

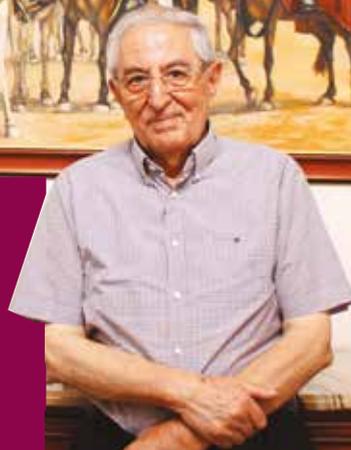


COVID-19  
CORONAVIRUS

## Le port d'Oran aux avant-postes de la lutte contre la pandémie



IL A ÉTÉ PDG DE L'EPO  
PENDANT 25 ANS  
**Mahmoud Louhibi,**  
rigueur et modestie  
d'un grand manager



MADAME ZHOR SAFAR  
Première directrice  
de l'histoire de l'EPO



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

Email : [eposecretariat@yahoo.fr](mailto:eposecretariat@yahoo.fr)

Responsable de la publication :

Mokhtar KORBA

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

Karim TABOUCHE

## SOMMAIRE

### 3 ÉDITO

Avancer avec nos difficultés

### 4 REPORTAGE

COVID-19 : Le port d'Oran aux avant-postes  
de la lutte contre la pandémie

Mohamed Anouar Bellahouel :  
Directeur de la Capitainerie à l'EPO

### 8 ÉCLAIRAGE

Se réinventer après le confinement

### 9 ÉVÈNEMENT

Passagers d'El Dajazair 2 : Confinement aux Andalouses

### 10 ACTUALITÉ

Eventuelle reprise du transport de voyageurs :  
Des mesures drastiques pour endiguer la pandémie

### 12 MÉMOIRE

Il a été PDG de l'EPO pendant 25 ans :  
Mahmoud Louhibi, rigueur et modestie d'un grand manager

### 16 RESSOURCES

Madame Zhor Safar : Première directrice de l'histoire de l'EPO  
Acquisition d'engins de manutention

### 18 DES MÉTIERS ET DES HOMMES

Chaudronnier soudeur :  
Ahmed Benouidren, l'artisan de grandes œuvres

### 20 HISTOIRE

Février 1950, au port d'Oran : Grève des dockers

### 22 SOCIAL

Journée internationale de lutte pour les droits des femmes :  
L'EPO fête le 8 mars

### 23 BILAN

# Avancer avec nos difficultés



**MOKHTAR KORBAA**  
PDG de l'EPO

Il est pour le moins frustrant d'admettre que l'actualité sanitaire faite de pandémie du corona virus éclipse par son ampleur et par sa gravité, les faits économiques et met au second plan l'activité habituelle du port.

Le Covid 19 qui s'est propagé en un temps record, à travers toute la planète, n'a épargné aucun pays. L'Algérie a pris les mesures nécessaires pour endiguer la pandémie dès les premiers jours de son apparition et a su résisté à sa propagation. Les ports, postes frontaliers du pays et premiers points de rencontre avec l'étranger, ont été les premiers mis à l'épreuve. Le plus grand challenge consistait d'abord à éviter toute contamination venant de l'étranger à travers les car-ferries et les navires de marchandises, ensuite mettre les moyens nécessaires à protéger la vie des travailleurs et des usagers du port. L'autre challenge était de maintenir l'activité portuaire et faire face aux préoccupations de nos partenaires et clients.

L'affaire est loin d'être aisée, parce que l'angoisse de la contamination, ajoutée au stress qui en découle et aux sous-effectifs, rendent les opérations portuaires plus difficiles. Néanmoins, nos travailleurs et nos cadres, à l'instar de tous les acteurs portuaires ont su puiser dans leur courage, leur détermination et leur patriotisme pour redoubler d'efforts et œuvrer à faire face à nos engagements. L'activité an certes marqué le pas, mais la pandémie, loin d'être un facteur décourageant, a été plutôt une source d'énergie et de bonnes volontés qui s'expriment dans l'adversité.

Même si cette pandémie et les moyens d'y faire face ont été les principaux événements de ce semestre qui s'écoule, nous avons tenu à rendre hommage à un de nos aînés, Monsieur Louhibi, ancien PDG de l'EPO, qui constitue une source d'inspiration pour des générations de gestionnaires et de travailleurs. C'est de son expérience que nous nous imprégnons, pour faire des difficultés des socles pour avancer. Des avancées, nous les construisons aussi avec nos travailleurs et nos cadres. Nous nous réjouissons, à ce propos, de la promotion de la première femme dans l'histoire de l'EPO, au poste de directeur central.



**COVID-19**  
CORONAVIRUS

## Le port d'Oran aux avant-postes de la lutte contre la pandémie

*L'irruption de la pandémie de Corona virus a nécessité le déploiement de grands moyens de lutte à travers le monde. Ne disposant ni de vaccin approprié ni de traitement spécifique, il s'agissait de ralentir, sinon d'empêcher la contamination en mettant en œuvre, en amont, des gestes barrières; la gageure étant de ne pas étouffer les structures sanitaires par l'afflux soudain et important de malades en phase critique...*



L'Algérie, comme d'autres pays, a déployé un plan de lutte qui a évolué en fonction de la situation. Ainsi, dans un premier temps et avant l'apparition du virus sur le territoire national, il s'agissait de mettre en place un plan de contrôle sur tous les points d'entrée et de sortie du territoire national...

L'Entreprise Portuaire d'Oran a déclenché son plan de lutte dès la fin janvier.

A ce propos, Monsieur H. Madouni, Directeur de la sûreté portuaire (PFSO), nous déclare : «En fin janvier, une réunion du comité de sûreté s'est tenue afin de mettre en place mesures et dispositions préventives sanitaires contre le Covid-19. Les actions décidées lors de ce comité ont été mise en application à partir du mois de février.»

Le dispositif mis en place au port d'Oran a évolué en fonction des directives émanant des hautes autorités du pays et de l'évolution de la situation.

A ce propos, il est à rappeler que le premier cas, enregistré en Algérie,

s'est déclaré le 25 février, lorsqu'un ressortissant italien a été testé positif au SRAS-CoV -2. Le premier foyer de contagion s'est formé à partir du 1er mars, à Blida.

En effet, seize membres d'une même famille ont été contaminés par le coronavirus lors d'une fête de mariage, à la suite de contacts avec des ressortissants algériens provenant de France. La wilaya de Blida devient l'épicentre de l'épidémie du coronavirus en Algérie.

Monsieur Madouni nous précise : «Dans le cadre des mesures préventives concernant le Corona virus, l'EPO a entrepris des actions au niveau de l'enceinte portuaire et de la rade. Nous avons mis en place une cellule de crise sanitaire ayant pour mission le suivi et le traitement des dispositions sanitaires adaptées au niveau de la plateforme portuaire, composée des différents services de sécurité portuaire (police, douanes, garde-côtes, PFSO et capitainerie) et présidée par le médecin chef, responsable du contrôle sanitaire aux frontières (CSF).»

### Mesures prises au niveau de l'enceinte portuaire

Monsieur Madouni nous fait part des mesures prises : «Au niveau du port et suivant les directives des pouvoirs publics, l'EPO a entamé une action d'affichage pour informer les personnes accédant à l'enceinte portuaire que le port du masque est obligatoire» Une campagne de sensibilisation a également touché tout le personnel de l'entreprise et les services de sécurité pour les mobiliser dans ce vaste plan de lutte contre le Covid-19. L'EPO a doté les services de sécurité, en l'occurrence les services de police 1ère BPFM, de trois thermomètres laser, au niveau des accès principaux du port pour des prises de température pour toute personne accédant au port (piétons et auto-passagers). En outre, toutes les structures et administrations de l'entreprise ont été dotées de gel hydro alcoolique. Les mesures de distanciation ont également été appliquées au niveau des salles et garages de la Gare maritime.

L'EPO a procédé, en fin du mois de mars, avec l'aide de l'APC, la SEOR (Société de l'eau d'Oran), Meditram, à la désinfection de toute l'enceinte portuaire. «Nous avons mobilisé 6 camions (ceux du port, de la protection civile, Méditram, l'APC, la SEOR) pour la désinfection des docks, des terre-pleins et des quais. Même les remorqueurs ont été mis à contribution pour cette opération. Ils ont utilisé leur jet pour désinfecter les terre-pleins et les quais que les camions ne pouvaient pas atteindre», déclare Monsieur Mohamed Anouar Bellahouel, Directeur de la Capitainerie. Tous les locaux des voutes, les docks, les zones d'accès restreint, les bureaux ont été désinfectés. En outre tous les bureaux sont désinfectés périodiquement selon un calendrier, établi par le HSE. «Et nous sommes toujours à l'écoute. Nous transmettons des BRQ (bulletin de renseignement quotidien) aux autorités (ministère des transports, wali...), précise Monsieur Madouni, qui ajoute : «Ce qui est à retenir, ce sont l'échange d'informations et la coordination avec les différents services.» Pour ce qui concerne l'avitaillement des navires, le camion est escorté par les services des douanes et des mesures additives sont appliquées à savoir le contrôle sanitaire pour le chauffeur et la marchandise en présence du second et du méde-



cin de bord. Toujours au titre des dispositions prises en matière de lutte contre la propagation du Corona virus, tout le personnel de l'EPO a été doté de bavettes. La dotation était renouvelée périodiquement. «Au début, quand il n'y avait pas encore de cas à Oran, nous avons formé une barrière entre les navires étrangers et nous et nous avons doté tout le personnel qui était en contact avec les navires. Dans un second temps, quand le Corona virus s'est installé dans la wilaya d'Oran, les mesures ont été élargies à tout le personnel, y compris celui de l'administration.», précise notre interlocuteur. Concernant toujours le personnel, l'EPO dispose de deux médecins au niveau de

l'entreprise. S'il y a des symptômes qui se présentent, le médecin envoie la personne pour dépistage. Si le cas s'avère suspect, il est confiné chez lui durant 14 jours. «Nous avons eu quatre cas suspects, dont un seul qui s'est avéré positif. Même si les tests des trois autres se sont révélés négatifs, par principe de précaution, nous leur avons dit de rester confinés chez eux durant 14 jours», déclare Monsieur Madouni.

