 1,5). Les socles sont réalisés à 100%. Concernant toujours la partie électricité, il est à mentionner la construction de deux postes transformateurs, dont les travaux n'ont pas encore été entamés.

Autres travaux

Plusieurs autres chantiers, concernant des travaux de moindre envergure, ont été ouverts au port d'Oran. Il s'agit de la réalisation de plusieurs plateformes en béton armé d'une épaisseur de 20 centimètres. Ainsi, a-t-il été posé une plateforme de 907 m² au niveau de la zone de visite du terminal à conteneurs et de plusieurs autres d'une superficie globale de 124 m² au niveau du parc à engins. Ce chantier a été achevé à 100%. Le bâtiment du terminal à conteneurs a également été touché par des travaux d'aménagement. Confiés à la Sarl Ouest Bacostrap, l'ouvrage a été achevé. D'autres chantiers ont également été menés à terme, à l'exemple des travaux d'étanchéité des terrasses des Bâtiments A et B de la gare maritime et bâtiment du terminal à conteneurs, des travaux de réhabilitation du plafond des bureaux des œuvres sociales et d'aménage-

ment du comptoir de la cafétéria de la gare maritime, travaux de dragage des fonds longeant les 200 mètres du quai de Gabès, le remplacement du bollard n° 01 du quai de Dakar Ouest et la mise en place d'un bollard au niveau du quai de Gha-zaouet, côté Nord.

Outre ces chantiers, qui relèvent de l'EPO, il est impératif de citer cette autre réalisation, qui ne dépend pas de l'entreprise portuaire mais qui aura un impact certain non seulement sur l'en-

ceinte portuaire, mais aussi sur la circulation automobile de la ville et de la région. Il s'agit de la liaison autoroutière, dite nouvelle desserte routière du port.

Nouvelle desserte routière du port



En effet, l'opération de réalisation de cet important projet s'inscrit dans le Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) et fait partie d'un vaste programme engagé par le Ministère des Travaux publics pour la réalisation de pénétrantes autoroutières, dans le but de désengorger la circulation dans les grands centres urbains.

Ainsi, cette réalisation, dont l'objectif vise la création d'un lien autoroutier efficace, a-t-elle pour double objet la création d'un second accès au port d'Oran et l'atténuation de la tension enregistrée sur l'actuel réseau routier du Ravin blanc, notamment par le trafic intense des poids lourds.

Le projet, dont la maîtrise de l'ouvrage ressort du Ministère des Travaux Publics, avec une délégation de maîtrise d'ouvrage confiée à l'Agence Nationale des Autoroutes (ANA), se répartit en

deux tranches. La première concerne la création d'un tracé neuf long, de 8 kilomètres, reliant le port au rond-point de Canastel et comprenant plusieurs ouvrages d'art, tandis que la seconde, longue de 18 kilomètres, est dédiée à la mise à niveau du tronçon reliant la première rocade à l'échangeur de la route nationale 4 (bretelle menant à l'auto-route Est-Ouest).

Les travaux de la première tranche, dont le maître d'œuvre est CPS INGENIEROS-SETO Oran-LTPO Ouest, ont été confiés à un groupement constitué par l'Entreprise Nationale des Grands Ouvrages d'Art (ENGOA) et la société turque «Makyol». Conçu en 2 fois 3 voies, le tracé de cette première tranche se distingue par sa complexité. En effet, il est question, en premier lieu, de réaliser, à partir du terminal à conteneurs et le long du rivage, une digue longue de 1630 mètres. La route est ainsi aménagée sur une surface gagnée sur la mer. Suit ensuite un tronçon de 1300 mètres, réalisé en tranchée couverte.

Vers le lieu-dit les Genêts, la route est protégée par un mur de soutènement de 380 mètres de long. La voie aborde ensuite un viaduc, long de 1273 mètres et ayant une pente de 3%, qui la mène à la falaise de Canastel. De là et sur une distance de 1552 m, avec une pente de 3%, la route passe par un tunnel, pour sortir au niveau du rond-point de Canastel. Le montant de l'ensemble du projet, première et deuxième

tranches, a été réévalué à 60 milliards de dinars...

Depuis le début du chantier, les travaux ont bien avancé. Cependant, l'intervention de la pandémie a provoqué l'arrêt quasi-total des travaux. L'entreprise turque Makyol, dont la majorité des personnels sont rentrés en Turquie, n'a pas repris les travaux depuis mars 2020. Il est à préciser que les travaux de génie-civil du tunnel ont été achevés. Cependant, il reste encore les travaux relatifs aux équipements du tunnel.

L'Entreprise Nationale des Grands Travaux Algériens (ENGOA), pour sa part, continue le travail mais à un rythme moins soutenu que celui d'avant la pandémie. Par conséquent, les travaux de réalisation du viaduc avancent lentement. Vu les difficultés rencontrées, le taux de réalisation n'a quasiment pas bougé et il tourne autour de 87%.

Six-cent trente-sept Algériens, bloqués en Espagne en raison des répercussions de la pandémie du coronavirus, sont arrivés à bord du car-ferry «El Djazair II», à 8 heures du matin du jeudi 23 juillet 2020, au port d'Oran. Cette opération fait suite à d'autres, organisées à partir de ports algériens, pour rapatrier les ressortissants algériens bloqués à l'étranger, conséquence des mesures prises à travers le monde pour faire face à la propagation de la pandémie de coronavirus.

En effet, il est à rappeler qu'entre autres, une première opération de rapatriement s'est déroulée le 18 mars 2020. Elle concernait 646 passagers et 298 véhicules. C'est toujours le car-ferry «El Djazair II» qui a été sollicité pour embarquer les passagers à partir du port de Marseille. Arrivés à Oran, ces ressortissants ont été confinés au complexe touristique des Andalous durant une période de 14 jours. La présente opération de rapatriement concernait deux ports de provenance. Effectivement, deux bateaux du transporteur public, Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV), ont quitté le pays, le mardi 21 octobre 2020, en direction de l'Europe. L'un des navires, le Tassili, se chargera du transport des ressortissants bloqués à Marseille, pour les ramener sur Alger. Le second «El Djazair II» a pris la direction d'Alicante pour ramener les Algériens bloqués dans la péninsule ibérique vers le port d'Oran, ainsi que 89 véhicules. Pour cela, l'Algérie a dépêché une équipe médicale pour accompagner les passagers durant le voyage. Arrivés au port d'Oran, les passagers ont été accueillis, au niveau de la gare maritime, par les autorités de wilaya et les responsables de l'EPO. Ils ont été immédiatement pris en charge par les services de la protection civile et des équipes médicales. Il est à rappeler que le port d'Oran a, depuis le mois de juin, mis en place un dispositif spécial, contre la propagation du Coronavirus, pour les navires accostant à Oran. En effet, le 17 juin 2020 s'est tenue une séance de travail ayant pour objet les mesures à prendre en cas d'une éventuelle reprise du trafic maritime des voyageurs. C'est une réunion restreinte du comité local de facilitation maritime (FAL), présidée par le directeur des transports, qui a regroupé tous les services concernés (PDG de l'EPO,

OPÉRATION DE RAPATRIEMENT

637 Algériens arrivent au port d'Oran



médecin, représentants de l'ENTMV et de Bentras-Algérie). Outre le contrôle de la température, effectué à l'embarquement et le port du masque pour chaque passager durant la traversée, le dispositif énonce d'autres mesures.

Ainsi et au niveau des salles de débarquement, les passagers doivent suivre les indications du système de marquage au sol pour respecter la distanciation physique. Le passager a également à sa disposition du gel hydro alcoolique.

Il est également à rappeler qu'en vue du déconfinement, les ports algériens ont été destinataires d'une correspondance émanant du groupe SERPORT, qui porte en objet «La reprise du transport maritime des voyageurs» et détaille les mesures à prendre en vue de la reprise de cette activité. Ainsi, la correspondance énonce-t-elle 10 mesures et dispositions à appliquer par les ports algériens, en cas d'une éventuelle reprise du transport maritime des voyageurs : mise à disposition des employés et des usagers des gares maritimes de bavettes et produits désinfectants, port des bavettes obligatoire au sein de la gare maritime, limitation des descentes à terre, après avis du médecin du CSF, des équipages des car-ferries,

mise en place de caméra thermiques et contrôle systématique de la température et interdiction formelle d'accès à la gare maritime de toute personne présentant une température égale ou supérieure à 38° C, mise place, au niveau de la gare maritime, d'une salle d'isolement équipée des moyens nécessaires, large diffusion des affiches illustrant les gestes barrière, réalisation régulière des opérations de nettoyage et désinfection des espaces et moyens utilisés après chaque arrivée ou départ de car-ferry, agencement des salles en fonction des règles de distanciation, marquage au sol...

