

Colloque en commémoration du 5 juillet

Le port d'Oran commémore le 60^{ème} anniversaire de l'indépendance



L'EPO COMMÉMORE LA JOURNÉE MONDIALE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SANTÉ AU TRAVAIL

Rencontre sur la «Prévention et gestion des risques en milieu portuaire»

VISITE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le terminal à conteneurs au menu

MONSIEUR MOHAMED SOFIANE SLIMANI, DIRECTEUR DE LA DIGITALISATION ET DE LA NUMÉRISATION DE L'EPO

«L'ERP ESCALIS au profit de la digitalisation du 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.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

Conception et réalisation

Maa-com



Infographie :

Mehdi FEHAM

Photos :

DALI YOUCEF

SOMMAIRE

ÉDITO

3

5 juillet 1962-2022

Des réalisations à la mesure des ambitions

ACTUALITÉ

4

L'EPO commémore la journée mondiale de la sécurité et de la santé au travail

Rencontre sur la «Prévention et gestion des risques en milieu portuaire»

7

Visite du Ministre des Transports

Le terminal à conteneurs au menu

EVÈNEMENT

8

Colloque en commémoration du 5 juillet

Le port d'Oran commémore le 60^{ème} anniversaire de l'indépendance

ENTRETIEN

12

Monsieur Mohamed Sofiane Slimani, Directeur de la digitalisation et de la numérisation de l'EPO

«L'ERP ESCALIS au profit de la digitalisation du port d'ORAN»

PORTRAIT

16

M. Youcef Mohamed, responsable de la gare maritime

Assurer le confort des voyageurs

SYNDICAT

18

Les syndicalistes sur tous les fronts

HISTOIRE

20

Évolution des fonctions du port à travers l'histoire

ACTUALITÉ

22

Coopération militaire

Voilier-école Italien au port d'Oran

Participation à la 53^{ème} FIA

STATISTIQUES

23

Bilan 1er semestre 2022

ÉDITO

5 juillet 1962-2022 : Des réalisations à la mesure des ambitions

Moment important dans la vie de notre pays, la célébration du 60ème anniversaire de l'indépendance qui est également la fête de la jeunesse qui intervient le 5 juillet est une occasion pour apprécier les innombrables réalisations effectuées par l'Algérie souveraine.

Au-delà du recouvrement de l'indépendance et de la souveraineté après avoir consenti des sacrifices suprêmes, l'Algérie a marqué, durant les 60 dernières années, des points importants, sur tous les plans. La consolidation de l'indépendance politique s'est accompagnée par l'édification d'institutions fortes, par la mise en place d'instruments permettant l'émancipation de la société, par la démocratisation de l'enseignement, de la culture et la mise en place de soins accessibles à toute la population. Elle s'est surtout accompagnée de la construction d'une économie forte et indépendante permettant la création de richesses.

Le port d'Oran qui a payé, lui aussi, un lourd tribut à l'indépendance du pays, était aux avant-postes, dès le 5 juillet 1962, dans la bataille de l'édification nationale. Ses travailleurs et cadres ont relevé tous les défis et repris une activité que le colonisateur avait consacrée à ses propres intérêts, durant son occupation. Les travailleurs portuaires ont, à l'instar de tous les algériens, remis la machine économique en marche, malgré le manque de moyens matériels et techniques.

En soixante années d'indépendance, le port d'Oran a inscrit, à son palmarès, des réalisations dignes des standards mondiaux. La réalisation du grand terminal à conteneurs et les projets qui y sont annexés, pour ne citer que ceux-là, sont la preuve de la détermination des autorités publiques à faire du port d'Oran une plateforme logistique à la mesure des grandes ambitions économiques nationales.



MOKHTAR KORBAA
PDG de l'EPO



L'EPO COMMÉMORE LA JOURNÉE MONDIALE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SANTÉ AU TRAVAIL

Rencontre sur la «Prévention et gestion des risques en milieu portuaire»

L'Entreprise Portuaire d'Oran a commémoré la journée mondiale de la sécurité et de la santé au travail par l'organisation de la 2ème édition de la journée d'étude sous le slogan « santé et sécurité au travail, les socles de la performance » tenue à l'hôtel Méridien, le 25 mai 2022.

La manifestation s'est déroulée, dans la salle Wahran, en deux panels durant la matinée, suivis, l'après-midi par la tenue de trois ateliers, et s'est clôturée par un ensemble de recommandations.

Les objectifs affichés de cette rencontre consistaient d'abord en un échange d'expériences des professionnels impliqués dans la gestion des risques afin de préserver la santé et la sécurité des travailleurs au sein de leurs lieux de travail. Il s'agissait ensuite d'examiner la réalité pour mettre en évidence les difficultés rencontrées afin de proposer un certain nombre de recommandations pour corriger les insuffisances de cette importante dimension dans la gestion des ressources humaines en entreprise.

Un comité, installé à l'entrée de la salle Wahran, accueillait, au fur et à mesure de leur arrivée, les participants qui s'inscrivaient à l'un ou l'autre des trois ateliers prévus. Chacun recevait, en outre, une documentation.

La rencontre, comptant plus d'une centaine de participants, a débuté par les messages de bienvenue adressés par le PDG de l'EPO, le représentant du Médiateur de la République, le Directeur des Transport et le Secrétaire Général du syndicat de l'EPO. Le PDG de l'EPO, Monsieur Mokhtar Korbaa, a tenu à souligner qu'en pleine pandémie de Corona virus, le port d'Oran s'est illustré par l'importation de 3 millions de tonnes de céréales et l'exportation de 1,5 millions de tonnes de Clinker. Il a mis également en relief la modernisation des installations et des équipements du port d'Oran. Cette modernisation est un facteur qui intervient dans la prévention des risques, d'autant plus qu'elle inclut la formation et l'utilisation rationnelle des équipements, l'affichage des consignes de sécurité et l'acquisition des équipements de protection collectifs et individuels. Après l'intervention du PDG, le Docteur Zhor Bereksi fut désignée pour modérer les travaux du premier panel. Trois intervenants ont, tour à

tour, pris la parole. Ainsi, le docteur Fethi Habchi, médecin du travail libéral s'est intéressé à la thématique « La prévention des risques professionnels des activités portuaires : approche méthodologique et exigences réglementaires ». On saura qu'outre les centaines de déclarations liées aux maladies professionnelles, les accidents du travail totalisent 50.000 cas en Algérie. Pour lui, les activités portuaires, particulièrement nombreuses, génèrent des risques, physiques, chimiques, ergonomiques, etc. qu'il faut identifier et évaluer en fonction des postes de travail. Dans son intervention, il citera les dépenses de santé liées au travail qu'il estimera à une fois et demie plus importantes que les 1251 milliards de dollars communiqués en 2003.

La seconde intervention, donnée par Monsieur Azza Mokhtar, Directeur Régional de l'Institut National de Prévention des Risques Professionnels (INPRP), portait sur « Les risques professionnels dans l'industrie, expériences et perspectives ».



Enfin, pour clôturer ce premier panel, Monsieur Dib Mohamed, PDG de GEMA groupe, n'étant pas physiquement présent à Oran, s'est manifesté via les réseaux internet et les participants ont eu à suivre son argumentaire à travers la visioconférence «La santé mentale au travail, facteur de motivation». Après la pause-café, trois interventions ont animé le second panel, modéré par le Docteur Fethi Habchi. La première intervention a échu à Monsieur Toufik Yedjour, Directeur des ressources humaines de l'EPO. Sa communication a été centrée sur «La stratégie de prévention contre les risques professionnels au port d'Oran». On saura, à ce propos, que les accidents de travail ont baissé de 80% en une dizaine d'années. Ainsi, de 55 accidents enregistrés en 2010, on est passé à 11 en 2021. Ces résultats ont été atteints grâce à la stratégie de prévention des risques déployée par l'EPO. Plusieurs étapes et mesures ont structuré cette stratégie, notamment la modernisation des infrastructures, la formation et l'information du personnel, la qualification des conducteurs d'engins, la dotation d'équipements de protection individuels et collectifs, la signalisation et l'affichage. Monsieur Dellaoui, Chef de service prévention des risques professionnels auprès de la Direction du Travail, a dédié sa communication au «Rôle de l'inspection du travail dans l'accompagnement des partenaires sociaux dans la prévention des risques professionnels». Le représen-

tant de la Caisse Nationale de l'Assurance Sociale est intervenu sur «Les missions et attributions de la CNAS dans le cadre de la prévention contre les risques au travail». A la fin des interventions, un débat animé a eu lieu. Ensuite, les organisateurs ont tenu à remettre des attestations de participation à tous les intervenants qui ont animé les deux panels. Tout de suite après, les participants ont été conviés à un déjeuner... L'après-midi a été consacré aux travaux d'ateliers. Ainsi, les participants se sont répartis sur les trois ateliers. Le premier atelier, qui a enregistré le plus grand nombre de participants et qui se tenait à la salle Wahran, concernait «La stratégie de prévention des risques professionnels». Les travaux ont été modérés par le Docteur Fethi Habchi, assisté par le Docteur Sofiane Bennedjadi qui a assuré la mission de rapporteur. Au cours de cet atelier des représentants de LAFARGE HOLCIM ont fait une communication intitulée «stratégie protection et risques, expérience de LAFARGE », Par Mr Salim Mokdad et Hafid Aouchich Service export LAFARGE Algérie

Le second atelier, tenu à la salle New-York et qui enregistrait la seconde place en matière de participants, développait le thème du «Bien-être au travail : impacts sur la motivation et la productivité des salariés». La modération de cet atelier a été confiée au Docteur Bereksi Kamel. Le rapport a échu au Docteur Ghozlen Taleb.