Durant la période de confinement partiel et toutes les contraintes qui en ont résulté, l'EPO a loué 6 bus pour transporter ses propres travailleurs. Chaque jour, après l'arrivée des travailleurs, ces bus sont désinfectés par une équipe de la capitainerie/HSE. Au moment du confinement partiel établi sur la wilaya d'Oran, l'EPO a revu l'organisation du travail du fait de l'astreinte appliquée à une catégorie de personnel qui doit rester en place, que ce soit le personnel de sûreté, les inscrits maritimes ou le personnel de maintenance.

Il fallait les doter d'autorisations parce que ces personnes doivent circuler au moment des heures de confinement. «Nous avons donc transmis la liste, paraphée par le PDG, à la wilaya qui a délivré des autorisations de circulation durant les heures de confinement. Grâce à l'adaptation des horaires de travail, le port a travaillé à plein temps ; l'activité ne s'est pas arrêtée.





C'est l'effort de tout le monde qui a permis de maintenir l'activité portuaire... Il faut reconnaître aussi que les autres intervenants et partenaires du port (police, douanes, contrôle sanitaire...) nous ont aidés. Toute la famille portuaire a mis la main à la pâte», déclare notre interlocuteur. Il faut souligner également l'apport du partenaire social dans l'opération de sensibilisation du personnel. Il fallait expliquer aux travailleurs les mesures de lutte contre le virus tout en insistant sur leur présence au poste de travail.

#### Mesures prises au niveau de la rade

Au début de la période d'alerte, quand les navires de passagers circulaient encore, une équipe de l'autorité sanitaire aux frontières relevant du CSF (contrôle sanitaire aux frontières) et dépendant des services de la santé, arrive au port avant l'accostage du navire. L'équipe est constituée de deux médecins, secondés par deux assistants.

Lors du débarquement des passagers, dès que la rampe est déployée ; une équipe de médecins, ayant deux caméras thermiques (une fixe pour le passage piétons et une seconde,

pour les auto-passagers, disposée sur la rampe du navire), intervient. Ils sont également dotés de thermomètres laser portatifs. L'équipe inspecte tout le monde (les passagers et les auto-passagers) à distance. Ils testent la température, une ou deux fois. «Pourquoi deux fois ? Parce que ça dépend des conditions climatiques : quand il y a du soleil ça risque de fausser le test, alors on refait le test une seconde fois pour s'en assurer. Le test est refait dans un endroit ombragé. Ceci concernant les passagers», confie Monsieur Bellahouel. Dans une seconde phase et après la mise en place du comité local de

sûreté, l'EPO a renforcé les contrôles. Ainsi et avant même l'arrivée du navire, il a été exigé des consignataires (représentants des navires) la fourniture, par mail aux services de la capitainerie, de quelques documents. Le premier document est le certificat de santé, le second est la liste d'équipage, avec dates et lieux d'embarquement des marins et les dix derniers ports touchés par le navire. Les services de la capitainerie de l'EPO effectuent un premier contrôle, établi sur papiers. Ces documents sont transférés aux médecins qui font un premier traitement. Ensuite et vu la vitesse énorme de propagation du virus, notamment sur la rive sud de l'Europe, d'où proviennent la majorité des navires que reçoit le port d'Oran (Espagne : Valence, Barcelone, Alicante, Algésiras et France: Marseille...) le comité de sûreté a tenu une seconde réunion, à l'issue de laquelle a alors été décidé d'inspecter tous les navires par les médecins. Aucun navire ne rentre au port d'Oran sans qu'il ne soit inspecté, au niveau de la rade, par un médecin. Les médecins embarquent, avec des équipements spécifiques (tenue, masque, gants). A bord de la pilotine, ils montent à bord et testent tous les membres d'équipage. Ensuite, le médecin délivre un certificat, appelé libre pratique. Une copie est laissée à bord du navire et une autre est remise à la capitainerie. Sur cette base, la capitainerie donne l'autorisation au navire d'accoster.



«Le contrôle des navires se fait en fonction du programme du port. L'équipe sort pour contrôler tous les navires qui sont programmés à accoster durant la journée. Si jamais un cas est détecté, le navire est mis en quarantaine», précise Monsieur Bellahouel.

Il est à rappeler qu'il existait auparavant un dispositif de contrôle qui se faisait à quai. Aucune autorité ne pouvait monter à bord, aucune manœuvre ne pouvait se faire, sans l'autorisation des autorités sanitaires. Celles-ci, après contrôle, délivraient, pour ce faire, un certificat de libre pratique.

Ce n'est qu'à ce moment que les autres autorités pouvaient monter à bord et que les manœuvres pouvaient débuter. Ceci concernait tous les navires (autant les navires de marchandises que les car-ferries) qui devaient être inspectés avant de commencer les opérations commerciales. C'est une réglementation maritime internationale...

Mais depuis l'apparition du virus Corona, le dispositif a été renforcé et le contrôle se fait désormais en rade.

Le médecin sort à bord de la pilotine pour délivrer un certificat de libre pratique aux navires qui arrivent et qui ne sont pas encore passés par d'autres ports algériens. Cependant, même si un navire est déjà passé par un port algérien, le médecin monte à bord pour effectuer des prises de température et délivrer le certificat de libre pratique. C'est une précaution supplémentaire...

Pour la désinfection, l'EPO a acquis des produits spéciaux pour le corona virus.

«Nous avons, à plusieurs reprises, désinfecté toute l'enceinte portuaire (Les locaux de la police, de la douane et les nôtres : administrations, bâtiments, docks). Cette opération est périodique. Au début, le rythme était élevé puisque nous la répétions tous les deux jours. Actuellement le rythme s'est ralenti et nous la faisons une fois par semaine. Nous nous adaptions à l'évolution de la situation.

Quand la gare maritime sera ou-

verte pour la saison 2020, après chaque arrivée, nous procéderons à la désinfection des locaux», précise Monsieur Bellahouel.

### Quelques alertes

Monsieur Bellahouel évoque quelques alertes : «Nous avons eu le cas de deux Algériens qui venaient d'Italie à bord d'un car-ferry. Au départ d'Italie, ces deux personnes ont été mises dans une chambre d'isolement, où elles sont demeurées durant toute la traversée. Elles n'avaient contact avec aucun passager. Quand le navire est arrivé, le médecin est monté à bord et a ausculté les personnes en question. Il s'est avéré que ces personnes ne présentaient pas de contamination au virus Corona.»

Monsieur Madouni, à son tour, rappelle une autre alerte : «Nous avons eu un cas sur un car-ferry, il y a quelques jours. Un marin est parti en permission à Alger. A son retour, ses proches lui ont annoncé que sa mère était positive au Corona

virus. Il a eu la présence d'esprit de contacter immédiatement le commandant pour lui faire part du problème. Aussitôt, le commandant l'a mis en confinement, à bord. Nous avons avisé le CSF et le service infectieux de l'hôpital. Il a été conduit, avec toutes les précautions nécessaires, à l'hôpital pour un dépistage, puis ramené en confinement à bord. Cette opération s'est déroulée à plusieurs reprises.

Il a été gardé quelques jours à l'hôpital. Les tests qu'il a subis ensuite se sont révélés négatifs. Nous avons quand même confiné le navire : personne n'y monte ni n'en descend ! Nous avons exigé du commandant de faire monter les trappes et de fermer le navire. Le navire est resté confiné 14 jours. Nous avons également demandé au commandant à ce que l'équipage soit soumis à la prise de température, par le médecin de bord, deux fois par jour... Ce n'est qu'après les 14 jours nécessaires que nous avons levé la mesure de confinement...

## MOHAMED ANOUAR BELLAHOUEL

### Directeur de la Capitainerie à l'EPO

Après l'obtention de son baccalauréat, série sciences naturelles et de la vie, décroché en 2003, Monsieur Mohamed Anouar Bellahouel suit, à l'ENSM Bousmaïl, une formation d'officier de port. Une fois son diplôme obtenu en 2006, il regagne le port d'Oran, où il est désigné officier de port, chargé du secteur Gare maritime et membre du comité FAL pour les saisons estivales 2006 et 2007. En 2007, il est nommé assistant du PFSO et, en 2008, officier de port, chargé HSE. Ensuite et tour à tour, il occupe les fonctions d'officier de port, chargé de quart au bureau des mouvements des navires, de 2008 à 2016, puis, de 2016 à 2018, de chef de département, chargé de la commission de placement des navires, et de février à septembre

2018, d'assistant du directeur de la capitainerie. En septembre 2018, il est nommé Directeur de la capitainerie par intérim, jusqu'en avril 2019. A l'issue de cet intérim, il est nommé, en avril 2019, Directeur de la Capitainerie ; poste qu'il occupe jusqu'à nos jours.



# Se réinventer après le confinement



Par Omar Benbekhti

*Le confinement a provoqué une rupture dans la perception individuelle de la vie sociale. Il a révélé les obscénités de ceux qui ont une calculatrice à la place du cœur. Des milliers de personnes sont mortes à cause de masques inexistantes et de tergiversations sur le confinement. Le « vivre ensemble » s'est révélé sous la forme d'un repli sur soi. Les indociles et les récalcitrants sont devenus des déviants, des hors-la-loi. L'égo, ce moi misérable, a resurgi dans sa splendeur.*

**N**ombreux se nourrissent de leur égo... désagréable sensation qu'ils se cannibalisent ! Frustrés ou envieux, ils ne parlent que d'eux, leurs élucubrations font office de pensées alors qu'ils ne sont que pitoyables objets de risée ! L'arrogance, la jactance, la suffisance sont liés à l'égo, alors que le monde se fiche de nos puérides rodomontades. Cela interpelle le plaisir, le désir de reconnaissance et de jouissance ; mais aussi l'amour-propre, l'orgueil, la suffisance, et surtout l'ingratitude. Tout dépend de la façon dont on s'estime.