A leur descente du navire, les voyageurs n'ont pas manqué de saluer les efforts déployés par l'Etat et on fait part de leur soulagement d'avoir pu enfin regagner le pays, après les souffrances et le desarroi auxquels ils étaient livrés durant toute la période de blocage à l'étranger. Les passagers ont été ensuite dirigés, à bord des 20 bus mobilisés pour l'occasion, vers le complexe des «Andalous» pour y être confinés durant 07 jours et pouvoir bénéficier de toutes les conditions de repos et d'une couverture médicale indispensable, afin de parer à toute éventuelle apparition du virus corona.

L'OPÉRATION EST MENÉE EN COLLABORATION AVEC L'ENTMV

Relance du fret roulant

Dans le but de discuter les modalités d'organisation du fret roulant par l'ENTMV, via le port d'Oran, s'est tenue, le 11 novembre 2020, à 09h30, une réunion de travail, au siège de la direction de la sûreté portuaire, sous la présidence de monsieur le PDG de l'EPO.

Après l'allocation de bienvenue du PDG, la parole fut donnée au directeur général adjoint de l'ENTMV, qui informa l'assistance que l'opération de fret sera organisée du port d'Alicante, via le port d'Oran, le 22 novembre, sauf changement de programme. Il fut convenu que l'ENTMV communique aux personnels concernés par le fret de se soumettre à la réglementation douanière et aux formalités de police aux frontières. Le PFSO, pour sa part, a précisé que l'opération doit être accompagnée du protocole sanitaire adopté dans l'enceinte portuaire. Ainsi, le matériel roulant doit être muni d'un certificat de désinfection sanitaire, remis au port d'embarquement, comme c'est le cas pour la compagnie Trasméditerranée. Le médecin de contrôle sanitaire aux frontières a fait état des dispositions du protocole sanitaire en vigueur au port d'Oran (utilisation d'un thermomètre pour la prise de température à l'embarquement comme au débarque-



ment, port de masque obligatoire pour les intervenants). L'inspecteur divisionnaire des douanes du port d'Oran a souligné que cette opération de fret roulant est soumise à la réglementation douanière. Les véhicules, non accompagnés, doivent être démunis de tout bagage. A l'arrivée, les véhicules seront soumis aux formalités douanières. Le représentant de la police aux frontières a, de son côté, souligné que les véhicules légers seront soumis aux formalités de police, selon la réglementation en vigueur. Il a sollicité une tournée, avec les services concernés, afin de définir le circuit relatif à l'embarquement des autos passagers. Dans un premier temps, le quai de Conakry a été retenu pour les opérations

de stationnement d'attente au pré-embarquement, le séjour des véhicules à l'arrivée devant se faire au dock 7. Le directeur de la capitainerie a demandé aux représentants de l'ENTMV de se rapprocher de ses services pour définir les moyens de servitude relatifs à l'exécution du protocole sanitaire appliqué en rade. Il est à rappeler que tous les navires qui arrivent doivent être contrôlés en rade par les services sanitaires. En fin de séance, le PDG de l'EPO a souligné que le port reste disponible pour la réussite de l'exécution de cette opération de fret roulant. En réalité, l'opération, reportée d'une semaine, a eu lieu le 29 novembre. Le navire Tassili, en provenance d'Alger, est rentré au port à 20h35. Quelques heures après, transportant 59 véhicules, immatriculés à l'étranger, il a pris le départ le 30 novembre à minuit 40, à destination d'Alicante. Ces véhicules étaient bloqués au port d'Oran du fait de l'arrêt du transport par car ferries, conséquence des mesures prises pour lutter contre la pandémie de Coronavirus. Après avoir déchargé sa cargaison et chargé 41 véhicules au port d'Alicante (dont une remorque, 4 motos et 1 camion fret), il est rentré au port d'Oran le 2 décembre, à 09h25. Après avoir débarqué la marchandise, le navire est sorti en rade à 14h45, qu'il a quittée, à 20h15, pour rejoindre le port d'Alger. Cette opération a été organisée pour faire parvenir à leurs propriétaires les véhicules qui étaient restés bloqués au port d'Oran et ramener les véhicules algériens bloqués à l'étranger. Il faut dire que la compagnie espagnole Trasméditerranée s'était déjà mise au transport du fret roulant, pour rentabiliser ses escales. Soulignons que l'ENTMV a organisé une même opération de fret roulant à partir d'Alger. La liaison a concerné le port de Marseille.

FORTS VENTS : Incident au port d'Oran

Dans la nuit du vendredi 4 décembre, vers 20 heures, un incident est survenu au port d'Oran. Sous la violence des rafales de vent, les amarres avant du navire Torm-Thor, accosté au nord du quai Dar Essalem se sont brisées. C'est un tanker, battant pavillon de Singapour et faisant 183 mètres de longueur, qui a été allégé de sa cargaison et qui, par conséquent offrait beaucoup de voilure... Le vent, de force 7, sur une échelle allant jusqu'à 12, et soufflant d'Ouest, a écarté l'avant du navire qui était accosté tribord à quai. Une seule amarre, de poupe, tenait encore et le navire a failli heurter le quai de Ghazaouet. Suite à l'alerte donnée par le commandant de bord du navire, et la célérité du bureau de mouvement de la capitainerie, l'heureuse intervention conjuguée de deux remorqueurs (Zabana I et Zabana II) et du pilote a sauvé le navire et les infrastructures du port. Il est à souligner également l'intervention des lamaneurs, de l'officier du port de service et l'assistance du commandant du port. Alerté, le pilote a embarqué de suite sur le navire et avec l'intervention des deux remorqueurs sus-cités, qui sont demeurés à la disposition du navire, de 21 heures à quatre heures du matin, le navire a été réaccosté et sécurisé. A l'effet de contrecarrer les vents, un remorqueur pousseur a bloqué le navire durant tout ce laps de temps, contre le quai Dar Essalem, pour l'empêcher de s'écarter. Le second remorqueur est demeuré en veille sur place. Enfin, le directeur de la Capitainerie, a tenu à mettre en exergue le rôle joué par toute l'équipe. «Sans leur professionnalisme, nous aurions vécu une catastrophe. Je tiens à les remercier pour l'excellence du travail accompli», a-t-il déclaré.

**CONTRE
L'OUBLI**

Les deux amis

Dérogeant aux règles établies, la rubrique «contre l'oubli» de ce numéro, rendra hommage, non pas à une seule personne mais à deux personnages qui ont connu le port d'Oran depuis les années 50, et qui y ont fait une carrière de 40 ans.

Benchaa Hadj

Benchaa Hadj, oranais, né le 3 mars 1945 au quartier des Planteurs, dans le haouch où il demeure toujours, a fait ses premières armes au port d'Oran, alors qu'il était lycéen. «Durant les vacances, je descendais au port d'Oran et je me faisais recruter comme pointeur. Ça me permettait d'avoir quelque argent à ramener à la maison», se souvient-il. Tout jeune, comme écolier, il descendait jusqu'à l'école Paul Doumer, située plus bas près de la piscine GMO, pour suivre ses études. Ses études primaires achevées, il prend le chemin du lycée Ardaillon, au quartier du Plateau Saint-Michel. A l'époque, il n'y avait aucun moyen de transport et le jeune Hadj devait parcourir plusieurs kilomètres à l'aller et au retour. Ceci ne l'a pas empêché de poursuivre ses études jusqu'à l'obtention du BEPC (Brevet d'Etudes du Premier Cycle du second degré). Il aurait pu aller plus loin dans les études, n'était-ce la situation de l'époque. Lycéen, il a été contacté par des membres du réseau des fidais qu'il a intégré pour amener sa contribution à la lutte de libération nationale. Sa tâche fut de transporter les armes du quartier des Planteurs jusqu'en ville : «Je descendais des Planteurs et il y avait plusieurs barages à franchir. Au début, je mettais le pistolet dans le cartable. Les fidais m'ont dit que c'était une mauvaise idée et que la police allait, en premier lieu, fouiller le cartable. J'ai alors pris l'habitude de la mettre à l'arrière de la ceinture. Après avoir franchi le barage, je remettais le pistolet au fidaï. Malheureusement, l'armée française a réussi à démanteler la filière et j'ai été arrêté en 1961. Je n'ai pas été jugé parce que le jour où je devais passer



devant le juge, deux voitures piégées ont explosé dans la prison d'Oran. C'était pendant le ramadhan, juste avant la rupture du jeûne... Quatre ou cinq jours plus tard, nous avons été transférés et je me suis retrouvé au camp de Tifedjouné (wilaya de Blida). C'était un camp immense, qui retenait peut-être 15.000 personnes. Ils ont ensuite ramené ceux qui étaient détenus en France. Après le cessez-le-feu, ils ont commencé à libérer les prisonniers par tranches. Je suis sorti le 24 avril ».