Le troisième atelier, consacré aux «Procédures administratives de prise en charge des accidents de travail et maladies professionnelles» a élu domicile à la salle Barcelone. La participation à cet atelier a été relativement faible par rapport aux deux autres. L'atelier a été modéré par le Docteur Zhor Bereksi. Fut désigné comme rapporteur de cet atelier, le Docteur Chiboub Abdelhamid. Après une heure de travail, les participants aux ateliers se sont regroupés à la salle Wahran afin de prendre connaissance des diverses recommandations communiquées par les rapporteurs et modérateurs. Ainsi, le premier atelier a émis les recommandations suivantes : Mener une étude sur le poste de travail et le titulaire du poste avant son recrutement, veiller à ce que les mesures de précaution soient respectées, notamment en ce qui concerne le port des combinaisons de protection, casques, chaussures de sécurité, lunettes, masques.





Il est recommandé, aussi, d'identifier les risques auxquels le travailleur peut être confronté dans les cas susceptibles de causer des dommages psychologiques et physiques, élaborer des fiches de données de sécurité «FDS», pour les substances chimiques concernant les risques et dangers, coordination entre les services de la CNAS et le centre médico-social de l'EPO, en matière d'actualisation des missions liées aux accidents du travail, assurer la formation des médecins de l'EPO dans le domaines de la médecine du travail... Le second atelier, dont la thématique

relevait du bien-être au travail, a également émis un ensemble de recommandations. Elles englobent la reconnaissance au travail par la valorisation des salariés et leur considération en leur assurant toute commodité, moyens et, sur le plan psychologique, écoute, intérêt et échanges d'idées, flexibilité des horaires avec l'idée de passer de l'obligation de présence à l'obligation de résultat positif. Il fut également préconisé l'animation du groupe de travail par le responsable qui doit veiller à créer une bonne dynamique au travail et prêter attention à toute demande et état de

salarié physique et psychosocial. Une bonne communication entre salariés et la hiérarchie pour la création d'un lien solide pour un rendement meilleur, une productivité positive et une fluidité du processus, motivation du salarié avec une rémunération méritée, promotion continue, amélioration des conditions de travail (volets physique, psychologique, social, environnemental...), ambiance de travail agréable, bonne entente, bienveillance, se munir de coaching au travail, gestion du volet social et humain pour une bonne harmonie et une convivialité au sein de l'entreprise...



Le troisième atelier, dédié aux procédures administratives, a mis l'accent sur les éventuels obstacles auxquels peut être confronté le travailleur : La lenteur enregistrée dans la prise en charge des dossiers d'indemnisation des victimes de travail, notamment les enquêtes, la mauvaise lecture ou la mal interprétation des lois et textes législatifs, les obstacles rencontrés par les agents de la CNAS chargés des enquêtes, pour accéder à l'enceinte portuaire. Le 31/07 s'est tenue une rencontre pour la restitution des recommandations. Elle s'est conclue par la remise des attestations de remerciements aux modérateurs et rapporteurs des trois ateliers.

VISITE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le terminal à conteneurs au menu

Après avoir visité la nouvelle aérogare et le chantier du téléphérique, Monsieur Abdellah Mondji, Ministre des Transports, s'est rendu le mardi 24 juin, à 13 heures, au port d'Oran, accompagné par Monsieur le Wali d'Oran, des députés, des sénateurs, le président de l'APW et le Président de l'APC.

Durant sa visite à l'EPO, le ministre a eu droit à un exposé concernant les dernières réalisations au sein de l'enceinte portuaire, principalement l'opération de rempiètement des quais de Sénégal et Conakry et l'extension du terminal à conteneurs. Ainsi, Madame la Directrice des Travaux Publics de la wilaya d'Oran a-t-elle eu l'occasion de donner toutes les informations concernant ces ouvrages, la consistance des travaux, leurs coûts, leurs objectifs et les grandes contraintes rencontrées durant la réalisation. La communication avait gagné en clarté, grâce aux maquettes, déployées sur l'esplanade de la gare maritime. A son tour, Monsieur Korbaa Mokhtar, PDG de l'EPO, a pris la parole pour exposer les aspects techniques de ces ouvrages (gain d'espaces, augmentation des capacités de traitement, les tirants d'eau, etc.).

L'on saura que le nouveau terminal à



conteneurs, grâce à son tirant d'eau de 14 mètres et son quai de près de 500 mètres de long, est apte à recevoir des navires de types Panamax (portant 6.000 à 8.000 conteneurs). Une fois équipé des moyens de maintenance idoines (portiques et RTG), ce terminal pourra traiter, dans un premier temps, jusqu'à 500.000 conteneurs par an, pour ensuite atteindre le million.

Il est également à noter que le rem-

piètement du quai de Conakry, permet d'offrir une aire de circulation de deux fois trois voies aux auto-passagers. Le ministre a reçu également des explications concernant les travaux de réalisation du projet de la nouvelle route portuaire, reliant le port d'Oran à l'autoroute Est-Ouest, en passant sous Canastel, sur une distance 26 kilomètres. Le tronçon en travaux, long de 8 kilomètres et nécessitant un certain nombre d'ouvrages d'art (tranchée couverte, mur de soutènement, viaduc et souterrain), enregistre un taux de réalisation de 85%. L'ouvrage permettra de désengorger la circulation à l'intérieur de la ville d'Oran.

Le ministre a donné des orientations pour améliorer les services et intégrer plus la digitalisation dans l'entreprise.

Après les exposés, la délégation a pris place à bord d'un remorqueur et s'est déplacé sur les sites, visitant, en premier lieu, le quai de Sénégal et, ensuite, l'extension du terminal à conteneurs. Le ministre a quitté l'enceinte portuaire à 14 h 30.



COLLOQUE EN COMMÉMORATION DU 5 JUILLET

Le port d'Oran commémore le 60^{ème} anniversaire de l'indépendance

Dans le cadre de la célébration, le 5 juillet, de la fête de l'indépendance et de la jeunesse, l'Entreprise Portuaire d'Oran (EPO) a organisé un colloque sous le thème «Le port d'Oran au cœur des batailles de l'indépendance et du développement».

La manifestation, qui a réuni plus d'une centaine de personnes, comptant des cadres et employés de l'EPO et des représentants de différents agents portuaires, a eu lieu à la salle La Coupole de la gare maritime, le 4 juillet 2022.

Après l'accueil des participants, surprise pour l'assistance, des écoliers envahirent la scène pour illustrer les paroles d'une belle chanson portant le titre de «Ettayara Essafra» (l'avion jaune) qui revenait sur les souffrances du peuple algérien durant la guerre de libération nationale...

Ensuite et encore sous le coup de l'émotion ressentie face à l'excellent spectacle donné par les écoliers, Monsieur Mokhtar Korbaa, PDG de l'EPO, a ouvert la rencontre. Dans



son intervention, il a mis en relief les transformations qu'a connues le port d'Oran «A l'origine, le port d'Oran ne pouvait accueillir que des navires de moins de 140 mètres, avec un tirant d'eau qui n'allait pas au-delà des 7 mètres. Actuellement, le port d'Oran peut accueillir des navires de type Panamax, des porte-conteneurs de capacités de 6000 à 8000 EVP».

Il a également évoqué les grandes luttes qui ont touché le port d'Oran et la participation des travailleurs dans la guerre de l'indépendance. Le coup d'envoi du colloque a été don-

né par M. Tahar HOGAS directeur des transports de la wilaya d'Oran, précédé par l'intervention de Messieurs Djilali MILIANI président du CP, KINA Benyahia SG de la section syndicale de l'EPO et BENDJINA Boujemaa SG de l'UGTA de la wilaya d'Oran.

La première intervention du colloque a échu à Monsieur Abdeslem Abdelhak, écrivain et passionné du patrimoine de la ville, qui est revenu sur «Les principaux repères chronologiques du port d'Oran, depuis la fondation de la ville jusqu'à l'indépendance».



Ainsi a-t-il souligné : «Pour des considérations topographiques et maritimes et depuis sa fondation en 902-903 et durant des siècles, la ville d'Oran était séparée de son port historique ; le fameux Mers-el-Kébir. Ce n'est que tardivement que l'on pensa à construire un port au pied de la ville. Ainsi, ce sont les Espagnols qui ont tenté, en premier, l'aménagement d'une jetée de 42 mètres, en 1736. Celle-ci fut emportée, deux ans plus tard par une tempête.