Ramener tout à soi est compréhensible. Qui penserait aux autres avant de penser à soi ? Mettre l'accent sur soi, alors que la vie et le monde sont complexes, revient à faire de soi le centre de l'univers. La question est de savoir jusqu'où peut-on s'accommoder de son égo et en faire l'étalon de ses actions ? Où commence l'être social et où s'arrête l'individu ? Par exemple, si la générosité est un facteur d'épanouissement social et individuel, elle reste un acte rare qui honore celle ou celui qui la pratique, souvent sans reconnaissance ; et même avec des tonnes d'ingratitude.

L'égoïsme se nourrit aussi d'ambitions, de désirs et de quête de jouissance. On le voit à travers l'exercice du pouvoir qui demeure le kérosène de l'égoïsme. Le pouvoir est actionné par un égo qui peut aller jusqu'à l'aveu-

glement, avec risque de violence, d'affolement furieux et de barbarie.

Le secret du bonheur serait-il alors de n'avoir que le désir de soi ? Le désir de l'Autre, n'étant qu'une souffrance infligée par un égo mal maîtrisé. Si on en reste esclave, c'est la détresse et la souffrance. Si on en fait son moteur, il peut devenir une clé du bonheur.

L'humain traverse des états d'insatisfaction inexplicables. Mais l'égo ne sait pas attendre. Il veut tout, tout de suite. Savoir attendre est un long apprentissage ; la vie est derrière soi quand on a appris à attendre. Avec le temps, on est plus aguerri, on a acquis expérience, connaissance et savoir-faire. Pas la sagesse forcément, car la malédiction de l'égo pèse encore sur nos désirs. Mais on ne perd rien. Il y a tant d'idées à penser, tant de projets à rêver et réaliser.

La psychose du Covid 19 a favorisé le phantasme de soi, bien qu'il soit une remise en cause d'un moi coincé entre un matérialisme étroit (assurer la survie) et le retrait de soi (limiter son désir de l'Autre et se confiner). Passer de l'individualisme à « Je est un autre », nous garde pourtant en relation. Enfermement sur soi ou ouverture vers l'Autre ? Sinistrose ou catastrophisme ? Être avec l'Autre c'est le partage, la solidarité, la générosité, l'affect et l'amour. Des mots, hélas, qui parfois ne veulent plus rien dire...

O.B

## PASSAGERS D'EL DAJAZAÏR 2

## Confinement aux Andalouses

**S**elon les orientations de Monsieur le Wali, un dispositif a été mis en place à cette occasion. Outre le wali, qui a chapeauté l'opération avec la commission de sûreté de wilaya, ont été impliqués les éléments du service infectieux de l'hôpital, la protection civile, le SAMU, le CSF, l'escorte de la police, la gendarmerie, la presse...

«En fait, les médecins CSF ont fait le voyage avec les passagers. Ils ont procédé au contrôle durant la traversée», confie monsieur Mohamed Anouar Bellahouel, Directeur de la Capitainerie.

Les passagers n'avaient pas reçu auparavant d'informations sur la question du confinement. Ils n'ont été informés qu'à leur arrivée au port d'Oran. Ce qui a occasionné quelque retard pour le débarquement.

«Sur instructions de Monsieur le Wali, nous avons demandé au commandant du navire de faire passer le message aux passagers. Les voyageurs seront confinés durant 14 jours au complexe des Andalouses, les frais de séjour étant à la charge de l'Etat. Monsieur le Directeur du tourisme de la wilaya, délégué par monsieur le wali, a pris en charge

*Suite à l'arrêt du transport maritime des voyageurs, le gouvernement a mis en place un plan de rapatriement des Algériens se trouvant bloqués hors du pays. Ainsi a-t-il fallu mettre, à la disposition des nombreux ressortissants bloqués à Marseille un navire (El Djazaïr 2) pour les rapatrier sur Oran. Le navire, transportant 646 passagers et 298 véhicules, est arrivé au port d'Oran le 18 mars 2020.*



les passagers au complexe», précise notre interlocuteur.

Des bus ont été mobilisés pour transporter les passagers vers le

complexe touristique des Andalouses, lieu de confinement.

Les passagers ont été pris en charge et accompagnés au complexe touristique des Andalouses, pour un confinement de 14 jours. Au port, ce jour-là, tout le monde était doté de gants, de masques et de lunettes de protection...

Les véhicules sont restés à bord du navire et les piétons n'ont pris avec eux que le nécessaire.

Après les 14 jours de confinement, les passagers sont revenus au port d'Oran, escortés, pour récupérer leurs bagages et véhicules. La directrice et les cadres de l'environnement ont, entretemps, décontaminé les véhicules. Tous les produits périssables, que les passagers ont ramenés avec eux durant la traversée, ont été détruits. Le navire a été désinfecté et l'équipage est resté confiné à bord durant 14 jours.



## EVENTUELLE REPRISE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

# Des mesures drastiques pour endiguer la pandémie

*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, médecin, représentants de l'ENTMV et de Bentras-Algérie).*



**N**ous attendons, maintenant, la décision de déconfinement pour attaquer la phase d'après la pandémie... Les Espagnols souhaiteraient reprendre la saison estivale, le mois 1<sup>er</sup> juillet. Nous attendons la décision des pouvoirs publics algériens. Selon les responsables locaux de l'ENTMV, toutes les places ont été déjà achetées et confirmées. Tout est déjà complet», confie Monsieur Mohamed Anouar Bellahouel, Directeur de la Capitainerie. «Si dans les prochains jours, il y a reprise du trafic des voyageurs, nous devons être au rendez-vous. Quelles sont donc les mesures à prendre après le déconfinement», déclare Monsieur Madouni, Directeur de Sécurité du Port (PFSO). En cas de rapatriement ou d'arrivée des estivants, le médecin du contrôle sanitaire aux frontières embarquera sur le car-

ferry, au même titre que les services de police et de douanes, durant la traversée. Ceci pour que le contrôle se fasse à l'embarquement des passagers. Le médecin de bord, avec le CSF prennent la température de chaque voyageur qui embarque sur le navire. «Les médecins ne peuvent effectuer cette opération dans l'enceinte des ports étrangers (question de souveraineté). Mais sur le navire, c'est le pavillon national. Le contrôle concerne autant les piétons que les auto-passagers. Si une personne présente une température élevée, elle ne pourra embarquer ; le médecin lui refuse l'accès à bord», reprend Monsieur Madouni, ajoutant : «Au cas où, durant la traversée, un cas se déclare, (en ce qui concerne la lutte contre cette pandémie, l'échange d'information est très important), le commandant avise la cellule de crise

(soit le PFSO soit le médecin). Dans ce cas, nous déclarons l'alerte à Oran. Nous aviserons, bien sûr, Monsieur le Wali qui est le président du comité FAL et président du comité de sûreté. Nous déciderons les dispositions qui s'imposent (soit les passagers restent en confinement en rade, soit ils seront débarqués et mis en confinement dans un endroit approprié). Ces dispositions dépassent la cellule de crise. Dans ce cas-là, notre rôle se limite à l'information...» Outre ces dispositions, le port du masque sera exigé pour tous les passagers, dès l'embarquement, même s'il faut que ce soit l'ENTMV qui lui en fournisse. A la descente, même chose, tout passager devra porter le masque. Sinon, il reste à bord. Au niveau des salles de débarquement, sera mis en place un système de marquage pour le respect de la distanciation. A la descente du navire et avant d'accéder à la salle, le voyageur aura à sa disposition du gel hydroalcoolique. Il y aura également un marquage au sol et un balisage pour canaliser les passagers dans des couloirs. Au niveau du poste de contrôle, les mêmes dispositions s'appliquent. Pour le départ, quand ils procèdent aux formalités, les passagers arrivant à la salle d'embarquement sont répartis sur des sièges séparés. Pour les triplettes de sièges, celui du milieu sera condamné pour qu'il y ait une certaine distance entre les personnes. Il y aura également la mise en place de caméras thermiques supplémentaires, mises à disposition de l'EPO par le CSF.



Ceci pour avoir une certaine fluidité. Des thermomètres supplémentaires seront placés au niveau de l'accès à la gare maritime. «C'est un deuxième filtre, après celui de l'accès au port. Nous prévoyons même de mettre en place un troisième filtre au niveau des salles», précise Monsieur Madouni. Après chaque arrivée, L'ENTMV procédera à la désinfection du navire et l'EPO désinfectera les salles. Concernant ces salles et les garages, c'est le service Hygiène, Sécurité et Environnement (HSE) du port, qui est sous la coupe du directeur de la capitainerie, qui en aura la charge...

Monsieur Madouni tient à ajouter : «Le plus important, comme je le disais, est la sensibilisation, non seulement des passagers mais aussi des exploitants, parce qu'outre les voyageurs, vous avez également ceux qui assistent à la visite des conteneurs, les services des douanes, le personnel de manutention (à quai et ceux qui accèdent aux navires et qui sont en contact avec des étrangers). Ils sont tous dotés de masques».