A l'indépendance, Hadj Benchaa intègre les forces de police pour une courte période. Après un stage de 6 mois, il est affecté à Tebessa. Après 5 mois à Tebessa, en sortant de congé, Hadj a rendu la tenue et l'arme et n'est plus retourné à son lieu d'affectation. Les responsables de la police lui ont adressé une correspondance pour lui demander les raisons de son absence. Il est ensuite passé en conseil de discipline. «Je leur ai dit que j'étais soutien de famille et que Tébéssa est très éloignée de ma famille. En outre à Tébéssa, je payais l'hôtel, la blanchisserie, etc. Que me restait-il à envoyer à ma famille ? Que devais-je faire ? Ils

m'ont demandé si je pouvais revenir. J'ai répondu que j'étais disposé à revenir si on m'affectait dans les environs d'Oran. Ils m'ont alors exigé de rembourser les frais du stage...

Trois ou quatre mois après, ils m'ont envoyé la décision de radiation des cadres de la sûreté. Et avec la décision, ils m'avaient envoyé un chèque, avec la paie de six mois à peu près...»

Après avoir quitté la police, Benchaa retourne au port d'Oran en fin d'année 63 ou début 64. «Il faut dire que j'avais pris l'habitude, dès mon jeune âge, d'aller au port d'Oran. Pendant les vacances scolaires, j'y allais pour en tirer quelques subsides. J'exerçais comme pointeur journalier»

Il intègre donc le port comme magasinier. En 1966, il est promu chef de quai. «A l'époque, je travaillais dans la compagnie privée Charles le Borgne. Ensuite est intervenue la nationalisation des aconiers étrangers. C'est la CNAN qui en a eu le monopole. J'ai été transféré à la CNAN. J'ai passé trois ou quatre mois comme chef de quai et j'ai été promu chef de secteur».

Benchaa ne manque pas de parler du métier de dockers et des difficultés de la manutention.

«A l'époque nous travaillions avec des moyens archaïques. Malgré cela, tout se passait très bien. Vous savez, parfois, on fait l'objet d'un stress important, quand on reçoit des équipements qui font plusieurs millions de dollars. Tout le matériel destiné aux puits de pétrole de Hassi Messaoud et Hassi Berkine a débarqué, dans les années 70, dans les ports d'Oran et d'Arzew. Il y avait des pièces qui coûtaient des millions de dollars... Il y avait des pièces de trois et quatre millions de dollars. Nous avons peur de les décharger.... Ce n'était pas facile. Il faut chercher le centre de gravité, le point d'élingage...

Même avec des moyens archaïques, nous n'avons jamais refusé une cargaison. Le métier de docker est difficile et il nous arrivait de manipuler des produits dangereux, voire explosifs.

Nous avons, une fois, reçu des mini trains (omnibus). C'était une cargaison chargée à bord d'un navire algérien (le Ténès). Arrivé sur Annaba, il n'a pas pu décharger parce que là-bas, ils n'avaient pas les moyens de débarquer pareille cargaison. A Alger, même chose. Il est venu à Oran et nous les avons débarqués. Nous avons fabriqué, par nos propres moyens, un palonnier. Nous avons donné les indications à un excellent chaudronnier-soudeur (Salem) qui s'est chargé de la fabrication du palan. Grâce à ça, nous avons pu débarquer les 4 omnibus. A l'époque, Benchadli Kaddour était chef de secteur, un monsieur très compétent. Nous nous sommes concertés et l'idée d'utiliser un palonnier, avec des écarteurs latéraux, a germé. Nous avons étudié tous les points sensibles des omnibus pour que l'opération de déchargement se fasse sans qu'il n'y ait détérioration des omnibus. Et nous avons réussi à les décharger sans qu'il n'y ait le moindre incident». Hadj Benchaa se souvient également de la fameuse tempête de 1980, qui a dévasté le port d'Oran

«La tempête est arrivée de nuit. Le niveau de la mer s'est surélevé. L'eau est arrivée jusqu'à la maison Bastos. Des bateaux ont été soulevés comme fétus de paille et couchés sur les quais. Le lendemain matin, nous avons retrouvé le port dévasté. Trois navires coulés dans les bassins, d'autres couchés sur les quais, d'autres navires ont subi des avaries, trois quais démolis... Pour tout remettre en état il nous a fallu du temps, à peu près une année. J'étais à l'époque chef de quai. La tem-



pête avait emporté la jetée. Il faut vous dire que les blocs qui constituent la jetée pèsent 100 tonnes l'unité. La force de la tempête était telle que ces blocs ont été emportés.»

Benchaa s'est investi totalement dans son travail de chef de secteur, tâche dont il s'acquittera jusqu'au début des années 80. Avec le programme anti pénuries (PAP), au début des années 80, la direction et le syndicat propose à Hadj Benchaa le poste de chef de département Manutention. Il accepte et ne quittera ce poste qu'à sa mise à la retraite, en 1998.

Après sa sortie à la retraite, en 1998, Hadj Benchaa intègre la compagnie allemande AMS (Algérien maritime services) qu'il ne quittera qu'en 2008. Cette compagnie opérait sur tous les ports de l'Ouest (Mostaganem, Ghazaouet, Arzew et Oran). Benchaa y a occupé le poste de responsable du shipping (représentant de l'armateur)...

«A partir de 2008, repos total, avec un programme réglé comme papier à musique : prière à l'aube, réveil à 9 heures, marché, achat de journaux, lecture des journaux, repas à midi, prière de 13 heures, sieste jusqu'à la prière du Aasr... Je marche 3 ou 4 kilomètres quotidiennement, jusqu'au coucher du soleil».

Invité à donner plus d'éléments sur son expérience dans le domaine de la manutention, Hadj Benchaa, mêlant récit et enseignements, revient sur un de ses souvenirs.

«Parfois le manque d'organisation peut générer des catastrophes. Je

me rappelle ce scanner de l'armée qui est arrivé au port d'Oran. Il faisait partie d'un lot de quatre scanners, offerts par l'Emirat du Koweït. Trois ont été débarqués au port d'Alger et un ici. C'était en 2006 ou 2007, je ne me rappelle pas très bien de la date... Quand les militaires sont venus s'enquérir à propos de cet équipement, au port d'Oran, on leur a répondu que le scanner n'est pas encore arrivé... Un jour, en arrivant au bureau, j'ai trouvé un colonel qui m'attendait devant la porte. Il m'a posé le problème «A Alger, on nous dit que le scanner a été débarqué à Oran et l'EPO affirme qu'il n'en est rien». Je lui ai répondu que le scanner a bien débarqué à Oran. Il m'a demandé de descendre, sur le champ, avec lui au port. Nous sommes descendus et je lui ai montré le scanner. Il a piqué une grande colère. Le colis se présente sous forme de conteneur...

Une enquête monstre a été dépêchée par la présidence et nous avons été appelés à la gendarmerie, à la préfecture, au commissariat central...

En fait, ce n'était qu'une négligence de pointage, due à la mauvaise organisation. Quand la marchandise est débarquée, deux pointeurs interviennent : l'un dépendant de la direction commerciale et l'autre du terminal à conteneurs.

Quand le scanner a été débarqué, le pointeur dépendant du terminal à conteneurs s'est dit que ce n'était pas un conteneur et qu'il n'avait pas à le pointer. Le pointeur de la commerciale s'est dit que c'était un conteneur et qu'il n'allait pas le pointer.

Ainsi, le scanner n'a pas été pointé et on a perdu sa trace... Ceci dit, une semaine avant l'arrivée du navire transportant le scanner, les militaires ont assisté à une réunion qui a regroupé les services de la douane, la PAF et la capitainerie. Les militaires ont demandé à être informés dès l'arrivée du navire... Du fait de la mauvaise organisation, ceci n'a pas été fait...»

Dans la famille de la manutention, on n'évoluait pas facilement. «Pour grimper dans la hiérarchie et devenir chef de secteur, par exemple, ce n'était pas aisé. Il fallait d'abord être du métier, avoir les qualités de meneur d'hommes et ensuite faire preuve d'une grande discipline», nous déclare Monsieur Korbaa, PDG de l'EPO.

Quand il s'agit de parler de l'activité portuaire, notamment de la manutention, Hadj Benchara est intarissable: «Les dockers ont la réputation d'être nerveux, leur tâche est dure. Il faut savoir les prendre. Il faut leur dire à quoi ils ont droit et à quoi ils n'en ont pas.

A l'Etranger, pour spécialiser les gens, ils ont distingué entre la manutention et l'acconage. Ce sont deux services différents. La manutention comprend le désarrimage, l'élingage et le débarquement, ou, dans l'autre sens, l'embarquement et l'arrimage. L'acconage, quant à lui, comprend le pointage, le transfert de la marchandise jusqu'au site de stockage, le gardiennage et ce, jusqu'à la livraison au destinataire...