Les Français, après leur entrée, en 1831, dans la ville n'apportèrent que de légers aménagements à l'ouvrage espagnols.

Ce ne fut qu'en 1848 qu'ils entamèrent la construction d'une jetée de 300 mètres». L'intervenant mis en exergue que les besoins en transport maritimes se développant d'une manière formidable, les travaux entrepris ont été rapidement dépassés. Et ainsi, les autorités sont entrées dans une course effrénée d'aménagements pour rattraper les besoins.



loque, a ensuite invité à la tribune Madame Halima Moulay, Docteure en histoire contemporaine et moderne, maître de recherche A et chercheure permanente au Centre Nationale de Recherche en Anthropologie Sociale et Culturelle (CRASC). L'intervenante a développé sa communication sur

des matraquages, ayant occasionné 5 blessés graves dont 4 par balles, et les 50 arrestations, le mouvement de grève se maintint du 17 février au 3 mars.

La grève de 1956 signe la création de l'Union Générale des Travailleurs Algériens, engagée dans la lutte de libération nationale.

A la fin de cette intervention, les élèves reprisent l'estrade pour offrir à l'assistance une scène à la gloire des combattants pour l'indépendance. Après la pause-café qui a suivi la saynète, les travaux reprisent. C'est Madame Houria Djillali, chercheure permanente au CRASC qui a ouvert la séance avec une communication intitulée «A propos des événements sanglants qui se sont déroulés dans la ville d'Oran le 5 juillet 1962, l'impact de ces événements sur la situation politique critique de l'Algérie ainsi que sur l'état d'esprit des Algériens».

Dans son intervention, Madame Djillali mettra en exergue l'importance de l'élément européen dans la structure de la population de la ville, qui s'enorgueillissait d'être la plus européenne d'Algérie et d'Afrique. D'autre part, des Européens (civils et militaires) s'étaient opposés au processus qui allait mener l'Algérie vers l'indépendance, en créant l'Organisation de l'Armée Secrète (OAS). Ces éléments, avec la proximité de l'Ouest du pays avec l'Espagne et la France ont fait que la ville aura une forte section OAS.



Les aménagements de 1848 furent ainsi suivis par d'autres en 1860, puis en 1906. En 1924 fut adopté un programme dont les travaux ne furent achevés qu'en 1936, de nouvelles installations (nouvelle gare maritime et dock-silo de 30.000 quintaux de céréales) virent le jour. D'ultimes travaux (stockage de carburants liquides, travaux de renforcement du talus de la grande jetée, aménagement de la partie Nord du môle Millerand) eurent lieu entre 1945 et 1961. Ce même intervenant, auquel a été dévolu le rôle de modérateur du col-

les docks d'Oran, en s'interrogeant sur leur identité et leur contribution dans la lutte pour l'indépendance du pays. Dans son argumentaire, Madame Moulay s'est appuyée sur les grèves de 1950 et 1956. L'on saura que les docks d'Oran s'étaient mis en grève, en février 1950, à l'appel de la CGT (Confédération Générale des Travailleurs) de France – l'UGTA n'étant pas encore née -, recommandant le boycott des navires à destination de l'Indochine. Malgré la répression déclenchée par les autorités coloniales, dont une fusillade et



Durant les dernières années de la guerre de l'indépendance, les populations européennes et autochtones vivaient séparées. Dans son opposition aux négociations d'Evian, l'OAS a débuté ses opérations dès octobre 1961. Ainsi à Oran, a-t-elle fait exploser une voiture piégée durant le mois de ramadhan (18 février 1962) sur l'esplanade centrale de Mdina Jdida, occasionnant 35 morts et plus d'une centaine de blessés. Le 3 mars eut lieu l'assassinat d'une vingtaine d'Algériens.

Après la signature, le 18 mars 1962, des accords de cessez-le-feu, Oran a connu une série d'agressions contre les personnes et les biens, qui ont fait nombre de victimes parmi les Algériens et les Européens. Ainsi, eut lieu, le 25 juin, l'incendie des réservoirs de pétrole de la British Petroleum, situés dans l'enceinte portuaire d'Oran. Les sanglants attentats de l'OAS gagnèrent en intensité et en férocité au fur et à mesure que la date de

l'indépendance approchait, puisqu'il a été enregistré, durant les premiers jours de juillet entre 10 à 15 tués par jour à Oran. Ces attentats, le retrait de l'armée française et les coups de feu, d'origine indéterminée, ayant interrompu la cérémonie de lever des couleurs sur la Place d'Armes, ont provoqué la riposte qui a mené à la tuerie du 5 juillet 1962.

Monsieur Sadek Benkada, Historien universitaire et chercheur au CRASC, auteur du livre «Oran et son Port», a, pour la seconde intervention de cette séance, abordé la politique de terre brûlée développée par l'OAS. «Dès son installation à Oran en août 1961, l'O.A.S. a adopté la politique de la terre brûlée et les tueries de masse visant les populations algériennes, parmi lesquelles celles qui ont payé un lourd tribut : les travailleurs du port d'Oran». L'intervenant a fait ressortir que l'OAS a assassiné 1.100 citoyens oranais entre 1961 et 1962, parmi lesquels de nombreux travailleurs du

port. Il est également revenu sur les coups de mains ayant visé la poste et des banques, ainsi que l'incendie des réservoirs de carburant du port d'Oran. L'ultime communication a été donnée par Monsieur Mahmoud Selim Louhibi, cadre supérieur de l'Etat en retraite et ancien PDG de l'EPO, entre 1982 et 2005. Son intervention portait sur la période d'après l'indépendance et se structurait autour de trois axes : l'héritage de l'économie colonial et les ports, le démarrage progressif et les premières esquisses du futur et les nouvelles perspectives. Ainsi, le premier axe de la communication mettait en exergue les installations et équipements hérités de la période coloniale, à l'instar de la grue à charbon, installée sur les derniers quais du port, qui était devenue obsolète et qu'il fallait détruire pour récupérer de l'espace, les chais à vin qui ont été déclassés après l'arrachage de 300.000 hectares de vignobles, etc.

En ce qui concerne la seconde phase, concernant le démarrage progressif (1975 à 1990), le communiquant recense les facteurs à l'origine du démarrage de l'économie portuaire, après les grandes sources de financement de l'Etat. Il cite, à ce propos, le nouveau découpage administratif de 1974, portant le nombre de wilayas à 31 et les grands chantiers auxquels il a donné lieu. Avec le développement industriel, porté par les différents plans triennal, quadriennaux et quinquennaux, le travail ne manquait pas pour les différents ports. La tempête de 1980, avec les gros dégâts occasionnés au port d'Oran a quelque peu contrarié le développement de l'entreprise. Avec la restructuration des activités portuaires et la création de l'Entreprise Portuaire d'Oran (EPO), de grands défis furent relevés pour donner une nouvelle impulsion au port. Ainsi a-t-on entrepris des travaux de réfection de la jetée du large, de rénovation du silo à céréales, de la cale sèche, etc. et l'acquisition de nouveaux moyens de levage (grues et clarks).



La troisième phase verra le lancement de grands chantiers et l'acquisition de nouveaux moyens, pour désengorger le port qui croulait sous la masse d'activité sans cesse grossissante et la multiplication des opérateurs et des armateurs étrangers. En effet, outre l'acquisition de canots, de pilotines, remorqueurs, grues de quais, portiques à céréales, il est apparu nécessaire de lancer de grands chantiers, tels l'aménagement de la nouvelle route du port, l'extension du terminal à conteneurs, le rempiète-

ment des quais, etc. Cette dernière communication fut suivie par une ultime prestation des jeunes écoliers et la distribution des attestations de participation aux intervenants. Les élèves de l'école Brahim Bouhadba, leur directrice, Mme Chorfia Bouhadba et leurs enseignantes ont été remerciés et longuement ovationnés pour tous les efforts consentis dans la préparation et l'exécution des diverses scènes offertes aux participants. La manifestation s'est ensuite terminée par une collation.



MONSIEUR MOHAMED SOFIANE SLIMANI, DIRECTEUR DE LA DIGITALISATION ET DE LA NUMÉRISATION DE L'EPO

«L'ERP ESCALIS au profit de la digitalisation du port d'ORAN»



Monsieur Mohamed Sofiane Slimani, Directeur de la digitalisation et de la numérisation de l'EPO, a bien voulu nous donner quelques informations sur le travail réalisé en matière de digitalisation.

Amarres : Qu'entend-on par digitalisation au niveau de l'EPO ?