Monsieur Bellahouel révèle : «Pour la reprise des traversées de l'éventuelle saison estivale, les commandants de navire fermeront le bar et le restaurant. Ils mettront en place un système de repas à emporter. Les occupants des cabines seront réduits de moitié

(deux au lieu de quatre). Les sièges subiront une opération de séparation; sur les deux fauteuils, il n'y en aura qu'un qui sera occupé. Le nombre de passagers sera donc réduit. D'un autre côté, les rotations augmenteront... Au lieu de ramener 1.200 passagers, par exemple, le navire ne pourra transporter que 700 à 800 personnes (un peu plus que la moitié de ses capacités).» Quelques jours après la tenue de cette réunion, soit le 16 juin 2020, les ports algériens ont été destinataires d'une correspondance éma-

nant du groupe SERPORT et portant comme objet la «Reprise du transport maritime des voyageurs». La correspondance énonce 10 mesures et dispositions à appliquer par les ports algériens, en cas d'une éventuelle reprise du transport maritime des voyages. Au nombre de ces dispositions figure la mise à disposition des employés et des usagers des gares maritimes, de bavettes et produits désinfectants. Le port des bavettes sera obligatoire au sein de la gare maritime. La directive énonce également la limitation des descentes à terre, après avis du médecin du CSF, des équipages des car-ferries. La mise en place de caméras 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, figurent aussi parmi les mesures à prendre, tout comme la mise place, au niveau de la gare maritime, d'une salle d'isolement équipée des moyens nécessaires. Ces mesures s'accompagnent d'une large diffusion des affiches illustrant les gestes barrière, la réalisation régulière des opérations de nettoyage et désinfection des espaces et moyens utilisés après chaque arrivée ou départ de car-ferry, l'agencement des salles en fonction des règles de distanciation, et le marquage au sol.



IL A ÉTÉ PDG DE L'EPO PENDANT 25 ANS

# Mahmoud Louhibi, rigueur et modestie d'un grand manager

*Monsieur Mahmoud Louhibi fut le PDG qui a le plus marqué l'Entreprise Portuaire d'Oran (EPO). Outre sa longévité au poste de Président Directeur Général de l'EPO, qu'il a dirigée durant 25 ans (1982-2007), sa forte personnalité, son charisme et sa rigueur au travail ne laissaient personne indifférent et, jusqu'à nos jours, les employés de l'entreprise l'évoquent avec une certaine émotion.*

**M**onsieur Korbaa, PDG : «Je fais partie de ceux qui ont beaucoup appris avec Monsieur Louhibi, qui demeure un modèle pour nous. C'est un modèle de rigueur. Il faisait la ronde quotidiennement... Il fut l'initiateur du projet de réhabilitation du parc naval et sa remotorisation. Il avait une grande vision du développement du port qui a permis l'évolution de l'entreprise... Il avait la conviction que le port est une activité purement industrielle. C'était quelqu'un de simple, de modeste, qui alliait très bien la rigueur au respect... C'est un vrai professionnel du portuaire». Nous avons effectivement eu à constater l'humilité et la modestie du personnage durant notre entretien avec lui, pour retracer son parcours. Il se mettait toujours au second plan et, au lieu de se mettre en avant, il préférait évoquer la situation que traversait le pays et les hommes qu'il a rencontrés.

Monsieur Karim Tabouche, Responsable Etudes et Statistiques à la Direction Générale, nous confie : «Monsieur Louhibi est quelqu'un de très dur, quand il s'agit du travail. C'est à la limite de la méchanceté, je veux dire une méchanceté presque parentale. C'était comme un patriarche qui considérait son équipe comme ses propres enfants».



Madame Nawel Zair, chef de département Domaines déclare : «Monsieur Louhibi était rapide et sortait sur le terrain». Madame Zhor Safar, Directrice Affaires Juridiques, Marchés et Domaines, nous révèle : «Il était rigoureux, très présent et très au fait de tout ce qui se passait dans l'entreprise. Avant de signer un contrat, il le passait au peigne fin». Monsieur Miloud Bensenouci, chauffeur en retraite, qui a longtemps côtoyé Monsieur Louhibi, nous dit : «C'est un grand homme. Il avait un cœur d'ange. Il n'était pas rancunier. Ce qui comptait pour lui, dans ses rapports, c'est le travail. C'est un meneur d'hommes qui savait gérer l'humain. Il a fait beaucoup de bien». Il faut dire que le parcours de Monsieur Louhibi à l'EPO a débuté dans de difficiles circonstances et qu'il fallait s'imposer pour faire face aux multiples problèmes que posaient d'abord la transition d'une économie dirigée vers une économie de marché, ensuite le développement

et la modernisation du port. En effet, c'est dans les années 80, marquées par la restructuration des entreprises qu'il prend en main les destinées du port, après un riche parcours entamé aux premières années de l'indépendance.

## Les années mouvementées

Natif de Sidi Bel-Abbès, il arrive en 1963 à Alger pour commencer, à l'âge de 19 ans, des études en économie. «La bibliothèque avait été brûlée par l'OAS. Notre enfance et notre jeunesse ont été marquées par des horreurs. Ce qui ne nous a pas empêchés d'avoir une certaine humilité, une certaine solidarité», se rappelle-t-il. Avec grande émotion, il évoque ces années mouvementées du début de l'indépendance : «Le 19 mars 1964, nous avons vu Sékou Touré que nous avons accueilli à l'aéroport.

Benbella venait parfois à la cité universitaire de Ben Aknoun. Nous avons baigné dans cette ambiance de campagnes de reboisement et autres histoires. Vous voyez, nous avons été bousculés par cette ambiance. Nous avons vu Senghor fait docteur Honoris Causa, à la fac de Lettres. Quand je vois les photos du Hirak, ça me rappelle cette période». Pour ses études, Louhibi avait bénéficié d'une bourse octroyée par la Sonatrach. Afin d'obtenir quelques subsides supplémentaires pour les vacances, il rédigeait, comme pigiste, quelques articles pour la revue El-Djeich...

En 1967, il est mobilisé parmi les premiers appelés. Il est remobilisé et se retrouve, en 1970, avec le grade de sous-lieutenant à Annaba, affecté à la Sonatrach. Il n'y reste pas longtemps. Une occasion de permuter avec un collègue, originaire d'Annaba, s'offre à lui. Il la saisit et, après avoir participé, avec des collègues de Sonatrach du territoire national, au 19 juin 1971, année de la nationalisation des hydrocarbures, aux cérémonies organisées par le Président Houari Boumediène, à Hassi Messaoud, il regagne Arzew où il rejoint l'équipe de Mazouni. Il travaille à la raffinerie puis au GNLI où il occupe le poste de Chef de Département Finances et Comptabilité.

En 1975 et pour une courte période, il passe à la Direction Nationale des Coopératives de l'Armée Nationale Populaire (DNC-ANP). La même année, il rejoint la Société Nationale des Transports Routiers, entreprise nouvellement créée. «A la création de la SNTR, il n'y avait presque rien. Il y avait quelques vieux parcs, comme la SAT (société africaine de transit et transport) ou Algéro-naphte, qui ont été récupérés. Nous avons réalisé le béton du parc avec les moyens du bord. Nous avons ramené du treillis soudé, du béton. Nous avons loué des niveleuses. Des collègues d'autres entreprises, comme la SOTRAWO, nous ont prêté des engins. La SNTR a grandement participé, à partir du port de Mostaga-



nem, au transfert de tous les équipements qui se trouvaient à Hassi Messaoud et Hassi Rmel, y compris au tracé des pipelines et gazoducs jusqu'aux complexes d'Arzew et Bethioua. Elle a participé aux approvisionnements des wilayas du Sud, à différentes campagnes, aux programmes spéciaux, etc.»

Puis, en octobre 1980, eut lieu le terrible tremblement de terre de Chlef. Les grandes entreprises (Sonatrach, Onaco, etc.) furent mobilisées pour les secours puis pour la reconstruction de la ville. «C'est là où j'ai été appelé par le Ministre des Transports. J'ai passé une année au cabinet de Salah Goudjil».

A l'époque, une myriade de sociétés (portugaises, espagnoles, italiennes, françaises, canadiennes, finlandaises, etc) intervenaient dans le programme de reconstruction de Chlef. Avec beaucoup d'humour, Monsieur Louhibi revient sur cette période, illustrant son propos d'anecdotes croustillantes :

«J'étais chargé de mission. Avec le collègue de la Marine Marchande, Amar Mokhtar, nous allions assister aux réunions qui se tenaient au ministère du commerce. Après la dernière réunion, qui mettait fin aux négociations, Monsieur Khellaf avait dit «Al Hamdou Lillah, nous avons terminé notre mission». Je lui ai répliqué : «Monsieur le ministre, c'est maintenant que ça commence». Il m'a demandé des précisions. Je lui ai dit que 4 ports devaient intervenir (Alger, Ténès, Mostaganem et Oran). Il faut contacter les walis pour mettre à disposition des terrains afin de dégager les ports».

La zone étant sous commandement militaire, Monsieur Louhibi était secondé par un capitaine «On m'a confié le capitaine Tomba, un brave Kabyle que j'avais auparavant connu à Béchar. Le courant passait très bien entre nous. Nous faisons la tournée des ports... Au port de Mostaganem, une société étrangère, impliquée dans la reconstruction, se trouvait en butte avec un fonctionnaire qui leur faisait des histoires. J'ai demandé au capitaine de prendre en charge le problème. Il est allé voir le fonctionnaire en question pour lui dire : «Alors, tu veux dédouaner ? Tu vas monter dans le camion, le chauffeur démarre et toi tu dédouanes !». La situation était très difficile et il fallait sortir les sinistrés des tentes et leur donner un toit. En trois mois, tout le monde était logé».



C'était un programme de plus de 25.000 logements à travers la wilaya de Chlef...

L'année 1980 fut difficile puisque juste après le séisme d'octobre, le port d'Oran fut dévasté par la tempête catastrophique de décembre : «Là aussi, ce fut la panique. Il était question d'utiliser le port de Mers-el-Kébir mais les céréaliers ne pouvaient pas manœuvrer là-bas... C'est à partir de là qu'a démarré l'aventure EPO».

## L'aventure EPO

Monsieur Louhibi arrive au port d'Oran au moment de la restructuration de l'Office National des Ports (ONP) en plusieurs entreprises portuaires, dont l'Entreprise Portuaire d'Oran (EPO).