A l'Etranger, il existe des compagnies d'acconage et des compagnies de manutention. Cette distinction entre les deux opérations permet aussi aux gens de se spécialiser dans l'une ou l'autre...

Si les choses étaient organisées on n'aurait pas eu les désagréments de l'opération du scanner dont je vous ai parlée...»

Hadj Benchara n'a pas manqué d'évoquer et à plusieurs reprises durant l'entretien qu'il nous a accordés, son ami Benali Hamed. «Ce monsieur a été exceptionnel et il mérite vraiment qu'on lui rende hommage», nous confie-t-il. Monsieur Amir Ahmed, ancien chef de service commercial à l'EPO et actuel Directeur Général de AMS, témoigne : «Ces deux personnes me rappellent de très bons souvenirs et pour moi, c'était un honneur de travailler avec eux. J'étais plus jeune et ils étaient plus anciens que moi. En tant que chef de département commercial, j'ai beaucoup plus travaillé

avec Hadj Benchara, qui était dans la manutention, qu'avec Benali qui était à la direction technique. J'ai ensuite été nommé responsable du terminal à conteneurs»

Pour ce qui concerne Hadj Benchara, Monsieur Amir évoque «Une personne ayant une excellente éducation. Sur le plan professionnel, il était irréprochable. Il connaissait son travail sur le bout des doigts. Il avait un bon niveau d'instruction. Avec les commandants, les relations se passaient très bien.

Il n'a pas suivi de cours d'anglais mais il l'a appris sur le tas. Ses vis-à-vis étaient les commandants de navires et il lui fallait parler anglais. Il a fini par apprendre tout le lexique de la manutention et portuaire. Il était très respecté.

Quand j'ai pris le terminal à conteneurs, nous étions encore aux premiers travaux d'aménagement. C'est Benchara qui m'a apporté de l'aide en matière de manutention. Il était très disponible en h24... Jusqu'à nos jours, nous avons gardé le contact et je l'appelle à chaque occasion (aïds et fêtes)»

Benali Hamed

Benali Hamed est né le 30 janvier 1942 à Sidi Bel Abbès. Il a été recruté au port d'Oran en 1960. Sa carrière, longue de 40 ans, lui a permis de suivre toute l'histoire du port. Ainsi a-t-il travaillé au temps où c'était encore l'Office National des Ports qui présidait aux destinées du port d'Oran. Il a également travaillé au port d'Arzew et a connu la période de la restructuration en EPO. «C'était un électricien exceptionnel qui connaissait les réseaux électriques du port d'Oran, sur le bout des doigts», témoigne Monsieur Korbaa, PDG de l'EPO.

En effet, ce père de 6 enfants faisait preuve d'une grande maîtrise de l'ancien réseau électrique du port d'Oran. Durant sa carrière, il a eu, en collaboration avec la Sonelgaz, à rénover plusieurs postes transformateurs au niveau du port. Il avait également la responsabilité de la maintenance et des interventions sur les groupes électrogènes de la gare maritime, ainsi que de l'ancienne passerelle des voyageurs. Il était devenu à tel point incontournable que sa présence était indispensable au niveau de la gare maritime durant les arrivées et départs des car-ferries.

Il a également bénéficié d'une formation pour la réparation des scanners de la gare maritime.

Hadj Benchara se rappelle : «Quand je l'ai connu, dans les années 70, il habitait au port d'Oran. Les derniers temps, il a habité Es-Seddikia.

Quand nous travaillions au port, nous n'étions pas dans le même service. Il était à la Direction des Travaux et de la Maintenance (DTM) alors que j'étais à la manutention. Mais nous nous voyons souvent.

Que vous dire à propos de Benali ? Personne au port ne peut dire qu'il a eu un problème ou une dispute avec Benali. Sa disponibilité était totale. Là où on avait besoin de lui, il répondait présent.

C'était un bon électricien. Tout ce qui concernait l'éclairage au sein du port, le courant pour les grues, c'était lui. Mais il ne se suffisait pas de ça, il faisait tout. Il était polyvalent. Je vais vous donner un exemple. Il y avait au port des grues automotrices. Ces grues devaient être chauffées de bon matin, surtout en hiver, avant de démarrer. Cette tâche de chauffage-démarrage devait être remplie par les graisseurs. Alors que ce n'était pas sa tâche, Benali, qui habitait au port, se levait à 6 heures du matin pour chauffer les grues et les préparer pour les grutiers.

«Tellement il était polyvalent qu'on le trouvait partout»

Le PDG de l'EPO, Monsieur Korbaa, se souvient : «Un jour, alors que Benali était à la retraite, nous avons eu l'incident de l'explosion au silo à céréales. Il était de passage quand cela s'est produit. Il est descendu immédiatement au port. Comme il connaissait le réseau à la perfection c'est lui qui a opéré la première section au niveau du silo». Benchara rajoute : «Benali, quand il voit un problème d'électricité, il se précipite. Au port de Mostaganem, quand il voyait un chantier d'électricité, il y allait et ne se gênait pas de donner son avis et des recommandations». Il était tellement disponible, qu'un jour, c'était un vendredi, il ne restait qu'un colis dans le navire qui finissait d'être déchargé, quand la grue est soudainement tombée en panne. On m'a appelé pour me signaler le problème. N'ayant pas trouvé la personne en charge, je suis allé chez Benali. Là-bas, on m'a dit qu'il était au stade Bouakel pour suivre un match de football.

Je me suis pointé à la salle de sonorisation du stade et je l'ai appelé via les haut-parleurs. Il est de suite venu, me demandant ce qui se passait. Je lui ai parlé de la panne. Il a confié ses enfants à son voisin et il est descendu avec moi au port. C'est incroyable, mais j'ai eu l'impression que la grue a eu peur de lui ; cinq minutes après son intervention, elle était en marche. Nous avons pu déposer le colis et libérer le navire...»

Après 40 ans de travail au port d'Oran et sa mise à la retraite, en 1998, Hamed Benali regagne, comme son ami Benchaa, l'entreprise Allemande AMS, où il sera recruté comme agent consignataire. Benchaa revient sur cette période d'après la retraite : «En fait, c'est après la retraite que nous sommes devenus inséparables. Tous les deux, après notre sortie en retraite, nous avons intégré l'entreprise AMS ensemble. Quand nous travaillons au port, nous avons des relations de travail, nous nous voyons assez souvent, mais hors du travail nous n'avions pas de contacts. Nous ne sommes devenus amis qu'une fois avoir intégré AMS.

Quand j'ai quitté AMS, en 2008, je l'ai laissé là-bas. Il y est resté actif jusqu'au 13 février 2011, date de son décès...

Durant 10 ans, nous avons été inséparables. J'étais chef de service Shipping et lui agent consignataire. Mais, en ré-



Benali à droite

alité, il faisait tout (électricité, plomberie, chauffeur, etc.). Durant 10 ans, il n'y a eu aucun problème ni incident entre nous. Comme il aimait bien conduire, il venait chaque matin me prendre pour aller dans l'un des ports où nous activions (Oran, Mostaganem, Arzew, Ghazaouet)».

Avec une certaine émotion, Benchaa reprend : «J'aimais bien le taquiner. Quand nous partions à Ghazaouet, les routes étaient encore dangereuses à la fin des années 90, j'aimais bien prendre un raccourci. Pour l'aller, il ne disait rien mais pour le retour, il ne voulait pas prendre cette route. Il voulait passer par Maghnia et faire tout un détour, parce que cette route était plus sûre. Donc, à chaque voyage, je

m'entêtais à passer par le chemin le plus court...

Un jour d'ailleurs, sur cette route, les terroristes avaient arrêté une demi-douzaine de véhicules. Ils ont brûlé, ce jour-là, un camion, malgré l'interposition du chauffeur, et ont incendié également une ambulance».

Monsieur Amir Ahmed, Directeur Général de AMS, se souvient : «A l'époque où j'étais à l'EPO, Benali était notre vis-à-vis à la direction des travaux et de la maintenance, il était plus versé sur le plan de l'électricité et il suivait tout ce dont il a traité au niveau du port.

Il connaissait le parcours de tous les câbles souterrains du port. Même quand il a quitté l'EPO et qu'il a rejoint AMS, les responsables de la DTM ont continué à l'appeler pour se renseigner sur le passage de tel ou tel câble. Il leur répondait volontiers. Et quand il était libre, il lui arrivait même de descendre au port pour donner un coup de main... El Hadj Benali, qui était au service technique, était quelqu'un de disponible en h24. En été, par exemple, saison où la gare maritime était très sollicitée, quand il y avait des pannes d'électricité, on l'appelait. Même à deux heures du matin, il répondait présent. Il prenait sa voiture et descendait au port. Et en ce qui concernait la panne, il y allait directement... Les pylônes de 30 mètres de haut que vous voyez dans le port, le projet c'est lui qui l'a suivi. Il parlait le français de façon impeccable».