Mohamed Sofiane Slimani : «L'Entreprise Portuaire d'Oran (EPO) s'est engagée, depuis quelques années, dans un processus de digitalisation de l'entreprise. En effet, elle a créé, pour ce faire, une Direction des Systèmes d'Information (DSI) en 2015 (devenue DDN, en 2022). Une fois créée, la première opération a été la création d'un PDI (Plan Directeur Informatique) quinquennal. Ce plan s'articulait sur 3 niveaux. Le premier

est la mise en place d'un Intranet par le déploiement d'un réseau en fibre optique reliant l'ensemble des directions dans l'enceinte portuaire.

Le second, étant le remplacement des logiciels existants (Paie et Comptabilité) ne répondant plus aux exigences de l'entreprise et des nouvelles technologies par de nouvelles applications plus performantes.

Au troisième niveau, vient se greffer à la pyramide de nouveaux logiciels de gestion (facturation, recouvrement, stock, GMAO, entrées sorties des navires, gestion du parc conteneurs...).

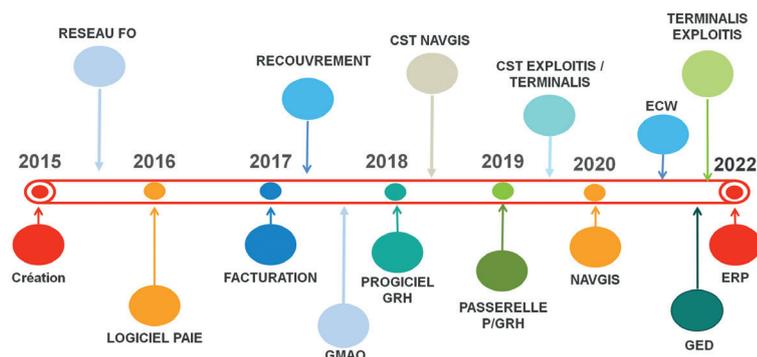
La première étape fut réalisée en 2016 avec un réseau de 4,500 km de fibre optique qui a permis de relier les différentes structures de l'enceinte portuaire permettant ainsi la mise en place d'un serveur de messagerie et d'un Intranet de partage d'information et de communication.

A partir de là, plusieurs applications ont été, soit développées, soit acquises auprès de tiers afin de mieux gérer l'administration de l'entreprise. Ces applications sont dédiées à la gestion des ressources humaines, comptabilité, finances, facturation, recouvrement, gestion de stocks, patrimoine, gestion de la maintenance assistée par ordinateur...etc.

Toutes ces applications ont bien répondu au besoin de ces utilisateurs néanmoins le besoins de faire communiquer ces applications ensemble c'est fait ressentir, d'où la création d'un ERP Administratif gérant l'ensemble de ces application sous une même base de données.

En parallèle la DSI (devenue DDN) a entamé la création d'un ERP Métier pour la digitalisation du processus de gestion des escales navires.

Chronographie



ERP ADMINISTRATIF

Facturation

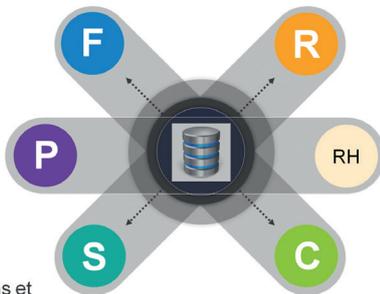
Gestion des factures, devis, avoirs...etc.

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.



Amarres : Qu'entendez-vous par système ERP ?

Mohamed Sofiane Slimani : Le terme ERP vient de l'anglais « Enterprise Ressource Planning » et se définit comme un groupe de modules relié à une base de données unique.

L'ERP est un progiciel qui permet de gérer l'ensemble des processus opérationnels d'une entreprise en intégrant plusieurs fonctions de gestion Dans un souci de fluidification et de meilleure gestion des processus géant l'EPO la DSI a mis en place deux ERP distinct, le premier administratifs et le second métier appelé ESCALIS

Escalis est dédié aux métiers portuaires. Il s'attaque à quatre fronts distincts. Le premier module (Navgis) est la gestion des escales au niveau de la capitainerie (gestion des entrées, sorties et mouvements des navires).

On y retrouve toutes les informations concernant les escales des navires (annonce, arrivée en rade, entrée à quai, accostage, les mouvements liés, sortie au mouillage ou sortie définitive).

Nous avons également la partie Terminalis qui est le module de gestion du terminal à conteneurs, qui se veut un TOS (Terminal Operating System) a part entière.

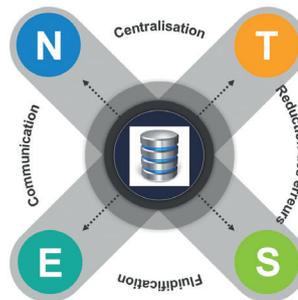
Dès l'accostage du navire porte-conteneurs, Terminalis gère l'ensemble des opérations lies au conteneurs a l'import comme a l'export.

Du fait que le port d'Oran n'est pas dédié au seul conteneur mais se

ERP METIER / ESCALIS

NAVIGIS

Gestion des entrées, sorties et mouvement des navires.



EXPLOITIS

Gestion de l'exploitation des navires hors conteneurs

TERMINALIS

Gestion de l'exploitation du terminal a conteneurs.

STATIS

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



NAVIGIS

Gestion des entrées, mouvements et sorties des navires.



TERMINALIS

TOS (Terminal Operating System) pour la gestion des opérations au niveau du terminal a conteneurs



EXPLOITIS

Gestion des opérations d'accostage et de manutention



ESC@LIS

Module escalis mobile dédié aux notifications, facturation et paiement électronique

consacre aussi à diverses marchandises, nous avons créé et intégré le module Exploitis a ESACLIS, qui s'occupe de la gestion des marchandises non conteneurisée (céréales, bois, divers, etc.).

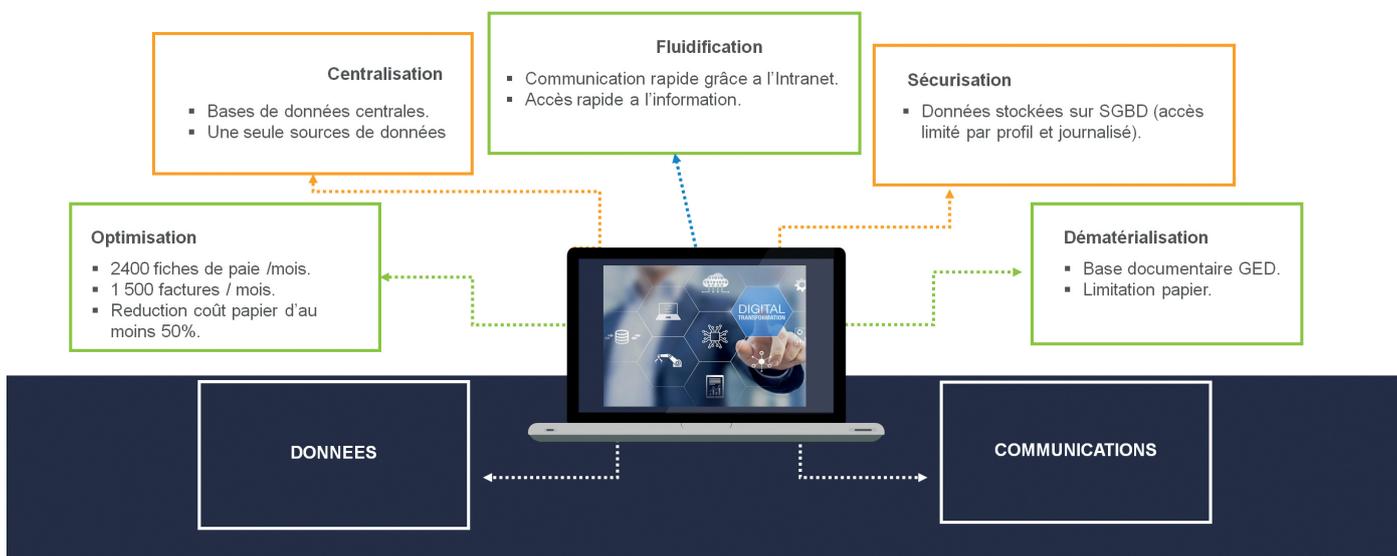
Tous ces modules sont en relation avec le module Statis, qui va permettre de gérer les statistiques portuaires, qui se veut un tableau de bord ou un outil d'aide à la décision

pour les managers de l'EPO

Amarres : Où en êtes-vous dans la réalisation de ces ERP ?

Mohamed Sofiane Slimani : Au jour d'aujourd'hui les deux ERP sont opérationnels, seuls les tableaux de bord sont en cours d'élaboration et de création.

GAINS



Amarres : Et concernant les autres applications ?

Mohamed Sofiane Slimani : En plus des ERP Administratifs et Métier, la DSI (désormais appelée DDN) a mis en place (sous l'égide de la tutelle) une plateforme dédiée aux clients pour la gestion électronique des factures et des paiements. Cette plateforme est accessible via web aux clients (sans déplacement au port) et

permet à ces derniers de consulter, éditer et payer leurs factures électroniquement.

Amarres : Quels sont les gains par rapport à la méthode traditionnelle de gestion ?