«Les autorités centrales avaient décidé de restructurer les 60 ou 80 offices et société nationales qui existaient en 320 entreprises au niveau national, dont les 10 entreprises portuaires. Il fallait décentraliser, déconcentrer. C'est une opération qui n'est pas encore tout à fait achevée. C'est une question délicate qui concerne le développement des wilayas, des régions...»

En attendant le décret de création de ces entreprises, le ministre a installé des chefs de projets à la tête des entreprises portuaires. Monsieur Louhibi a été affecté au port d'Oran et c'est en 1982 qu'il y a été nommé Président Directeur Général.

«Au moment de mon installation, j'avais pris les cadres qui étaient sur place : Khalfi Abdelhamid (ancien de la Marine Nationale que j'ai trouvé à la capitainerie), Monsieur Benhamza qui était DG du temps de l'ONP et qui avait démissionné, Benaouf Miloud qui est maintenant à la retraite. J'ai eu le privilège d'avoir Hadj Houari Benslimane, une grande personnalité. Ils m'ont beaucoup aidé et nous nous témoignions un grand respect. El Hadj Maghrous qui était auparavant inspecteur régional des ports et dont le poste a disparu avec



le nouvel organigramme...», se rappelle Monsieur Louhibi.

Concernant le programme d'action, il fallait faire face au plus pressé : «Il a fallu dégager les épaves de la tempête. Des bateaux se sont plantés. Un s'était planté dans le bassin de l'avant-port, là où il y a actuellement l'extension, d'autres se sont télescopés en rade et d'autres qui se sont tamponnés contre les quais. La tempête avait agi en surface et en profondeur.

Il y avait des failles dans la digue par où les courants sous-marins se sont engouffrés. Des quais ont été détériorés. C'était des quais fragiles qui n'avaient pas été maintenus depuis leur création. La tempête a même arraché le quai de Dakar. Les collègues des Travaux Publics étaient à pied d'œuvre.

Il fallait donc restaurer la jetée, le quai de Dakar... Il fallait remettre en marche les aiguades, le pont bascule rail, qui n'existait pas encore, l'école de pêche, les vieilles grues électriques. Il fallait également relancer la rénovation totale du silo, chantier suspendu du fait du co-contractant avec l'ONP et restaurer

la cale sèche, endommagée par un navire durant la tempête. Toutes ces actions au port d'Oran ne faisaient que lui refaire sortir la tête de l'eau...» Outre cela, il s'agissait de réfléchir à ce qu'il fallait faire avec la libéralisation, le transport par conteneurs, etc., dans une situation marquée par les luttes syndicales, les interventions de la cellule du FLN, du BSP, du colonel du DRS, de deux commissaires de police, du Mouhafadh, du wali...

«Malgré leurs turbulences, on aurait pu faire beaucoup de choses avec les syndicats. C'est l'Etat qui a compliqué les choses, le mode de gestion adopté alors n'était pas le mieux indiqué. Vous savez, la confiance se donne et se retire. Vous placez un directeur et s'il ne fait pas l'affaire, vous le démettez...»

Notre interlocuteur se rappelle le passage du Premier Ministre d'alors, Monsieur Abdelhamid Brahimi, en août 1988. Il avait réuni les cadres à l'USTO (Université des Sciences et des Technologies d'Oran) pour leur dire que, grâce à Dieu, l'Algérie n'avait pas de problèmes. «En octobre, il y eu l'explosion», nous dit, avec un sourire, Monsieur Louhibi...

La restructuration des entreprises et la libéralisation aiguisèrent les appétits et Monsieur Louhibi eut à faire face à des interventions multiples, comme celle provenant de responsables pour l'attribution de locaux... «Une fois, quelqu'un de la mouhafadha a eu le culot de demander un bureau pour recevoir les commandants de navires étrangers. Je lui ai démontré l'absurdité de sa demande. Il y avait trop d'intervenants et on ne pouvait pas travailler...»

C'est avec une grande émotion que Monsieur Louhibi évoque les années 1990 et les terribles événements de la décennie sanglante : «Tout ce que nous avons réalisé, durant des décennies, allait partir en fumée. Nous avions des collègues, d'autres secteurs, qui sont morts en montant dans l'avion, ou en réunion. Il nous arrivait de passer des nuits dans les aéroports, à cause des retards. C'était trop et nous en avons vu de toutes les couleurs durant cette décennie. Interpol est venu. Les ports d'Algérie allaient être black-listés. Nous avons eu un jeune appelé du service national qui s'est suicidé au port d'Oran. L'armée avait un campement au port. Nous avons eu aussi un policier affecté au port d'Oran qui avait été assassiné sur la route de Sidi Bel-Abbès...

Aujourd'hui, les plaies se referment grâce à Dieu. Après un moment de silence, notre interlocuteur reprend : «On peut se bagarrer entre nous mais il ne faut pas démolir le pays. Les hommes passent mais l'Etat doit demeurer debout. Et on est quelque part le substitut, le représentant de l'Etat. Ils ont appliqué la politique de la terre brûlée. Ça a été très dur ! Nous avons eu, grâce à Dieu, des hommes dans la police, dans l'armée, dans le civil, dans le syndicat... qui ont tenu». En ce qui concerne la question de l'extension du port d'Oran et l'aménagement d'un quai pour les conteneurs, Monsieur Louhibi nous confie : «Pour être honnête, nous avons une vague idée de la dimension que l'extension allait prendre. Nous avons aussi une vague idée des volumes... Le port d'Oran est très en retard en la matière. Sur l'Atlan-

tique, le Havre (terminal à conteneurs) est né il y a tout juste une décennie et demi. Fos-sur-Mer, pareil. Amsterdam et Rotterdam ont été les pionniers. Anvers (Antwerpen), port de Belgique était le 1er port de «France» pour les marchandises françaises. Les grands terminaux en Europe ont moins de 50 ans. N'en parlons pas des Asiatiques ni des Américains...

Nous avons eu pas mal de propositions en la matière (Japonais, Français, Italiens). Il n'y a pas eu de répondant. Nous avons reçu une équipe japonaise, constituée de toutes les spécialités (financiers, spécialistes en infrastructures portuaires...).

Ils se sont installés à l'Hôtel El-Djazair, à Alger. Ils ont fait le tour des ports, des ministères (agriculture, transport, industrie). Quand ils ont fini, ils ont donné à chacun son étude. Ils ont même voulu nous donner en cadeau leurs ordinateurs... Il en est de même des Italiens.

Les études ont été mises dans les tiroirs... Les diagnostics et les stratégies doivent être toujours mis à jour et surtout mûrement réfléchis, par des équipes pluridisciplinaires compétentes. Avec l'environnement national et international (Méditerranéen, de l'Ouest, de l'Est, Africain, route de la soie et autres) les infrastructures, les équipements, la gestion, c'est coûteux et il faut décider pour les moyen et long termes, de façon méthodique et réfléchi. Les méthodes ont changé depuis...»

## Formation, confiance et souhaits

«Ce qui manque dans ce cher pays, c'est le dialogue. On ne dialogue avec personne, chacun parle seul. Il faut impliquer tout le monde dans le dialogue, les entreprises publiques, le privé (TPE et PME), l'administration, les chambres de commerce, les chambres des arts et métiers...»

Monsieur Louhibi, durant notre entretien, a, à plusieurs reprises, mis l'accent sur la question de la formation : «Je pense qu'il y a l'autodiscipline individuelle. Nous l'avons appris dans les

internats, les casernes... chacun doit s'occuper de son travail, prendre soin de ses outils... La formation doit être continue. Comme on dit «Il faut être tous les jours le meilleur». Les choses évoluent et, de meilleur, on peut se retrouver à la traîne...

La formation et le contrôle doivent être continus. Le contrôle continu consiste à contrôler, chaque fin de journée, ce qui a été réalisé et s'il n'y a pas un manque. Et puis vous avez le contrôle de gestion, qui se base sur des indicateurs et des paramètres et vous avez l'audit. Il y a également la cour de comptes et l'inspection générale des finances, etc.

Des efforts ont été faits en matière de formation et un nombre important de cadres ont été envoyés en formation à l'étranger. Nous voulions aller plus loin pour pousser la formation y compris au niveau du secrétariat, de l'assistance... Nous avons beaucoup de contrats de formation. Ce n'est pas une mince affaire, cette question et je pense que tous les ports doivent se solidariser sur cette question. Il y avait un certain moment l'ISGP (Institut Supérieur de Gestion et de Planification)». Notre interlocuteur attire également notre attention sur la question de la confiance : «Le choix des hommes est aussi important : la confiance se donne et se retire. Quand nous avons commencé, nous nous sommes jetés à l'eau. Mais, nous avons appris de tout le monde. Le maître mot est la confiance. Et la confiance n'empêche pas le contrôle.»

En conclusion de notre entretien, Monsieur Louhibi a tenu à dire : «A travers votre revue, que je remercie grandement pour l'attention qui m'a été accordée, je voudrais saluer tous les travailleurs du port d'Oran, tous les collègues avec qui j'ai eu l'honneur de participer, dans ma vie professionnelle, à la direction de ce port. Je souhaite plein succès aux jeunes cadres et un grand sens des responsabilités. Je souhaite qu'ils soient aidés, qu'ils ne se sentent pas seuls... Un cadre ne doit jamais être abandonné... Un cadre qui ne se sent pas épaulé vit mal sa situation.»