Invité à en dire un peu plus sur la personnalité de Hamed Benali, Hadj Benchaa conclut : «Benali avait la parole rare et était conciliant. Même quand ça ne lui plaisait pas, il ne disait rien. Il avait toutes les qualités. Il était très pieux et ne s'occupait pas des choses qui ne le concernaient pas. Monsieur Benali mérite tous les hommages».



Benchaa, à droite, Benali, à gauche

MOHAMED TOUNSI

La polyvalence comme leitmotiv



M. Mohamed Tounsi, âgé de 37 ans, a obtenu, en 2007, son diplôme d'ingénieur d'Etat en électrotechnique, option réseaux électriques, à l'université de l'USTO. Il intègre l'Entreprise Portuaire d'Oran en mai 2008, en tant qu'ingénieur à la Direction des Travaux et Maintenance (DTM).

«J'avais 24 ans et j'ai commencé à la base. J'ai mis la blouse de travail et j'ai débuté à partir du plus petit interrupteur. J'ai eu à m'impliquer dans l'installation des mâts d'éclairage qui font jusqu'à 30 mètres de hauteur, j'ai ensuite travaillé dans la maintenance du réseau, la maintenance des groupes électrogènes, les scanners à bagages. Par la suite, j'ai évolué et je me suis attaqué aux études, en tant qu'ingénieur chargé de projets; ce qui signifie que je m'occupe du projet, de l'étude préalable du projet jusqu'au suivi de sa réalisation et de la maintenance, en passant par son évaluation technique et financière».

Tout en travaillant, il poursuit ses études et décroche, en 2015, le magister spécialité réseaux électriques. Son thème d'études portait sur l'utilisation de l'intelligence artificielle dans les réseaux électriques (Sys-

tèmes experts pour la gestion des réseaux électriques et systèmes experts comme outils d'optimisation dans les réseaux électriques). Ne s'arrêtant pas en si bon chemin et toujours dans le souci de faire le lien



entre le domaine professionnel et les études, Mohamed Tounsi s'inscrit en doctorat, en sciences, dans la spécialité des réseaux électriques, en 2017. Actuellement il est à sa quatrième inscription et son thème concerne l'optimisation de l'énergie électrique. «Le choix de ce thème a été motivé par la réception prochaine des équipements du terminal à conteneurs. Le terminal à conteneurs pose beaucoup de problèmes d'optimisation. On peut s'inspirer d'algorithmes pour résoudre ces problèmes». Durant son parcours à l'EPO, M. Tounsi a été sollicité par d'autres directions de l'entreprise. Ainsi a-t-il travaillé dans le patrimoine, l'inventaire, exerçant plusieurs métiers, avec, toujours en tête, le souci de la polyvalence. En Février 2020, il rejoint le terminal à conteneurs, en prévision de l'arrivée de nouvelles machines et de technologies très avancées (RTG, portiques de quais, système de gestion international).

A ce niveau de sa carrière, Monsieur Tounsi ambitionne de mettre à disposition du terminal à conteneurs tout ce qu'il a appris et capitalisé durant ses études et ses premières années de travail. «Je voudrais travailler sur le nouveau système : partie opérationnelle, partie maintenance et partie système d'informations. Il serait souhaitable, pour ce faire, d'établir une feuille de route et de travailler selon ses directives pour être au rendez-vous de l'ouverture de ce terminal à conteneurs».



**Nouvelle fonction :
Superviseur de matériel au niveau
du terminal à conteneurs**

La modernisation du port d'Oran s'inscrit dans la dimension régionale et méditerranéenne que l'EPO ambitionne de reprendre. L'extension du terminal à conteneur ne concerne, par conséquent, pas uniquement Oran et son hinterland mais s'inscrit dans cette dimension méditerranéenne. Avec l'évolution de la situation, la création d'activités, leur extension et le développement des performances, de nouvelles tâches apparaissent, nécessitant leur regroupement dans des fonctions inédites. Ainsi en est-il de l'extension et de la modernisation du terminal à conteneurs, qui, à terme, donnera naissance à de nouvelles fonctions, de nouveaux métiers. Dès à présent, l'EPO a, par conséquent, créé le poste de superviseur de matériel au niveau du terminal à conteneurs. Mohamed Tounsi, jeune ingénieur ayant une bonne expérience dans le domaine portuaire, revient sur sa nouvelle fonction : «J'occupe actuellement le poste de responsable logistique, avec comme métier celui de superviseur de matériel. C'est un peu le trait d'union entre la maintenance et l'exploitation». Concrètement, ce poste prend en charge la préparation de la liste du matériel à affecter au terminal. Ainsi et sur la base de la situation des navires, qui parvient du bureau des mouvements, le superviseur affecte le matériel nécessaire à l'acconnage et la manutention. Dans le cas où les chefs de parc rencontrent des problèmes, ils en font part au superviseur qui suit également la maintenance des engins. Qui dit maintenance, évoque forcément l'aspect préventif. A ce sujet, un planning est réalisé en collaboration avec la maintenance, pour entretenir le matériel. Notre interlocuteur reprend: «Nous avons également une partie vulcanisation, une petite station de lavage-graissage et des contrôleurs de matériel (2 contrôleurs par shifts). En cas d'accident, la signalisation est immédiate». Outre ces tâches, «Un autre volet, nouveau, s'est ajouté ; celui de la digitalisation de la gestion du parc. Comme nos travailleurs ne sont pas tous habitués à l'outil informatique, nous leur faisons des séances d'auto-formation et d'auto recyclage. Tout ce

travail pour préparer ces équipes au futur terminal et pour l'instauration du système de gestion de la maintenance assisté par ordinateur (GMAO). Au moment de la réception des logiciels ou des systèmes d'utilisation, nos équipes seront prêtes», ajoute Monsieur Tounsi. Avant même que les travaux d'aménagement et d'équipement du nouveau terminal à conteneurs ne soient achevés, le poste est déjà créé. Ceci pour deux raisons. En effet, il s'agit de contribuer à l'organisation et la gestion de l'actuel terminal à conteneurs d'une part et, d'autre part, de contribuer à l'aménagement et à l'équipement du nouveau. «Actuellement nous sommes en train de préparer le budget de 2021, concernant les investissements. C'est très important du fait de la répercussion de ces investissements sur l'organisation du travail. Quel sera le mode de travail sur le terminal à conteneurs : allons-nous utiliser des tracteurs avec remorques ou des cavaliers gerbeurs pour transférer les conteneurs de la zone de débarquement à la zone de stockage? Nous sommes également en train de développer le système d'utilisation, dans la mesure où nous aurons probablement une salle de contrôle qui permet de commander toutes les opérations. Toutes les opérations seront panifiées (sur navires, zones de stockage, livraison). Même les accès seront en relation avec la salle de contrôle». Quand Monsieur Tounsi évoque le nouveau terminal à conteneurs, il est intarissable, évoquant la réalité actuelle, les perspectives de l'entreprise et son apport, aussi infime soit-il, dans l'amélioration de la situation. A cet effet, Monsieur Tounsi, outre les connaissances acquises durant ses études et ses premières années de travail, s'est lancé dans une vaste opération d'études, utilisant le net, pour examiner la manière de travailler d'autres ports. Il a également effectué des visites aux ports d'Alger et de Bejaia et s'est intéressé aux méthodes de travail respectives de DP-World et de BMT. A travers des vidéos et de la documentation, il a étudié les systèmes de gestion utilisés dans des ports africains (Sénégal, Nigeria, Ghana). Monsieur Tounsi ambitionne, à travers ces recherches et études, la création d'un système propre à l'EPO. .../...

Parallèlement à son activité au port, M. Tounsi Mohamed a assuré, de 2016 à 2019, des vacances à l'université, faculté génie électrique (dans les trois départements : automatisme, électronique et électrotechnique). «J'ai arrêté à cause de l'épidémie de Corona Virus, puisque les cours ont été suspendus».

Sa relation avec l'université n'a jamais cessé. En effet, quand ce n'est pas ses propres études qui l'y ramènent, ce sont les problèmes qui se posent dans son monde professionnel qui l'y entraînent. «Comme je suis à l'université, je suis entré en contact avec d'autres départements afin d'entrevoir la possibilité de traiter les problèmes du terminal à conteneurs en coordination avec l'université. Nous travaillons actuellement avec l'université de Tlemcen, avec le génie industriel, option logistique. Exemple: la planification des zones de stockage. Le système RTG travaille avec les blocs. Si on ne planifie pas bien, pour retrouver un conteneur, il faudra tout chambouler, il faudra faire un inventaire de tous les conteneurs pour le repérer. Nous avons lancé les travaux avec des étudiants. Ils étudieront la question avec leur encadreur et nous feront part des solutions au problème posé. Le mode de gestion du terminal à conteneur n'est pas le mode classique que nous utilisons actuellement».