Mohamed Sofiane Slimani : Rassembler les différentes applications sous un même ERP, permet un gain de temps considérable et réduit les er-

reurs de saisie puisque l'information est saisie une seule fois et est diffuser pour tous les protagonistes. Le principal avantage d'un système ERP est de disposer d'un seul outil pour tout gérer. 1 seul outil central de gestion pour :

- 1.Plus de cohérence
- 2.Une visibilité globale sur son activité
- 3.Une meilleure maîtrise et circulation de l'information

INTERFACE ESCALIS



NAVGIS

Gestion des entrées, sorties et mouvements des



EXPLOITIS

Gestion de la manutention et de l'acconage



TERMINALIS

Gestion du Terminal a conteneurs



STATIS

Statistiques portuaires

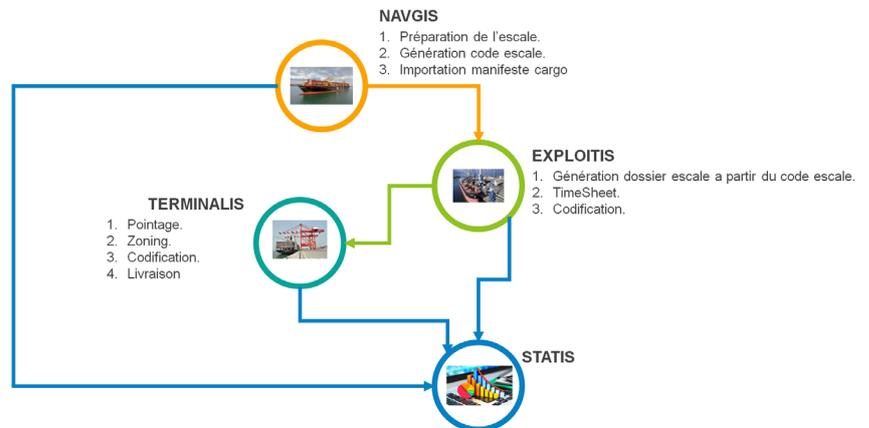
Amarres : Et une fois le travail de création de ces erps achevé, que restera-t-il à faire ?

Mohamed Sofiane Slimani : Après l'achèvement des ERP Administratif et métier, la DSI mène une étude sur l'interconnexion de ces deux ERP à une et une seule base de données. Sachant que l'ERP métier produit des données (codification des prestations) que l'ERP administratif exploite pour la facturation des prestations ce qui constitue le lien entre ces deux ERP.

Amarres : Quelle est le rapport entre ESCALIS et l'APCS ?

Mohamed Sofiane Slimani : «L'APCS est une plateforme communautaire (PCS) utilise dans le domaine de la logistique maritime afin d'optimiser, gérer et automatiser la fluidité des

Processus ESCALIS



processus logistique » elle a été créée sous l'initiative de Serports. Cette plateforme est dédiée à l'ensemble des ports Algériens.

L'ERP ESCALIS est un système de gestion globale de la chaîne logistique portuaire au niveau de l'EPO.

La plateforme APCS et les systèmes propriétaires des ports s'échangent des données via des passerelles dédiées, ce qui est le cas de l'ERP ESCALIS avec APCS qui communique via des apis développées en collaboration avec les ingénieurs de l'APCS.



Journée d'information APCS

Une journée d'information a été tenue le jeudi 28/07/2022 à 10h à la coupole de la gare maritime du port d'Oran. L'objet de la rencontre concernait la présentation du module APCS export. Elle fut présidée par Madame Meriem MELAAK, DG de l'APCS et animée par Mme Sekoura LALIAM, chef de projet. Etaient présents, également, le directeur de la DDN, celui de la capitainerie et du terminal à conteneurs ainsi que

des représentants des directions sus citées en plus de ceux de la direction Acconage et Manutention et PFSO. Au cours de la rencontre à laquelle ont également pris part, les agents maritimes, Mme LALIAM a procédé à une démonstration des méthodes d'accès au portail de l'APCS. Quelques présents ont émis des réserves et soulevé quelques difficultés que l'oratrice a pris soin de noter pour une étude plus approfondie.

M. YUCEF MOHAMED, RESPONSABLE DE LA GARE MARITIME

Assurer le confort des voyageurs

Monsieur Youcefi Mohamed a intégré l'Entreprise Portuaire d'Oran en 1988. Alors âgé de 18 ans et diplômé de CAP de comptabilité en poche, il est affecté au service paie, où il demeurera trois années. En 1991, il est muté au service facturation, qu'il ne quittera que vingt-et-un ans plus tard.

En 2012, Youcefi est désigné Responsable de la gare maritime. Ce père de quatre enfants, «dont l'aîné est âgé de 24 ans et la benjamine de 4», confie-t-il avec le sourire, a passé toute sa carrière (34 ans) à l'EPO.

«Le métier est harassant et génère beaucoup de problèmes et de réclamations. Surtout cette année où les capacités des navires engagés sont insuffisantes», déclare Monsieur Youcefi. La mission générale d'un responsable de gare maritime, telle que définie par la fiche de poste, le charge d'assurer l'organisation, l'exploitation et l'entretien des installations de la gare maritime.

Cette mission générale se décline en un ensemble de tâches. En effet, il convient au responsable de gare maritime d'assurer, dans le cadre du transport de voyageurs et dans les conditions requises de qualité de service et de sécurité, la gestion et la surveillance générale des différents chantiers de la gare maritime, comme il lui revient d'assurer l'utili-



sation optimale et l'entretien régulier de la structure. Il doit également veiller à la préservation des équipements et leur maintien en permanence dans le meilleur état d'exploitation et garantir le bon fonctionnement des installations, conformément aux normes de sécurité règlementaires et environnementales. Enfin, il est

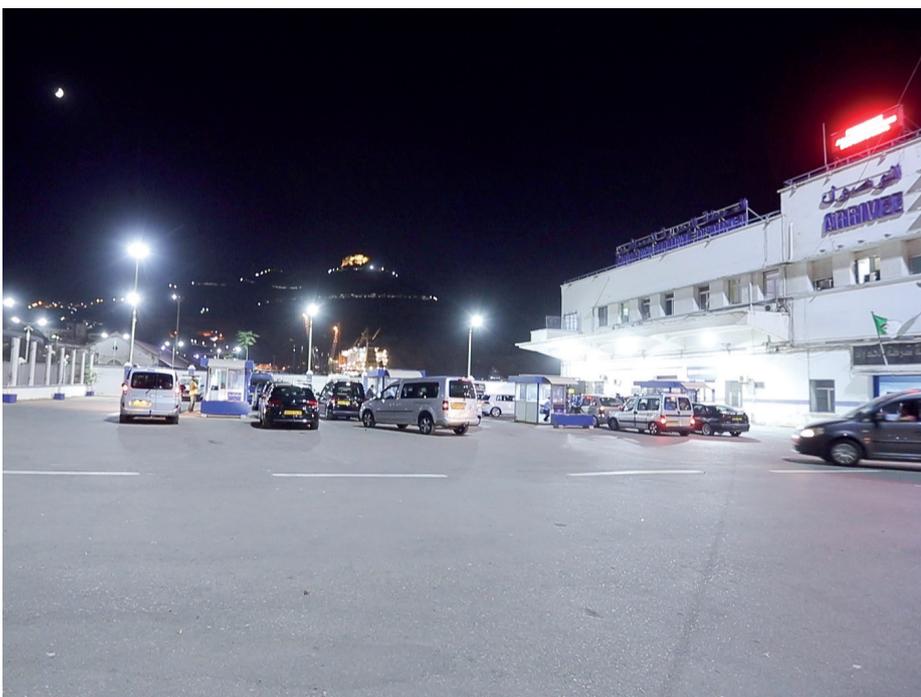
chargé d'assurer, dans les meilleures conditions, le transit des passagers et de traiter les réclamations concernant la structure.

Monsieur Youcefi reprend «L'ENTMV, n'a pas, cette année, recouru à l'affrètement de navires. Actuellement, la gare maritime fonctionne avec trois rotations par semaines (Alicante, Almeria et Marseille). Avec ces trois rotations, on n'enregistre que 900 véhicules en tout».

Notre interlocuteur revient sur les années d'avant la Covid 19 et nous explique qu'avant l'épidémie, l'ENTMV affrétait des navires et il arrivait au port d'Oran de traiter jusqu'à 4 navires par jour (deux arrivées et deux départs), enregistrant jusqu'à 1.200 véhicules par jour.

Il explique qu'un dispositif spécial a été mis en place durant l'épidémie de Corona Virus.

Les voyageurs étaient soumis à un test et le laboratoire qui en était chargé facturait à chaque voyageur la somme de 1600 dinars ou 10 euros. Durant ce dispositif, deux laboratoires fonctionnaient ; l'un en haut pour les piétons et l'autre, dans le garage, pour les auto passagers.