MADAME ZHOR SAFAR

# Première directrice de l'histoire de l'EPO

*Pour la première fois, depuis la création de l'EPO, une dame a été nommée Directrice au niveau de l'Entreprise Portuaire d'Oran. Les choses ont commencé à changer dans le milieu portuaire, qui est plutôt masculin. En effet, d'autres ports (Arzew, Alger, Bejaïa, Annaba) ont précédé celui d'Oran et ont nommé des femmes dans des postes de direction. A l'EPO, c'est Madame Safar qui a ouvert la porte.*

**M**adame Zhor Safar, née Salah, intègre l'EPO en début 2005. Mais auparavant et après l'obtention du baccalauréat, la jeune Zhor intègre l'université et se retrouve à l'Institut de Génie Civil et Mécanique d'Oran (IGCMO). «J'ai voulu faire architecture mais le destin en a voulu autrement et je me suis retrouvée en techno. Durant mes études, j'ai choisi l'option Constructions mécaniques. Ma thèse portait sur l'appareil de soudage par points», confie-t-elle.

Après des années d'études, elle en sort avec un diplôme d'ingénieur d'Etat en Génie Mécanique, Option Constructions Mécaniques, en 1989. Elle est recrutée à TRAVOSIDER mais n'y reste pas longtemps.

En effet et au bout de 3 mois, elle répond à l'appel du chantier naval de Mers-el-Kébir où elle occupe le poste de chef de service Bureau d'Etudes. Après 9 ans, elle quitte le chantier naval en 1999. «Avec le terrorisme, la naissance de ma fille et les difficultés que je trouvais pour regagner mon poste de travail, j'ai démissionné du chantier naval. Au

début, j'étais contente de cette situation, puis, l'oisiveté a commencé à me peser. Je suis restée en inactivité durant 6 ou 7 mois.»

Elle adresse des demandes à plusieurs sociétés et, en attendant une réponse, elle se consacre alors à des vacances au lycée. Ainsi et durant deux ans, elle enseigne la mécanique au lycée Technique Les Palmiers.

Elle est, par la suite, recrutée à la Somiz (Société de Maintenance de la Zone Industrielle d'Arzew). Elle y travaille durant deux ans. L'éloignement et la navette Oran-Arzew ne sont pas pour l'encourager à y faire carrière. «Je rentrais crevée et il fallait que je m'occupe des enfants en plus. C'était trop pour moi...»

Malgré ces difficultés, quand l'EPO lui fait appel, elle hésite : «Pourquoi ne m'a-t-on pas appelée plus tôt, quand j'étais à la recherche d'un travail ? Pourquoi maintenant que je travaille à la Somiz ?»

Cependant, outre l'éloignement et la navette, la Somiz n'offrait qu'un poste de contractuelle sans perspective de passer à un statut de permanente. «L'EPO m'offrait la possibilité d'être permanente au bout de trois ans d'activité. C'est ce qui m'a intéressé et j'ai regagné l'EPO.» C'était en 2005 et Zhor est affectée au département des Marchés.

Son intégration fut quelque peu perturbée. Il a fallu m'incruster. Je me mettais face à l'ordinateur, je prenais des cahiers des charges et les lisais,



je sortais des lettres de paiement. Dès qu'un courrier arrivait, je le prenais en charge.

Il est vrai, pour un ingénieur, à la formation plutôt technique, qu'il n'était pas évident de se convertir au domaine des marchés.

Cependant, Madame Safar avait déjà tâté de ce domaine d'activité, puisque durant son passage à la Somiz elle s'est occupée, durant deux années et au sein du service des marchés, des contrats étrangers d'équipements.

«C'est là où je me suis confrontée à tout ce qui était contrats, cahiers des charges. C'était quelque chose de nouveau pour moi mais j'ai appris. Auparavant, au chantier naval, j'étais dans le bureau d'études.»

Patiemment, cette mère de trois enfants fait son chemin au niveau de l'entreprise. D'ingénieur, elle passe au poste d'assistante de direction puis est nommée, par décision du 4 mars 2020, conseillère assurant l'intérim de la direction des Affaires Juridiques, Marchés et Domaines.

C'est une direction récemment créée, par le regroupement de deux départements existants : le Département Marchés et Domaines, qui dépendait auparavant de la Direction Etudes et Planification et le département des Affaires Juridiques. Avec la création de cette direction, le nombre de départements a été porté à 3.

Selon ses déclarations, tout se passe bien avec l'équipe qu'elle coiffe. Chacun fait son boulot et s'occupe de son domaine. «Monsieur Salem s'occupe de la partie marchés (cahier des charges, lancement de l'avis d'appel d'offres, insertion publicitaire, ouverture des plis).

La commission d'évaluation est externe à la direction. Elle nous transmet ensuite le rapport d'évaluation. Celui-ci est transmis à la commission des marchés. Après validation, nous élaborons le contrat, qui passe ensuite par la commission des marchés. Monsieur Khennous s'occupe des contrats de travaux. Madame MOURITZ assure le secrétariat de



la commission des marchés et l'élaboration des contrats, la rédaction des lettres de paiement...»

Faut-il préciser que 90% des programmes d'investissement passe par les services de cette direction (Depuis les cahiers des charges jusqu'au paiement, en passant par la rédaction des contrats) ?

Maitrisant très bien le domaine des Marchés où elle a exercé durant de longues années, Zhor, pour son nouveau poste, a pris en charge deux départements qui, pour elle, sont nouveaux. La partie Domaines, même si elle est nouvelle pour elle, ne constitue pas une lourde charge. C'est en fait le département juridique qui constitue une nouveauté pour elle et le gros morceau. Tout en travaillant, elle apprend. Elle suit le travail des avocats engagés par l'entreprise. Elle est secondée par les éléments du département juridique...

«Mais la responsabilité est dure, difficile. Le plus délicat demeure l'aspect Marchés qu'il faut passer au peigne fin.»

## Acquisition d'engins de manutention

Dans sa quête permanente de renforcement et de modernisation de son parc engins de manutention pour faire face à un trafic de plus en plus dense et se mettre au diapason des ports modernes, l'Entreprise Portuaire d'Oran ne ménage aucun effort dans l'investissement pour l'acquisition de nouveaux équipements. Ainsi pour le compte du 1er semestre 2020, ce sont 8 engins performants qui ont été acquis. Il s'agit de 3 Stackers LRS de 45 tonnes, acquis au niveau de l'ENMTP et de Liebherr, d'un chargeur sur pneus L566 acheté à l'ENMTP et de 4 chariots élévateurs à fourches à mat duplex 7T de marque HELI modèle CPCD70, acquis auprès de SPA NEGOCE AUTO SERVICE



## CHAUDRONNIER SOUDEUR

# Ahmed Benouidren, l'artisan de grandes œuvres

*Ahmed Benouidren occupe actuellement le poste de chef de service maintenance à l'EPO, après un long parcours dans le métier de la chaudronnerie. Né en 1959, il obtient, en 1973, son certificat d'études primaires et quitte les bancs de l'école. Tenté, un moment, par les établissements de la formation professionnelle, puis par la chambre du commerce, puis par l'armée, pour intégrer les rangs des cadets, il renonce finalement à suivre des études et s'oriente vers l'apprentissage sur le tas dans ces nombreux ateliers de ferronnerie que l'on trouvait à Oran.*



**D**ans ces ateliers, il franchit toutes les étapes (apprenti, ouvrier...), passant d'un atelier à l'autre. Il a même tâté à la tôlerie automobile durant 5 ans puis est revenu à la chaudronnerie.

«J'ai appris du terrain et j'ai eu la chance de croiser de grands ingénieurs. Ce fut ma grande chance. Celui avec qui j'ai le plus appris, c'est monsieur Brik Mohamed. J'ai travaillé avec lui durant 14 ans, de 1991 à 2005, dans la société Marine Entreprise de Monsieur Fasla», nous apprend Monsieur Benouidren.

Située dans l'enceinte du port d'Oran, là où se trouve actuellement la station maritime urbaine, cette entreprise était spécialisée dans la construction et la réparation navales. Ce qui ne l'empêchait pas de

prendre en charge tous les travaux de chaudronnerie. A ce propos, Monsieur Benouidren évoque le projet de construction et équipements, à la fin des années 90 et début 2000, de l'usine de lessive Unilever, dans la zone industrielle de Hassi Amer. La société Marine Entreprise a réalisé la charpente et installé les équipements. «Nous travaillions également pour le compte du port d'Oran. Nous nous occupions des grues mobiles, nous fabriquions les trémies, nous fabriquions et réparions les bennes preneuses...»

D'ailleurs sa première rencontre avec Brik s'est faite autour de la fabrication de trémies pour le port d'Oran. Ils ont ensuite réalisé, toujours pour le port d'Oran, une passerelle pour passagers. «C'est Mon-

sieur Brik qui a fait l'étude et tracé le schéma de réalisation. Avec lui, j'ai aussi fait la réparation de grues, des chariots élévateurs, etc.». Monsieur Benouidren fait preuve d'habileté et d'intelligence. Tant et si bien, qu'au bout d'une année, il est nommé chef de chantier...

En 2005, la société Marine Entreprise connaissant des difficultés, Ahmed rejoint l'EPO. Comme il avait déjà travaillé pour le compte du port d'Oran, on le connaissait et son intégration s'est faite sans problème. Il a été affecté directement au service Bennes et Trémies. Ce service, outre les bennes et trémies, s'occupe également de la réparation des engins... Quand l'EPO a entrepris les grands travaux de rempiètement des quais, le quai de Conakry qui desservait la gare maritime n'était plus utilisable. La passerelle a donc été déplacée vers le quai Safi, dédié aux ferries. Mais en prévision de la fin des travaux de rempiètement et de la future mise en service du quai Conakry, il fallait penser à l'acquisition d'une seconde passerelle. L'ingénieur Lahcen Kennouche et Benouidren, proposèrent alors d'en fabriquer une par les propres moyens de l'EPO.

Le Directeur Général a donné son feu vert et l'équipe s'est mise au travail. Comme notre chaudronnier avait déjà participé à la fabrication de la première passerelle, au moment où il travaillait à la Marine Entreprise, c'est à lui qu'échut la tâche de coordonner le travail.



«J'ai fait l'étude et les plans et régulièrement je consultais Monsieur Kennouche et lui faisais part de l'avancement. Kennouche est sorti en retraite, avant que nous la réalisions. J'ai terminé le travail. Il y avait aussi monsieur Korbaa qui intervenait».