.../... «Nous avons fait des visites au niveau des ports utilisant le système international. Nous allons essayer d'adopter un système pour l'adapter ensuite à la situation du port d'Oran... Nous ne travaillons pas seuls. Il y a plusieurs intervenants (PAF, Douanes, transitaires, compagnies maritimes). Il s'agit donc d'adapter le système que nous allons adopter à la situation concrète du port d'Oran. Actuellement, nous travaillons avec un mode classique, sans planification. Vous savez que le système industriel est passé de la génération 1 à la génération 5 (manuel, à vapeur, mécanique, automatisé, internet of thing). Nous allons passer à la quatrième génération 4 (automatisé). On pourra plus facilement évoluer plus tard». Il est à souligner que le système actuel fonctionne avec du papier. La gestion et l'archivage présentent énormément de difficultés, notamment en ce qui concerne la partie maintenance. «A notre niveau, nous avons une vision plus large, plus complète de la situation (situation des navires, l'état des travaux à réaliser, la situation du personnel, le planning de la maintenance). Notre démarche consiste à centraliser toute l'information au niveau de la structure du suivi du matériel pour mieux l'entretenir et le faire fonctionner à l'optimum de ses capacités». Concernant le système informatique, Monsieur Slimani, Directeur des Systèmes d'Information à l'EPO, a pris en charge le développement d'un système informatique, un système de gestion informatisée du terminal à conteneurs. «Il est arrivé presque à la fin de ce projet. Bien sûr, cette version sera mise à notre disposition pour l'étudier et identifier les difficultés. Sur la base de nos réserves, le système sera modifié et perfectionné», nous confie Mohamed Tounsi.

Investissements année 2020



Dans le but d'augmenter ses capacités et ses performances de traitement des marchandises dans les conditions optimum de sécurité, l'Entreprise Portuaire d'Oran a procédé, durant l'année 2020 à des investissements ciblés dont le montant total s'élève à 426 840 748 DA. Ainsi, le silo à céréales a-t-il bénéficié de l'acquisition de quatre trémies à céréales ; une opération qui confirme la volonté de l'EPO de soutenir la dynamique enclenchée depuis quelques années et qui consiste à maintenir haut, les performances de déchargement où des records sont enregistrés chaque mois. De son côté le parc engin a été renforcé par 4 stackers de 45 tonnes, dont l'acquisition

s'est étalée le long de l'année 2020. Ces stackers viennent renforcer un parc déjà très fourni pour faire face à une demande sans cesse croissante de trafic. En outre, la Direction de l'Exploitation a enregistré l'achat d'un chargeur sur pneus L566, en tout début de l'année. La Direction de la logistique a acquis, en mai de la même année, trois bennes standard d'une capacité de 25 m³ / 52 tonnes, de freinage conventionnel, avec kit d'adaptation du système de manipulation. Il est également à noter l'installation et la mise en service, au niveau de la gare maritime, d'un scanner à bagages de marque Astrophysics, modèle XIS-100X.

DIGITALISATION

Le virage du numérique de l'entreprise portuaire d'Oran

Par Mohamed Slimani

La transformation digitale, dont nous parlons depuis des années, se retrouve au cœur des priorités des entreprises et plus que jamais avec les situations inédites que nous traversons (Covid...).

Parfois appelée transformation numérique (ou digitalisation), cette transformation digitale de l'entreprise est en réalité la numérisation de son activité. Notons bien qu'il s'agit de l'intégralité de l'activité de l'entreprise et pas uniquement de la digitalisation du marketing et de la communication ou du commerce. C'est en effet un processus global, une véritable rupture, qui intègre toutes les innovations technologiques (CRM, système d'information performant, marketing automation...), mais aussi commerciales, dont l'entreprise a besoin pour maximiser, faire évoluer ou transformer sa chaîne de valeur et son business model. Cela suppose également un changement de mentalité des collaborateurs et une acceptation de la rupture avec le modèle du passé. «La digitalisation des entreprises consiste à prendre un virage numérique dans la stratégie et l'organisation interne de la société». Cette dernière, grâce aux outils du digital, fait en sorte de connecter les employés entre eux, à l'entreprise et au monde extérieur. Dans la dimension de digitalisation des entreprises, on inclut aussi l'utilisation systématique du numérique à tous les usages professionnels. Cette transformation digitale est une véritable révolution, présentant des avantages indéniables pour aborder le virage numérique. Les avantages de la digitalisation d'une entreprise sont nombreux. On doit citer, entre autres, la possibilité pour une entreprise d'élargir sa frontière en supprimant toute notion de distance. Cela revient à dire que la dématérialisation des contenus permet d'atteindre un public plus vaste. La transmission de l'information se fait en outre de manière instantanée. Le partage de contenus et la possibilité de les modifier à tout moment favorisent la collaboration entre les membres du personnel, les collaborateurs et les partenaires. On peut également citer, parmi les bénéfices de la digitalisation de l'entreprise, le gain de temps qu'elle permet en rendant certaines opérations automatiques. Enfin, le risque d'erreurs est réduit, car les anomalies sont plus simples à détecter et à réparer quand on passe au digital.

Avec les orientations des Pouvoirs Publics et sous l'impulsion de la Serports, l'en-

treprise portuaire d'Oran a entamé sa transformation digitale et ce depuis plus de deux ans. Ce virage s'est traduit par la définition d'une stratégie de numérisation de son activité, basée sur deux axes ; le premier étant la numérisation de l'ensemble des processus de l'entreprise (internes) et le second se focalisant sur la gestion de la clientèle par la mise en place de solutions de communications modernes et efficace, tel qu'un site Web efficace et un espace client mobile pour la fluidisation des échanges entre l'entreprise et ses clients.

Digitalisation interne

La direction des systèmes d'information de l'entreprise a entamé la numérisation des processus en suivant les étapes suivantes.

1. Numérisation de l'activité administrative (comptabilité, finances, facturation, GRH, Gestion de stock...) engendrant une fluidification du circuit de communication et surtout la centralisation des données y afférentes sur une seule source de données.

2. Mise en place de plusieurs modules de gestion des processus métiers de l'entreprise (Gestion des escales des navires, de la maintenance, du terminal à conteneurs, la gestion de la maintenance assistée par ordinateur -GMAO...) dans le but de construire un ERP métier.

3. La mise en place d'une solution de gestion électronique de document pour l'ensemble des directions de l'entreprise portuaire d'Oran. Ces étapes d'acquisition, de création et de mise en place de solutions informatiques permettront d'avoir un ERP global pour l'ensemble des activités de l'entreprise.

Digitalisation externe

La digitalisation des processus de gestion de l'entreprise est certes primordiale, mais il faut également s'intéresser à la digitalisation des interactions avec les clients, avec les prospects et au sein même de son équipe. Une entreprise digitale doit mettre à la disposition de sa clientèle un espace de dialogue multi-support et accessible

Facturation

Gestion des factures, devis, avoirs...etc.

Patrimoine

Gestion patrimoine, inventaires....

Stock

Gestion des magasins et approvisionnements.

**Recouvrement**

Gestion des recouvrements clients en interface avec la facturation

Ressources humaines

Gestion des ressources humaines (Contrat, fiche de poste, carrière...).

Comptabilité

Gestion de la comptabilité.

NAVGIS

Gestion des entrées, sorties et mouvement des navires.

**EXPLOITIS**

Gestion de l'exploitation des navires hors conteneurs

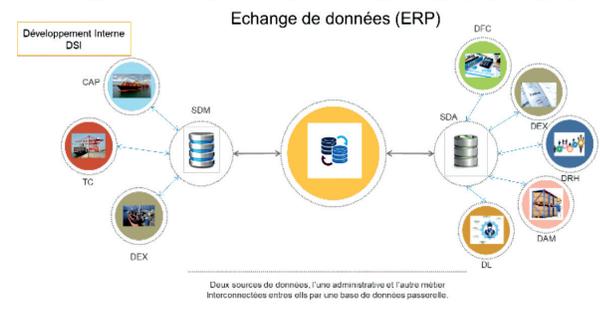
TERMINALIS

Gestion de l'exploitation du terminal à conteneurs.

STATIS

Tableaux de bord de l'ensemble de l'activité portuaire

ERP PORTUAIRE - ESCALIS



à tout moment, ainsi qu'un espace client facile d'utilisation, regroupant l'ensemble des informations partagées entre lui et l'entreprise. La digitalisation implique aussi l'optimisation de la communication interne de l'entreprise de manière à gagner en rapidité dans la manière de répondre aux besoins des clients. A partir de ce constat, l'entreprise portuaire d'Oran sur orientation de la Serports a mis en service un espace client dédié aux agents maritimes afin de saisir les avis d'arrivée de leurs navires, de consulter la situation quotidienne des navires ainsi que le procès-verbal de la commission de placement des navires et ce, à tout moment à partir de n'importe quel lieu (à condition bien sûr de disposer d'un ordinateur, smartphone... et d'un accès à internet). Cet espace sera, au fur et à mesure, enrichi avec plus de fonctionnalités et d'informations, facilitant et fluidifiant la communication entre l'entreprise portuaire et sa clientèle.