Le dispositif avait été lancé le 2 novembre 2021 et a été levé en mai 2022, du fait de l'arrêt de l'épidémie. «Avec la reprise de l'épidémie que nous enregistrons en ce moment à travers le monde, il se peut que l'on remette en place ce dispositif», prévient Mohamed. Youcefi se fait plus concret et nous détaille les tâches que les employés de la gare maritime doivent réaliser. Ainsi doivent-ils, à l'arrivée du navire, déployer et mettre en place la passerelle qui permet aux passagers de quitter le navire et de rejoindre la salle de débarquement. Il nous explique que ses services travaillent en coordination avec les services de police et de douanes.

«Nous jouons le rôle de coordinateur entre les agences, la police et la douane. Nous faisons, à chaque fois un briefing, généralement la veille de l'arrivée d'un navire. Comment faire quand nous avons deux navires? Comment travailler sur les quais?»

Notre interlocuteur se fait plus explicite : «Pour les départs, outre l'installation de la passerelle, nous assistons les services des douanes. Nous possédons 10 scanners à bagages (2 au bâtiment A et 1 au départ, bâtiment D, 2 en haut, pour l'arrivée des bagages, nous en avons 1, plus un en bas pour le départ, un pour le départ du quai de Casablanca et un au dock 7, plus 2 au garage de départs et arrivée véhicules.

J'ai 2 scanners spéciaux radioactifs, qui détectent les explosifs, à l'arrivée, l'un au bâtiment A et, l'autre, au bâtiment B. Nous les avons mis en place vers la fin 2020). Les scanners pour véhicules sont la propriété de la douane.» Monsieur Youcefi nous



déclare que le plus gros du travail se fait durant la saison estivale, moment fort prisé par la communauté algérienne émigrée pour venir passer des vacances au pays. Pour cela et afin de faire face à l'afflux des passagers, plusieurs décisions ont été prises pour faciliter le transit aux voyageurs.

Ainsi, il a été mis en place un couloir vert, emprunté par les familles. Avec ce couloir et les formalités PAF et Douane à bord, durant la traversée, le navire de pavillon national est traité en deux heures. Pour les navires étrangers, les douanes opèrent les formalités à bord. Nos policiers ne pouvant voyager à bord, les formalités de la PAF se font au débarquement, ce qui prend plus de temps et le navire est traité parfois au bout de cinq heures.

Ce système de traitement à bord est reconduit à chaque saison estivale. En hiver, les rotations diminuant, les services de la PAF et des douanes n'embarquent pas et le traitement des dossiers se fait à quai. Notre interlocuteur se fait plus incisif : «Nous rencontrons plus de difficultés et de problèmes durant la phase retour, qui va du 15 août au 20 septembre.

En fait, nous avons les voyageurs qui arrivent sur une période de trois mois. Cependant, pour la phase retour, tout le monde veut rentrer dans une période de 15 jours. Et ça génère énormément de problèmes. Cette année, la saison estivale, que nous considérons à partir de l'ouverture du couloir vert, a débuté le 29 juillet, donc avec du retard.» Concernant les installations, la gare maritime dispose de 4 salles ; deux pour le dé-

part et deux pour l'arrivée. Toutes les salles sont climatisées.

Du fait des infrastructures qu'il offre, le port d'Oran est le premier port de passagers d'Algérie, puisqu'il peut travailler avec deux quais en même temps. Cependant, cette année, l'ENTMV n'a pas affrété de navires supplémentaires ; elle travaille avec ses propres moyens et ces moyens sont insuffisants.

Cette programmation est due à l'épidémie de corona et ce manque de rotation pénalise la gare maritime. Pour ce qui concerne les moyens humains, la gare maritime fonctionne avec 22 éléments (balayeurs, 3 agents chargés de la passerelle, un chef de service, une femme de ménage, un menuisier, 4 agents chargés des toilettes).

Les syndicalistes sur tous les fronts

Outre leur participation à l'organisation de la journée d'études portant sur «La santé au travail» et du colloque «Le port d'Oran au cœur de la bataille de l'indépendance et du développement», la section syndicale et le comité de participation de l'Entreprise Portuaire d'Oran (EPO) ont développé un nombre important d'activités. Nous en citons quelques-unes dans les lignes suivantes.

Inauguration du foyer «Bendiar Djillali»



La section syndicale et le comité de participation, en présence de cadres, de travailleurs et de retraités du port d'Oran, ont inauguré, le 4 juillet 2022, un nouveau foyer des travailleurs, au niveau du terminal à conteneurs. Cette réalisation qui s'ajoute aux foyers déjà existant au niveau, l'un du secteur 1 et, l'autre de la gare maritime, a été baptisé du nom d'un ancien travailleur du port, le syndicaliste décédé, «Bendiar Djillali», en présence de la famille du défunt.

A cette occasion, Monsieur Miliani Djillali, Président du comité de participation, a déclaré que cet ouvrage se voulait une réponse aux difficultés que rencontraient les travailleurs de cette zone du port pour leurs achats, notamment les difficultés inhérentes au transport jusqu'au foyer du secteur 1.

Monsieur Korbaa Mokhtar, Président Directeur Général de l'EPO a, pour sa part, mis en exergue la coïncidence de cette réalisation avec la date du 5 juillet, commémoration du 60ème anniversaire de la fête de l'indépendance, pour laquelle les travailleurs du port ont payé un lourd tribut, comme ils ont été également acteur dans la bataille de l'édification. Ce message a été également repris par,

Monsieur Kina Benyahia, Secrétaire Général du syndicat de l'EPO.

1er mai : Journée Internationale des travailleurs



A l'occasion du 1er mai, Journée internationale des travailleurs, les membres de la section syndicale de l'Entreprise Portuaire d'Oran (EPO) ont participé aux cérémonies de commémoration de cette journée, tenues, le 30 avril 2022, au siège de l'Union de Wilaya de l'Union Générale des Travailleurs Algériens (UGTA). Ont assisté à cette manifestation nombre de cadres syndicaux et de retraités. Une conférence, portant sur l'histoire du travail et les luttes syndicales, a été donnée. Les interventions et les débats ont, surtout, porté sur le rôle du mouvement syndical tant dans la lutte pour l'indépendance du pays que dans la défense des intérêts des travailleurs. Les plus anciens syndicalistes ont été distingués à cette occasion.

18 avril : Opération de secours



La matinée du 18 avril a eu lieu une opération de sauvetage d'un camion, appartenant à un opérateur privé. Le véhicule a failli basculer dans un des bassins du port d'Oran et est demeuré suspendu au bord du quai Dunkerque, secteur 2. Cette opération, menée avec succès, a vu la participation des travailleurs de différents secteurs (SRT, Capitainerie, PFSO, dockers), en présence et sous la supervision des cadres et syndicalistes de l'EPO, en compagnie des services de sécurité.

Crédit spécial «Amar Darek»

Pour l'aide matérielle apportée à l'amélioration des conditions de travail et de vie des travailleurs et outre le crédit ordinaire octroyé normalement aux employés faisant la demande, un crédit spécial, dénommé «Amar Darek» a été institué. La démarche a débuté le 14 mars, par un appel émanant du comité de participation. Le message s'adressait aux travailleurs ayant bénéficié de l'octroi d'un logement sous les différentes formules (AADL, LPA, Social etc.) et leur demandait de déposer un dossier auprès des œuvres sociales de l'EPO.

Suite à cela, une réunion de travail a regroupé, le 13 avril 2022, les membres de la section syndicale de l'EPO, les membres du comité de participation et le président des œuvres sociales. Après étude des dits dossiers et étant donné leur nombre et l'enveloppe à débloquer, les discussions et la concertation ont donné lieu à un accord pour l'octroi d'un crédit symbolique avec imputation mensuelle symbolique sur salaire.

8 Mars : Journée Internationale des Droits des Femmes

Le comité de participation, la section syndicale et la Direction Générale de l'EPO ont organisé, à l'occasion du 8 mars, journée internationale des droits des femmes, une cérémonie à l'honneur de la centaine de travailleuses du port, tenue en matinée à la salle la Coupole de la gare maritime. La cérémonie a été ouverte par les discours du Président Directeur Général de l'EPO, Monsieur Korbaa Mokhtar, du secrétaire général de la section syndicale, Monsieur Kina Benyahia, du président du comité de participation, Monsieur Miliani Djilali et de Madame Hachemi Malika, femme syndicaliste à l'EPO.

Toutes les femmes activant au port d'Oran et relevant d'autres organismes (PAF, Douanes, etc.) ont été



invitées à la fête. A cette occasion, des distinctions ont été adressées aux employées de l'EPO. La fête a été animée par un DJ. Après un bon repas, préparé par un traiteur, les travailleuses ont bénéficié d'un tour sur les bassins du port, à bord d'un remorqueur, avant d'être libérées pour l'après-midi.

Il est à noter que toutes les travailleuses de l'EPO ont reçu, à cette occasion, des bons d'achat auprès de la chaîne «Bleu Blanc», d'un montant de 10.000 dinars chacune.