Actuellement, cette passerelle occupe le quai Conakry. «Il me semble qu'actuellement, seul le port d'Oran dispose de deux passerelles en Algérie. L'année dernière, durant la saison estivale, le port d'Oran a travaillé à l'aise. On peut faire entrer deux navires en même temps...»

Pour les calculs inhérents au métier, notre chaudronnier nous apprend qu'il les a appris sur le terrain. «Il y a des astuces pratiques, avec lesquels travailler et qu'il faut apprendre. Toutes ces techniques, je les ai apprises de chez Monsieur Brik. Le plus dur c'est le calcul des fournitures. Ces calculs permettent d'économiser la matière première. Un exemple: Une trémie possède 4 flancs. Pour faire un flanc, nous travaillons avec des tôles de 2 mètres par 6, nous disposons deux tôles et nous traçons la diagonale. Nous en faisons sortir un flanc et nous restent de grandes chutes. Pour économiser la tôle, nous assemblons les chutes pour en faire un second flanc. Donc, deux tôles peuvent donner deux flancs.

Avec 4 tôles, on peut fabriquer une trémie. Et les tôles, ça coûte cher. Ce sont des tôles de 10 mm d'épaisseur, parce qu'elles doivent résister à de grandes charges.»

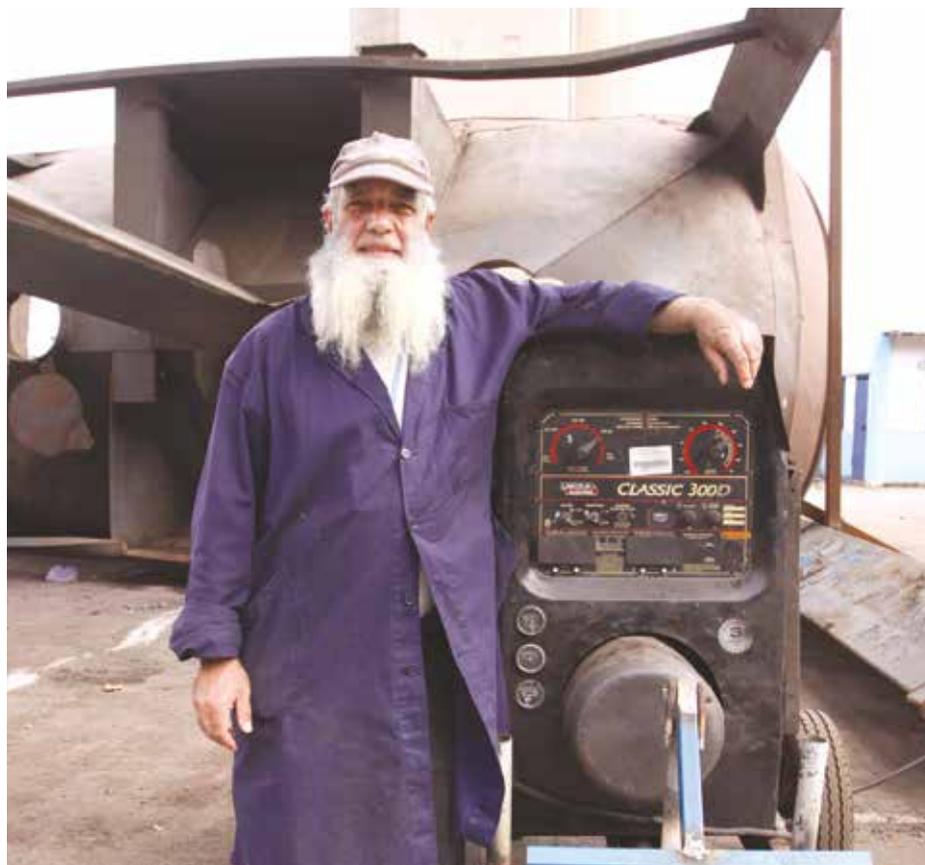
Sur ce plan, Monsieur Benouidren est intarissable et il peut citer de nombreux exemple, notamment en ce qui concerne les bennes pre-

neuses, les chariots élévateurs, les trémies, etc. Le souci de l'économie est toujours présent et de manière générale, l'enjeu est la réutilisation des chutes. «Le chaudronnier professionnel est celui qui sait gagner dans la matière première. Il ne suffit pas de savoir travailler, il faut également savoir calculer de telle manière à réduire les coûts au maximum.

Un chaudronnier professionnel c'est comme un tailleur. Le tailleur ne coud pas seulement, il façonne», assène-t-il...

Après nous avoir appris qu'il s'attelle à la formation de jeunes, vu que la retraite commence à poindre du nez, Monsieur Benouidren, en conclusion de notre entretien ne manque pas de déclarer :

«Je remercie infiniment l'EPO de m'avoir donné la chance de fabriquer la passerelle. Cette occasion ne se reproduira peut-être jamais pour moi. Qui va te faire assez confiance pour te confier un projet pareil ? Et je ne suis pas ingénieur. Alors, que dire d'un ingénieur compétent ? Il faut donner la chance à nos ingénieurs...»



# FÉVRIER 1950, AU PORT D'ORAN

## Grève des dockers



«Dockers en grève  
Les treuils en grève  
Les fleurs en grève  
Et tout ce qui reste  
Sauf la révolte  
Et la volonté»

Rolland, jeune poète oranais

Soixante-dix années se sont écoulées depuis la mémorable grève des dockers du port d'Oran, grève en solidarité avec le peuple vietnamien, en lutte contre le colonialisme français. En effet et en exécution d'une résolution de la CGT de France, recommandant le boycott des navires à destination de l'Indochine, les dockers du port d'Oran se mirent en grève en février 1950. Cette grève fut précédée, dès l'été 1949, par des perturbations ; l'activité se trouvant régulièrement paralysée par des arrêts de travail, les refus du travail de nuit et le boycott des bateaux en partance pour le Vietnam. Face à la détermination des travailleurs de ne pas charger les bateaux d'armement et d'approvisionnement à destination du Vietnam, l'administration coloniale engage l'épreuve de force, décidée à mettre à genoux les dockers. Ainsi, le Conseil des ministres considéra-t-il, en date du 25 janvier 1950, que «ces agissements constituent des atteintes caractéristiques à la souveraineté nationale».

De suite, le préfet Sarie, nouvellement installé à Oran et voulant montrer qu'il avait de la poigne, prend les mesures répressives qui s'imposent : interdiction des réunions publiques, des actes ou déclarations s'opposant au fonctionnement normal du port.

A propos de la traduction de ces mesures sur le terrain, Monsieur Ahmed Aabid, historien, écrit, dans un article publié sur El Watan le 13 février 2010) et intitulé «La grève his-

torique des dockers d'Oran». «Cette mesure est appuyée par le directeur du port par :

1. Le licenciement du contrôleur du centre d'embauche, Bouhend Larbi.
2. L'interdiction faite aux 26 délégués du syndicat CGT de séjourner dans le parc d'embauche et de s'immiscer dans les opérations d'embauche.
3. L'obligation faite aux dockers professionnels d'accepter le travail offert avec priorité pour les navires en partance pour l'Indochine.»

Le 16 février, pour l'application de cette nouvelle réglementation, des centaines de policiers et de gardes républicains occupent le port d'Oran. Les voies d'accès au port sont gardées, les policiers et gendarmes empêchent la circulation.

### Déroulement de la grève

En réponse, les dockers votent la grève générale le 17 février. Le directeur du port réplique par le recours à l'embauche de travailleurs occasionnels.



Dessin de Boris Taslitzky



Le syndicat comprend très vite qu'il ne faut pas abandonner les quais à l'adversaire et concentre ses forces au niveau du centre des embauches, qu'il fallait perturber, voire empêcher. En dehors de l'enceinte portuaire et dès le 20 février, la CGT organise la solidarité avec les dockers : collectes et débrayages. Le monde ouvrier urbain s'implique et, dès le 21, les femmes (épouses de dockers ou militantes de l'Union des Femmes d'Algérie) entrent en scène. Celles-ci sont en première ligne durant la charge policière du 25, ordonnée par le préfet et l'ingénieur du port, et 10 d'entre elles figurent parmi la trentaine de blessés enregistrés ce jour-là. Plusieurs arrestations ont lieu : 3 responsables syndicaux (Ibanez Thomas, Sanchez et le docteur Camille Larrivière), 3 dockers (Larbi Ben Habib, Sidi Abdelkader Bendriss, Abdelkader Soltani) et une épouse de docker (Hermine Navarro) sont arrêtés et des mandats d'arrêts lancés contre les syndicalistes E. Angonin et B. Mahrouz.

En réponse à la répression, plusieurs entreprises se mettent en grève : Electricité et gaz d'Algérie, Chemin de Fer d'Algérie service des eaux, bâtiment et travaux publics (Getman, HBM), les tabacs, les glacières...

Ils sont 7000 à être présents au meeting du 27 février, animé par Boualem (secrétaire du syndicat des dockers) et Bachir Merad (UD). Michel Pigenet écrit, dans un article, intitulé «Algérie : la grève des dockers d'Oran en février 1950» et paru au journal L'Humanité du 21 février 2020 : «Le 27, des

milliers de travailleurs convergent vers la Maison du peuple, où doit se tenir un meeting de protestation. En fin d'après-midi, la foule, musulmane pour moitié et féminine dans une proportion notable, déjoue le dispositif policier.

Sortie par l'arrière de la salle, elle prend le chemin de la préfecture sous la conduite de la députée Alice Sportisse. Surprises et débordées, les forces de l'ordre se replient sous une grêle de pierres. Paniquées, elles ouvrent le feu.

On relève cinq blessés graves. Des dizaines de manifestants, hommes et femmes confondus, sont interpellés, cependant que la police investit le siège des syndicats et s'y livre à un saccage en règle.