Le 22 octobre s'est tenue, au port d'Oran, une conférence régionale des cadres syndicaux de la région Ouest, sous la présidence de Monsieur Labatcha, Secrétaire Général de l'Union Générale des Travailleurs Algériens (UGTA)

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES CADRES SYNDICAUX UGTA DE LA RÉGION OUEST

4.000 participants au port d'Oran



traverse le pays : «Le pays fait face à des difficultés et des défis, résultant des dérives et de l'accumulation d'un mode de gestion qui ont longtemps prévalu dans le passé». L'orateur a déclaré que l'UGTA a présenté un certain nombre de propositions pour enrichir les débats concernant le projet de constitution. Il n'a pas manqué également de mettre en relief le rôle que peuvent et doivent jouer les travailleurs, qui constituent la majorité du peuple, «dans la réussite de ce rendez-vous historique». M. Labatcha a terminé son intervention par un appel aux syndicalistes et travailleurs à voter en force, le 1er novembre 2020... Après l'assemblée générale, la délégation a opéré une visite au niveau du terminal à conteneurs, en cours d'aménagement. L'EPO a mobilisé deux remorqueurs et une pilotine pour conduire les invités sur le terrain. Monsieur Miliani a tenu à souligner : «La manifestation a été bien organisée et la police nous a beaucoup aidés. Nous avons respecté les mesures de distanciation et de prévention, la direction de l'EPO ayant mis à la disposition de toute l'assistance, bavettes et gel désinfectant.

Monsieur Miliani, président du comité de participation de l'Entreprise Portuaire d'Oran (EPO), nous précise : «Avec Monsieur Labatcha, il y avait 48 secrétaires généraux d'Unions de wilaya et 11 secrétaires nationaux. Il y avait également les syndicalistes des différentes entreprises de la wilaya. Les syndicalistes de toutes les entreprises étaient présents (Naftal, Seor, Eto...) Au total, nous étions plus de 4.000 participants, tous syndicalistes. La grande salle du dock, bâtiment C, n'avait pas suffi à contenir les participants et beaucoup sont restés à l'extérieur, où nous avons disposé des sièges pour les accueillir. Il est à préciser que l'activité au port d'Oran ne s'est pas arrêtée et le travail a suivi son cours normal.» Faut-il rappeler que la rencontre d'Oran, qui s'est déroulée de 9 heures à midi, fait partie d'une série d'assemblées organisées à travers le territoire national (Alger, Skikda, Annaba, Laghouat et d'autres chefs-lieux de wilaya), autour du référendum concernant le projet d'amendement constitutionnel.

A la tribune se sont relayés, Monsieur Miliani, en tant que membre de l'Union de wilaya d'Oran, monsieur Kina, secrétaire général de la section

syndicale de l'EPO, Monsieur Boudjemaa, Secrétaire Général de l'Union de Wilaya d'Oran, Monsieur Korbaa, PDG de l'EPO, et enfin Monsieur Labatcha, secrétaire général de l'UGTA. Dans son allocution, le Secrétaire Général de l'UGTA a considéré le projet d'amendement constitutionnel comme «un passage obligé pour l'édification d'une Algérie nouvelle, rompant ainsi avec les pratiques du passé. Il permet de garantir les revendications du mouvement populaire ainsi que les acquis du peuple et des travailleurs» Monsieur Labatcha est revenu sur la situation que



REPRÉSENTATION DES TRAVAILLEURS

Renouvellement du Comité de Participation

Le 3 janvier 2021 ont eu lieu les élections pour le renouvellement du comité de participation de l'Entreprise Portuaire d'Oran (EPO). Cette opération a été précédée par une réunion de préparation qui s'est tenue le 28 décembre 2020 à la salle de conférences de la gare maritime.

Durant cette réunion, les participants ont examiné plusieurs points. Ainsi ont-ils eu à se pencher sur la question de la désignation des membres des bureaux de vote et la définition de leurs missions. Au titre de ce dernier point, il est à souligner que les membres des bureaux de vote ont été chargés de veiller au bon déroulement des élections et aux consignes de respect du protocole sanitaire. Les participants ont également eu à se prononcer sur le nombre de bureaux de vote. Ainsi a-t-il été décidé de mettre en place 7 bureaux de vote, à travers l'enceinte portuaire. Le premier bureau installé au niveau de la capitainerie était ouvert aux électeurs provenant de la capitainerie et du PFSO. Le second bureau, installé au centre de formation concernait les votants provenant de la Direction Générale, la Direction des Etudes et Planification, la Direction des Ressources Humaines, la Direction Finances et comptabilité et la Direction des Systèmes d'Information. Le bureau n° 3, installé au niveau de la Direction d'Exploitation, concernait le secteur I, la Direction de l'Exploitation, le silo à céréales, la gare maritime et le parc roulier. Le bureau n° 4 au secteur II, ouvert pour les électeurs du secteur II, le service pelles mécaniques, les grutiers, le service relevage et Transport et le commercial. Le bureau n° 5, ouvert au secteur III concernait les votants du secteur III, secteur IV et le commercial.



Le bureau n° 6 concernait le terminal à conteneurs. Et enfin, le bureau n° 7 ouvert au niveau de la Direction de la Logistique. L'opération des élections en soi, s'est déroulée en présence d'un huissier de justice, qui a commencé par la vérification des urnes et leur fermeture. Les bureaux ont été ouverts, juste après, aux électeurs qui arrivaient. Il est à noter que le travail, au niveau des différentes structures, n'a pas été interrompu et que les travailleurs se sont organisés en conséquence. Pour les employés dont le poste de travail était éloigné des bureaux de vote ouverts, l'entreprise a mis à leur disposition un bus qui les accompagnait à l'aller et au retour. Il est à préciser que l'opération de renouvellement se présentait en un vote par oui ou non concernant la même composante que celle du précédent comité de participation. L'opération a duré de 8 heures du matin à 15 heures 30 ; heure de clôture et début du dépouillement.

Le détail des statistiques par bureau, donne les résultats suivants :
 Bureau 1 (Capitainerie) : 300 votants sur 300 inscrits et 285 « oui »
 Bureau 2 (Centre de formation) : 194 sur 195 et 188 « oui »
 Bureau 3 (Direction d'exploitation) : 407 sur 423 et 394 « oui »



Bureau 4 (Dock 11, secteur 2) : 424 sur 437 et 409 « oui »

Bureau 5 (Centre d'embauche S 3) : 327 sur 359 et 316 « oui »

Bureau 6 (Terminal) : 284 sur 286 et 284 « oui »

Bureau 7 (Direction logistique) : 199 sur 206 et 196 « oui »

Au total les résultats du dépouillement, sous la surveillance d'un huissier de justice, ont donné les résultats suivants :

Taux de participation : 97%

Bulletins oui : 97%

Bulletins non : 3%

Par conséquent, le précédent comité de participation a été reconduit, en totalité, sous la présidence de Monsieur Miliiani Djilali. Il est composé également de MM. Hadad Karim, Vice-président, Kina Benyahia, Raïs Ali Benyagoub, Bouabdellah Hbib, Djelloul Mohamed, Senoussia Tayeb, Oucif Chahmi, Bendjehane Hanifi, Boumetloua Nadir et Madame Hachemi Malika, membres.



ACTIVITÉS SYNDICALES

Formation des cadres syndicaux

Après une pause qui a duré une année, du fait de la pandémie du Corona Virus, les activités du cycle de formation syndicale pour l'année 2021 ont repris le dimanche 10 janvier 2021. C'est sous l'égide de l'Union de Wilaya d'Oran de l'Union Générale des Travailleurs Algériens (UGTA), à sa tête le secrétaire général, Monsieur Bendjima Boudjema, que le signal de départ a été donné, dans la salle des conférences de l'Entreprise Portuaire d'Oran, en présence des représentants des cadres syndicaux provenant de divers secteurs et entreprises. A la tribune se sont succédé plusieurs orateurs. Ainsi et après le discours d'ouverture, prononcé par Monsieur Miliani Djillali, secrétaire chargé de l'information et la formation de l'Union de Wilaya UGTA d'Oran,

la parole fut donnée, tour à tour, à Monsieur Bendjima Boudjema et aux membres du secrétariat de l'Union de Wilaya, qui ont mis en relief l'importance de la formation dans le développement des droits syndicaux. Un riche débat s'en est

suivi, animé par les cadres syndicaux dont les interventions ont évoqué divers sujets centrés sur l'activité syndicale. A la fin des débats, les participants ont été invités à partager un repas, offert par la section syndicale de l'EPO.