18 février : Volontariat de nettoyage

Les travailleurs du port d'Oran ont organisé, à partir du 18 février, un volontariat de nettoyage des quais

de Ghazaouet, Gabès et Gênes. Les quais de Ghazaouet et Gabès n'ont cessé d'accueillir continuellement des quantités considérables de clinker et de minerai de fer. A la longue le sol se recouvre de poussière. Il est à rappeler également que la totalité du quai de Gênes a bénéficié de travaux de confortement. Ces travaux ont touché également 17 mètres au Nord du quai de Ghazaouet ainsi que 17 autres au nord du quai de Gabès. Les travaux de nettoyage se poursuivaient tard dans la nuit et nécessitaient l'intervention de l'équipe des électriciens qui ont redoublé d'efforts pour l'installation et la réparation des équipements d'éclairage sur les lieux. L'ampleur de la tâche a mobilisé les travailleurs durant 4 jours et la fin des travaux a été prononcée le 21 février.



Évolution des fonctions du port à travers l'histoire

Au fur et à mesure de son développement, le port d'Oran a eu à assurer plusieurs fonctions. En effet, simple débarcadère, au début de son histoire, le bassin a surtout servi, notamment après 1840, au déchargement des armes et du ravitaillement de l'armée opérant contre l'Emir Abdelkader. Progressivement, le port s'adjoint d'autres fonctions.



Période coloniale Port de voyageurs

Second port durant la période coloniale française, en matière de transport des voyageurs, après Alger, il a reçu, en 1864, un paquebot venu directement de France et qui inaugure ainsi un service régulier. Avant cette date, c'était Alger ou Mers-el-Kébir qui recevaient les paquebots. Plusieurs lignes furent créées, reliant Oran à des ports autant espagnols (Carthagène, Alicante et Barcelone) que marocains (Tanger et Casablanca) que français (Marseille, Port-Vendres, Sète).

C'est entre Oran et la France que le trafic passager fut le plus régulier et le plus important, notamment depuis le début du 20^{ème} siècle. Ainsi, de 1900 à 1935, le nombre de voyageurs embarqués et débarqués est passé de 76.600 à 129.707, après avoir atteint 184.000 en 1913.

Mouvement des passagers (Arrivées seulement) dans le port d'Oran

Années	Passagers	Années	Passagers	Années	Passagers
1895	34.569	1913	94.006	1931	86.361
1900	38.881	1920	65.912	1932	71.784
1905	57.150	1925	59.320	1933	71.025
1910	61.650	1926	53.499	1934	70.052
1911	71.907	1928	55.427	1935	64.300
1912	78.593	1930	68.229	1936	59.558

Port de marchandises

En matière de trafic de marchandises, le port d'Oran occupe également le second rang après celui d'Alger même s'il lui a ravi la place à deux reprises entre 1883 et 1889 et entre 1928 et 1933. Ceci s'explique, pour la première période, par l'essor nouveau de l'agriculture oranaise, et pour la seconde, par les progrès de la relâche et du charbonnage, Alger ayant perdu une partie de sa clientèle et par la crise industrielle mondiale qui a déterminé l'arrêt des exploitations minières. Malgré la concurrence des ports avoisinants (Mostaganem, Arzew, Beni-saf et Ghazaouet), Oran a su se maintenir à un niveau important. En 1936, Oran s'est classée au huitième rang des ports français (après Marseille, Rouen, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux, Alger, Saint-Nazaire), du point de vue tonnage des marchandises

embarquées et débarquées. De port servant surtout de débarcadère aux armes et ravitaillement, progressivement, le port d'Oran va inverser la tendance et les exportations vont très rapidement et dès 1872 dépasser les importations. Au premier rang des exportations figurent les vins et céréales, représentant 66% du total, durant les années 20 et 30. En 1935, la proportion a atteint les 76%. Oran était aussi le principal expéditeur de l'alfa d'Algérie puisque son département était doté des plus importantes superficies couverte par cette graminée. En 1936, l'Oranie a produit 1.485.094 quintaux d'alfa, dont l'exportation a été partagée par les ports d'Oran (831.667 q), Arzew (496.485 q) et Ghazaouet (159.942 q). Pour les autres produits végétaux, quelques-uns méritent une mention spéciale. Ainsi, le port d'Oran a exporté en 1936 plus de 660.000 quintaux de semoules, légumes secs (fèves, pois, haricots et lentilles), fruits frais et confits (olives), primeurs, agrumes (oranges, clémentines, mandarines et citrons). Pour l'exportation des produits d'élevage, le port d'Oran se classait premier pour ce qui concerne les ovins. Pour l'importation, elle concernait surtout les matériaux de construction. Les quantités ont fortement variées, selon la situation politique et économique au niveau mondial. Ainsi, note-t-on 34.777 tonnes en 1895 et 107.877 en 1913.

Source René Lespès «Oran, étude d'histoire et de géographie urbaine»



Une chute fut enregistrée durant les années de la première guerre mondiale et les quantités annuelles moyennes n'ont été que de 12.942 tonnes. Un relèvement sensible a été noté et la période 1930-1934 s'est caractérisée par une exportation moyenne annuelle de 115.000 tonnes. D'autres produits étaient importés, tels le café, le thé, le cacao, les épices mais aussi le beurre, les fromages, les conserves de fruits, de viandes ou de poisson. Oran recevait également d'autres produits alimentaires, comme les fruits frais, des huiles végétales, des vins fins et liqueurs, de la bière, des eaux minérales.

On note également l'importation d'engrais et produits chimiques, de machines agricoles, les automobiles, tissus et vêtements, lingerie, bijouterie, parfumerie...

Port de relâche

En matière de tonnage métrique des produits exportés ou importés par le port d'Oran, la houille et les combustibles liquides occupent, dès 1909, la première place, dépassant les vins et autres produits. Malgré le ralentissement observé durant la première guerre mondiale, la situation s'est très vite améliorée par la suite, faisant passer, en 1927, le port d'Oran comme premier port charbonnier de la Méditerranée.

Concernant le mazout, le port d'Oran manquait de place pour y aménager les installations nécessaires. Même si le premier ravitaillement en mazout datait de novembre 1922, les quantités ne prennent de l'importance qu'à partir de 1930.

Port de pêche

Oran est le chef-lieu de l'Ouest, un des trois quartiers maritimes d'Algérie. Il en est également le plus important, en matière de pêche puisqu'à lui seul, il représentait plus de 55% des quantités pêchées. Cette production provenait des 6 ports de l'ouest : Oran, Mers-el-Kébir, Arzew, Mostaganem, Béni-Saf et Ghazaouet, les deux premiers ports armant le plus de bateaux et employant le plus de marins. Du fait de l'étroitesse de la bande continentale et des fortes déclivités du fond marin, la pêche des espèces sédentaires (poisson blanc) y est restreinte. Cependant, d'autres conditions, comme la température de l'eau et la luminosité favorisent le séjour et la multiplication des espèces errantes (poisson bleu), telles la sardine, l'allache et l'anchois. Ils constituent la majeure partie de la pêche réalisée sur la côte oranaise.

René Lespès écrit «En 1838, on comptait à Oran-Mers-el-Kébir 23 bateaux, de 26 tonneaux, montés par 84 hommes, tous étrangers : 40 Espagnols et 44 Italiens, dont 17 Toscans,

15 Sardes et 12 Napolitains». En 1841, on recensait 104 pêcheurs (60 Napolitains et 34 espagnols). En 1846 on comptait 185 bateaux de 812 tonneaux et 661 hommes d'équipage (129 Napolitains, 91 Sardes et 99 Espagnols).

En 1935 et après les lois de naturalisation on dénombrait 57 marins étrangers (Espagnols et Italiens) pour 952 inscrits. Le matériel a également subi de notables changements. Au début, la flotte oranaise ne comprenait que des voiliers. En 1912, apparaissaient 7 vapeurs de 91 tonneaux, avec 44 hommes d'équipage. Ce mouvement de substitution connaît une accélération après la première guerre mondiale. Ainsi, sur les 287 bateaux de pêche armés en 1935, comptait-on 5 vapeurs de 303 tonneaux, avec 53 hommes d'équipage, 68 voiliers de 76 tonneaux et 98 hommes, et 214 bateaux à moteur de 1.010 tonneaux, avec 801 hommes.

Les quantités pêchées alimentaient la ville d'Oran mais aussi les centres de l'intérieur, tels Sidi-bel-Abbès et Tlemcen.

Le surplus est expédié, en petites quantités, en France et, en plus grandes quantités, vers les usines de salaison et de conserverie, pour être ensuite exporté vers la France, l'Italie et l'Espagne. En 1936, ce trafic a représenté 773.000 kilos sur une pêche totale de 1.754.780.