Dans son article, Ahmed Aabid écrit : «Les manifestants tentent une nouvelle sortie, c'est alors qu'éclatent la fusillade et les matraquages, bilan :

- 5 blessés graves dont 4 par balles : Rami Mohamed (docker), Serge Gex (EGA), Martin Michel (Getman) et Saha (docker), Abdelkader Ben Mohamed (par coups de crosse) ;

- 50 arrestations (hommes et femmes), libérés par la suite.

- Les blessés superficiels sont soignés par Madame Gariby, femme du vice-recteur d'Alger de passage à Oran et sa fille Madame Moreau.

- 3 arrestations maintenues : Joseph Estève (adjoint au maire d'Oran), Mlle. Rodriguez et Emile Gonzes.

- 3 responsables syndicaux relâchés : Pertuisa (CFA), Teule (ingénieur en chef ponts et chaussés), Guénatri

(SG/U.A./ Ports et docks).

- La maison du peuple est saccagée par la police»

### Conséquences

Le 28, le calme règne en ville. Cependant, ces événements ne demeurent pas sans conséquences. Redoutant les répercussions de la fusillade, le préfet Sarie encourage la reprise des négociations. Bien plus le 2 mars, il invite le procureur à faire preuve de bienveillance à l'égard des militants arrêtés. Ils seront relâchés la journée même. Malgré cela, le préfet sera rappelé avant l'été. La direction du port, n'en demeurant pas en reste, revient sur les sanctions prononcées et rétablit les délégués dans leurs droits. Le travail reprend le 3 mars. Ces événements ont eu une portée considérable dans la prise de conscience de la solidarité entre colonisés. A ce propos Ahmed Aabid écrit : «54 ans plus tard, revenant sur la bataille de Dien Bien Phu, vue du tiers-monde, le Valmy des peuples colonisés, l'historien Alain Ruscio, écrira dans son article : « La succession des revers de l'armée française en Indochine accentuera la prise de conscience de la solidarité entre colonisés. C'est par exemple dans les ports d'Algérie (Oran, Alger), et non en métropole, que les dockers refusaient les premiers de charger du matériel de guerre à destination de l'Indochine... à la solidarité entre colonisés répond celle des colonisateurs ». (Le Monde Diplomatique/juillet 2004)».

## JOURNÉE INTERNATIONALE DE LUTTE POUR LES DROITS DES FEMMES

# L'EPO fête le 8 mars

*Sous la houlette du partenaire social, l'EPO a fêté, comme chaque année, le 8 mars, journée internationale de lutte pour les droits des femmes.*



C'est la coupole (grande salle au niveau de la gare maritime, qui a accueilli la cérémonie. Dès 10 heures, les femmes travailleuses de l'Entreprise Portuaire d'Oran ont commencé à affluer vers la salle qu'un groupe d'organisatrices s'est occupé à aménager pour la circonstance. Ainsi, à l'entrée une grande table a été disposée pour recevoir les gâteaux et les boissons de la collation offerte aux femmes.

A 11 heures, une délégation comprenant des membres du syndicat, du comité de participation et de l'entreprise, est arrivée et a pris place à la tribune. Les orateurs se sont succédé au micro pour adresser leurs félicitations aux femmes, employées de l'entreprise et agents de la Police Algérienne des Frontières (PAF) et des douanes, invitées pour la circonstance. A tout seigneur tout honneur, ce fut Madame Hachemi Malika, Assistante du directeur des Ressources Humaines, syndicaliste, membre du comité de participation et Présidente de la commission femmes au niveau de la Fédération Nationale des Travailleurs des Ports d'Algérie (FNT-PA), qui a pris, en premier la parole pour féliciter les femmes en général

et les femmes portuaires en particulier, souhaitant une bonne fête à ses collègues. Dans son allocution, elle a tenu à revenir sur la place de la femme dans l'entreprise et a mis l'accent sur le principe d'égalité des chances entre les deux sexes et sur la nécessité d'impliquer les femmes dans la prise de décision.

Dans leurs interventions, outre les félicitations présentées aux femmes employées de l'entreprise et aux agents de la police algérienne des frontières et agents des Douanes, les syndicalistes et membres du comité de participation, à leur tête Monsieur KINA Benyahia, n'ont pas manqué d'évoquer Monsieur Djilali Meliani, Président du Comité de Participa-

tion, rendant un vibrant hommage à son courage et son dévouement et lui souhaitant une prompt guérison. Monsieur Yedjour Toufik, Directeur des Ressources Humaines et représentant de l'entreprise, à son tour, a déclaré que la femme représente 5% des effectifs de l'entreprise, avant de souhaiter une bonne fête aux employées. Madame Hachemi Malika, a ensuite repris la parole pour inviter les femmes présentes à prendre la parole en cette journée spéciale.

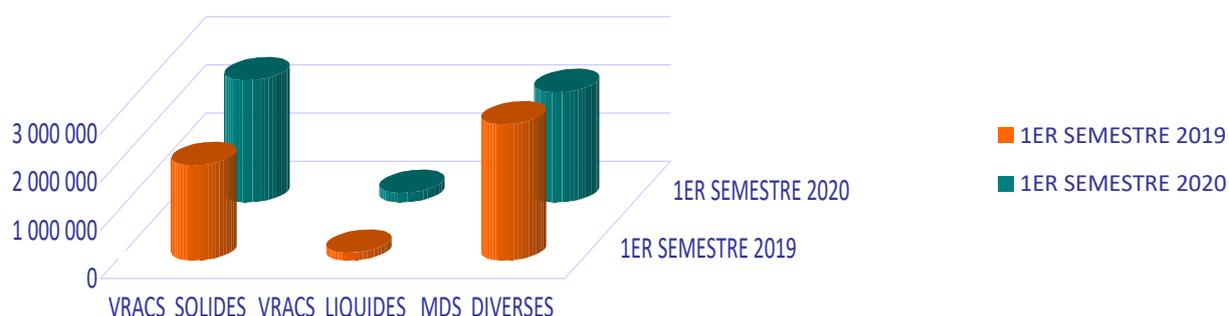
A cette occasion, le comité de participation a octroyé une prime pécuniaire à chaque femme travailleuse. Après la collation, les femmes présentes à la cérémonie ont été invitées à un repas à la pêcherie...



## L'ÉVOLUTION DU TRAFIC PAR MODE DE CONDITIONNEMENT

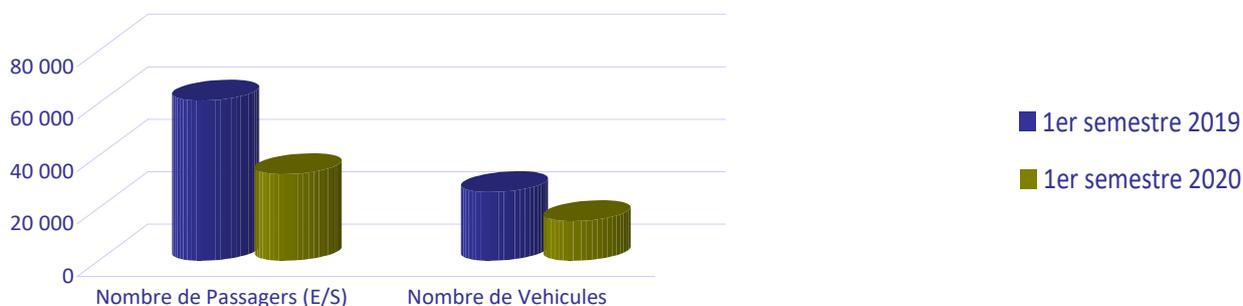
	1ER SEMESTRE 2019	1 <sup>er</sup> SEMESTRE 2020	Ecart chiffré	Ecart % I+E
VRAC SOLIDES	1 982 323	2 533 361	551 038	28%
VRAC LIQUIDES	167 995	193 967	25 972	15%
MDS DIVERSES	2 832 501	2 284 984	-547 517	-19%
TRAFIC GLOBAL	4 982 819	5 012 312	29 493	1%

## L'ÉVOLUTION DU TRAFIC PAR MODE DE CONDITIONNEMENT 1ER SEMESTRE 2020/2019



## L'ÉVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS

	1er semestre		Ecart chiffré	Ecart % I+E
	2019	2020		
Nombre de Passagers (E/S)	61 119	33 021	-28 098	-46%
Nombre de Vehicules	26 144	15 124	-11 020	-42%

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS 1<sup>ER</sup> SEMESTRE 2020/2019

## Les navires accostés au port d'Oran fêtent le 5 juillet



Dans la nuit du 04 au 05 juillet, les navires étrangers et la flotte de l'EPO accostés au port ont lancé à minuit, leurs signaux sonores pour marquer le 58<sup>ème</sup> anniversaire de l'indépendance du pays. C'est sur initiative de Monsieur le directeur de la capitainerie que les officiers de port ont demandé aux navires étrangers et donné instruction aux équipages des remorqueurs et des pilotines de pavoiser leurs mats aux couleurs nationales et celles des pays d'origine des bateaux étrangers pour partager avec le peuple algérien, la fête de recouvrement de son indépendance, dans la joie et la bonne humeur. Instruction a été donnée également de faire actionner les signaux sonores à minuit.



**ENTREPRISE**  
**PORTUAIRE D'ORAN**  
[www.port-oran.dz](http://www.port-oran.dz)

TEL : 041 33 24 41  
041 33 24 97 / 041 33 24 49  
FAX : 041 33 24 98  
Email : [pdg@port-oran.dz](mailto:pdg@port-oran.dz)  
Adresse : 01 RUE 20 AOUT - ORAN



**5 juillet 1962 - 5 juillet 2020**

**58 ans de construction  
d'une Algérie prospère**

L'Entreprise Portuaire  
d'Oran félicite le peuple  
algérien à l'occasion de  
la fête de l'indépendance  
et de la jeunesse