Activités des Œuvres Sociales

En matière d'aide aux travailleurs et leur ayant-droits pour des raisons de santé, le comité des œuvres sociales a initié 376 actions allant des interventions chirurgicales, aux soins dentaires, aux IRM et scanners en passant par les accouchements et autres actes médicaux, pour un montant consenti de 12.457.718,90 DA. Quant aux aides pour mariages, décès et circoncision, elles ont atteint 9.315.000,00 DA. L'activité Hadj et Omra a été lourdement impactée par la pandémie de COVID 19, en 2020 et n'a bénéficié qu'à 16 personnes, partis en Omra pour la somme globale de 1.600.000,00DA, alors qu'en 2019, cette activité a mobilisé 9.900.000,00 DA au bénéfice de 81 personnes.

L'aide à la scolarisation a nécessité la mobilisation de 10 232 000,00 DA au bénéfice de 2558 enfants de travailleurs. Trois travailleurs par-

tis en retraite se sont vus attribuer une prime totale de 600.000,00 DA. L'aide pour la prise en charge d'enfants handicapés et les orphelins a atteint 214.000,00 DA et a concerné 21 enfants. Enfin des aides exceptionnelles ont mobilisé un montant de 400.000,00 DA. Durant l'année 2020, le comité des œuvres sociales a consenti des aides de l'ordre de 35.468.868,90 en régression par rapport à l'année 2019, où il a été enre-

gistré la somme de 44.377.043,37 DA et ce du fait de l'avènement de la pandémie du COVID 19 qui a empêché beaucoup d'activités, notamment les soins à l'étranger, le Hadj et la Omra.

Au chapitre des prêts, le comité des œuvres sociales en a consenti 1884, pour un montant global de 477 614 900,00 DA, en 2020, en nette hausse par rapport à l'année précédente où il a été enregistré 1774 prêts, totalisant la somme de 360.978.000,00 DA

Corona Virus

Il est à rappeler qu'en ce qui concerne la question du corona virus, la section syndicale et le comité de participation ont également contribué à faire face à la crise. Vu toutes les contraintes générées par le confinement et celles inhérentes à la nouvelle organisation qui en a résulté, l'EPO a quand même pu travailler en trois shifts. Avec la mobilisation des moyens, notamment de transport, l'activité du port d'Oran n'a pas diminué.

L'EVOLUTION DU TRAFIC PAR MODE DE CONDITIONNEMENT 2019/2020

DESIGNATION	IMP+EXP		Ecart chiffré
	2019	2020	
TRAFIC GLOBAL	9 301 951	10 116 925	814 974
VRAC SOLIDES	4 191 177	5 149 284	958 107
VRAC LIQUIDES	336 310	327 316	-8 994
MDS DIVERSES	4 774 464	4 640 325	-134 139

L'EVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS 2019/2020

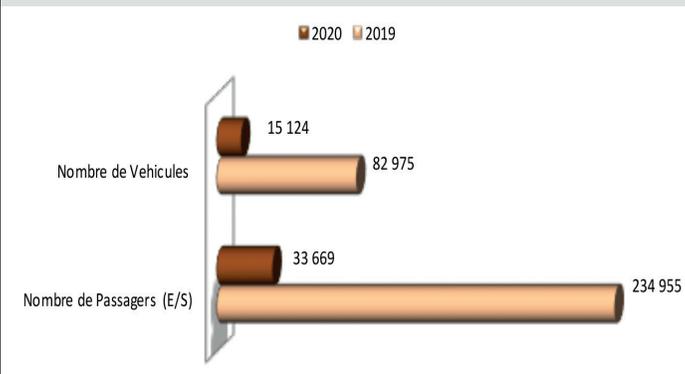
	2019	2020	Ecart chiffré
Nombre de Passagers (E/S)	234 955	33 669	-201 286
Nombre de Vehicules	82 975	15 124	-67 851

REPARTITION DU TRAFIC GLOBAL DE L'EXERCICE 2019/2020

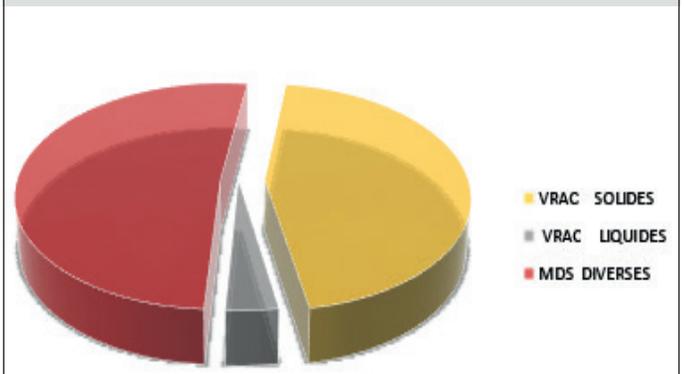
	2019	2020
VRAC SOLIDES	45 %	51%
VRAC LIQUIDES	4%	3%
MDS DIVERSES	51 %	46%

Dans un contexte sanitaire mondial très difficile et en dépit des restrictions engendrées par la lutte contre la propagation du COVID-19, le port d'Oran a réussi à augmenter la cadence de déchargement et améliorer les conditions de traitement des marchandises avec un débit moyen de débarquement de 44;000T/jour, et c'est ainsi que le seuil de 10 MT de marchandises a été franchi pour la première fois. L'exercice 2020 se clôture par la réalisation d'un trafic global de 10 116 925 Tonnes, soit une augmentation de 9% par rapport à l'exercice précédent. L'essentiel de la croissance a été enregistré par les vrac solides. Cette activité a connu une hausse de 23% soit 958.107 tonnes par rapport à la même période de l'exercice 2019, par contre les marchandises diverses et les vrac liquides ont connu une diminution respectivement de 134 139 tonnes représentant -03% et de 8 994 tonnes soit -03% par rapport à la même période de l'exercice précédent. La baisse dans les marchandises diverses a été engendrée principalement par la régression du trafic conteneurisé qui a fortement été impacté par la crise sanitaire durant l'exercice 2020 et a enregistré une diminution de 55 204 EVP soit -20% par rapport à l'exercice 2019 Le trafic passagers a été fortement impacté par la crise sanitaire mondiale et a enregistré une chute de l'ordre de 86%.

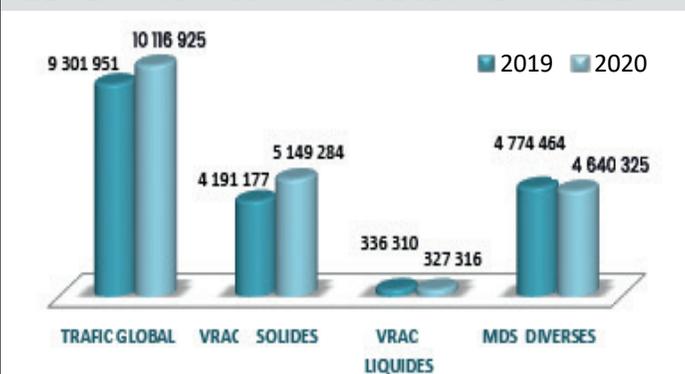
L'EVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS



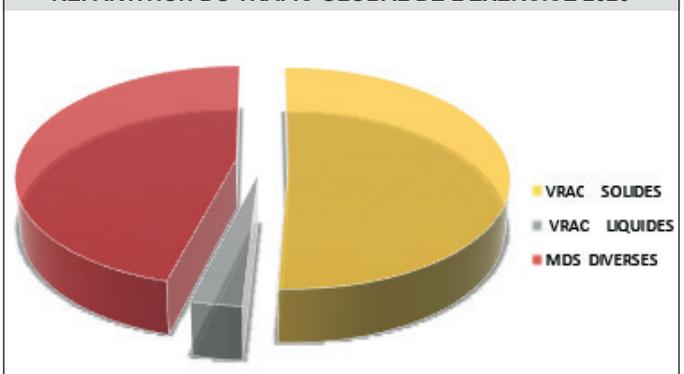
REPARTITION DU TRAFIC GLOBAL DE L'EXERCICE 2019



L'EVOLUTION DU TRAFIC PAR MODE DE CONDITIONNEMENT



REPARTITION DU TRAFIC GLOBAL DE L'EXERCICE 2020





مؤسسة ميناء وهران
ENTREPRISE PORTUAIRE D'ORAN



Vrac Solide

ENTREPRISE PORTUAIRE D'ORAN

041 33 24 41 - 041 33 24 97 - 041 33 24 49
pdg@port-oran.dz / eposecretariat@yahoo.fr

www.port-oran.dz

01. Rue 20 Août, Oran, Algérie