COOPÉRATION MILITAIRE

Voilier-école Italien au port d'Oran



Dans le cadre de la coopération militaire entre l'Italie et l'Algérie, un voilier école, «Palinuro», a accosté, samedi 25 juin 2022, à 14 h au quai Conakry, au port d'Oran. «Son arrivée a coïncidé avec la date d'ouverture des Jeux Méditerranéens. La longueur du navire est de 72 mètres et son âge est de 85 ans», précise Monsieur Youcefi Mohamed, Chef de département gare maritime. Le navire et son équipage ont été accueillis par les autorités militaires (le commandant de la 2ème région militaire, le général-major Douaïssia Abdelkrim, le chef d'Etat-major

de la deuxième Région Militaire, le général Bouhama Nassir et le commandant de la façade maritime Ouest, le général Benayad Abdelhak) et les autorités portuaires (Directeur de la capitainerie, PFSO, le responsable de la gare maritime, le commissaire divisionnaire chef de la 1ère brigade de la police des frontières maritimes, le commissaire de sécurité du port-CSPO et l'inspecteur divisionnaire des douanes du port d'Oran). L'accueil s'est distingué par les airs exécutés par la troupe musicale de la marine algérienne. A bord du navire, les membres de la délégation algérienne, ont, dans une

ambiance conviviale, échangé avec le commandant Francesco Rima et quelques membres de son équipage, autour de la coopération algéro-italienne. Il est à noter que le navire a été rejoint immédiatement par le voilier-école de la marine algérienne «El Mellah» qui a accosté au quai Cadix.

A bord du «Palinuro», outre son équipage sous le commandement du capitaine Francesco Rima, se trouvaient des marin stagiaires, en formation à la navigation à la voile. L'équipage, embarqué à bord de bus militaires, a bénéficié d'une visite sur le site de Santa-Cruz.

Une délégation officielle italienne, conduite par la Ministre de l'Intérieur, Madame Luciana Lamorgese, la Secrétaire d'Etat au conseil des ministres chargée des sports, Madame Maria Valentina Vezzali et l'ambassadeur adjoint d'Italie en Algérie, Monsieur Antonio Politi, a rendu une visite de courtoisie à l'équipage et aux stagiaires.

Le navire en question a quitté le port d'Oran, le lendemain à 9h30 du matin, précédé par le départ du «Mellah», qui a quitté le port à 6h du matin.

Participation à la 53^{ème} FIA

Après une interruption de deux années à cause de la pandémie de la Covid 19, la Foire internationale d'Alger est revenue pour sa 53^{ème} édition à la SAFRX Alger du 13 au 17 juin 2022. C'est le président de la République, Abdelmadjid Tebboune, qui a procédé, au Palais des expositions (Pins maritimes), à l'inauguration de cette manifestation qui a vu la participation de plus de 700 entreprises dont 187 sociétés étrangères, représentant 20 pays. Organisée sous le slogan «Pour un partenariat stratégique», la 53^{ème} édition de la FIA a eu pour invité d'honneur les Etats-Unis, avec la participation de 35 entreprises américaines. 530 exposants algériens, dont 147 entre-



prises publiques et 383 privées, tous secteurs confondus ont également pris part à l'évènement. Le secteur portuaire n'était pas en reste puisque des entreprises portuaires dont l'EPO ont pris part à cette 53^{ème} édition, sous l'égide du groupe SERPORT. Les échanges entre les différentes entreprises portuaires et les filiales du groupe SERPORT, à l'instar de

l'APCS ont permis de valoriser les connaissances dans un climat empreint de convivialité et de bonne humeur. Pour sa part l'EPO a profité de cette occasion pour mettre en exergue les capacités du port, ses réalisations d'envergure et la qualité des prestations en tant que partenaire logistique de l'économie nationale.

Evolution du trafic par mode de conditionnement (1^{er} semestre 2021/2022)

	2021		2022	
	Import	Export	Import	Export
Global	4 793 211	837 589	3 386 213	2 204 890
Vracs Solide	2 633 845	528 771	2 482 887	1 727 657
Vracs Liquide	112 158	0	121 459	2 500
Marchandises diverses	2 047 208	308 818	781 867	474 733

Evolution du trafic passagers (1^{er} semestre 2021/2022)

	2021		2022	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
Trafic passagers	0	0	45938	39829

Evolution du trafic conteneurisé (1^{er} semestre 2021/2022)

	2021		2022	
	Import	Export	Import	Export
Vides	53 558	2 766	51 333	3 299
Pleins	0	53 313	0	45 874
Trafic conteneur EVP	53 558	56 079	51 333	49 173

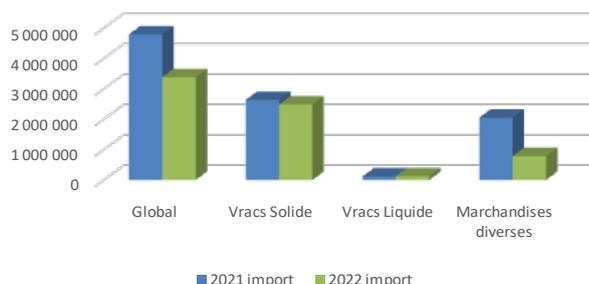
Bilan 1^{er} semestre 2022

Le port d'Oran a clôturé le premier semestre de l'exercice en cours par une légère baisse représentant un écart négatif de 1% par rapport à la même période de l'exercice précédent, soit - 39 698 Tonnes. Ces résultats ont été marqués par une baisse des importations de -29% et une augmentation considérable des exportations soit +163% représentant 1 367 301 Tonnes.

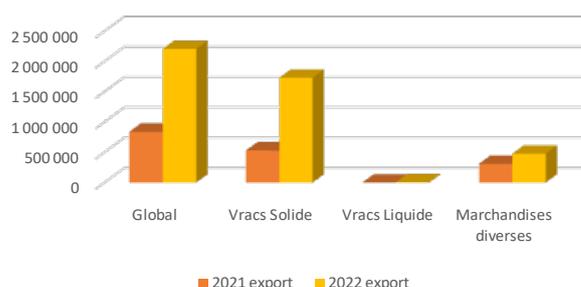
Répartition du trafic global (1^{er} semestre 2021/2022)

	2021	2022
Vracs Solide	3 162 616	4 210 544
Vracs Liquide	112 158	123 959
Marchandises diverses	2 356 026	1 256 600
Global	5 630 800	5 591 103

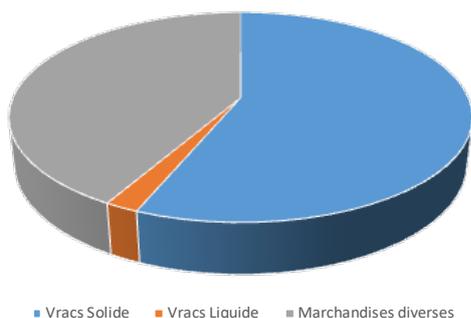
Evolution du trafic à l'import par mode de Conditionnement (1^{er} semestre 2021/2022)



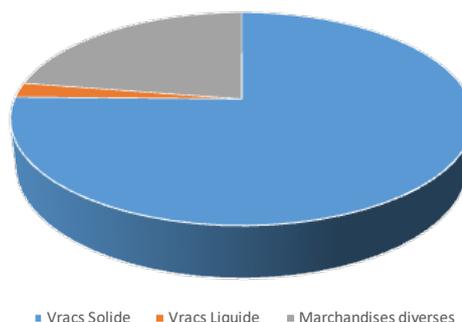
Evolution du trafic à l'export par mode de Conditionnement (1^{er} semestre 2021/2022)



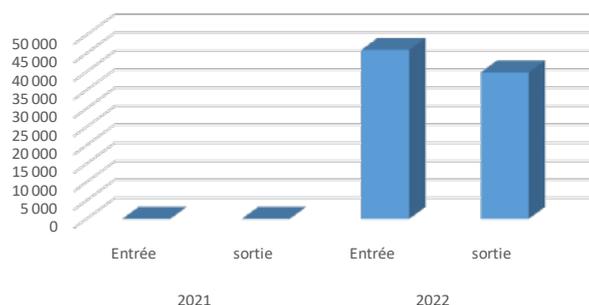
Répartition du trafic (1^{er} semestre 2021)



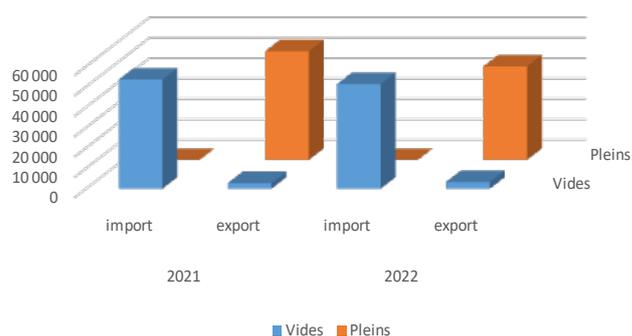
Répartition du trafic (1^{er} semestre 2022)



Evolution du trafic passagers (1^{er} semestre 2021/2022)



Trafic Conteneurs EVP (1^{er} semestre 2021/2022)





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



تاريخ مجيد وعهد جديد

