





Revue trimestrielle de l'Entreprise Portuaire d'Arzew n°10, Juillet 2020









Monsieur Achachi Faouzi, directeur des ressources humaines :

« C'est sur un personnel de qualité que repose le développement de l'entreprise » Page: 06 à 10



Benadda Mohamed, chef de service maintenance engins de levage Une nouvelle génération de managers

Page: 10 & 11



Belabbes M'hamed, chef de service patrimoine. Une gestion empirique mais hautement fiable

Page: 12 & 13





Arzew Ports. Gom

Sommaire

Page: 06-10

Monsieur Achachi Faouzi, directeur des ressources humaines :

« C'est sur un personnel de qualité que repose le développement de l'entreprise »

Page: 10-11

Benadda Mohamed, chef de service maintenance engins de levage

Une nouvelle génération de managers

Page: 12-13

Belabbes M'hamed, chef de service patrimoine. Une gestion empirique mais hautement fiable

Page: 14-15

Le coronavirus et l'audit de Re-certification du SMQ de l'EPA

Page: 16-19

DURABILITE DES OUVRAGES EN BETON DANS UN SITE MARITIME

Arzew-Ports-com

Revue périodique éditée par l'Entreprise Portuaire d'Arzew

Responsable de la publication : M. Kaidari Bensalem DG de l'FPA

Coordination de la Publication : Mourad Belkihal Coordination de l'édition : N.Benchachoua

Rédaction : N.Benchachoua

Conception et réalisation MAA-COM

Tel: 0553297187

Conception graphique M. Amrous



Tel/fax 041 274 197. Mobile 0553 297 187







PORTS D'ARZEW ET DE BETHIOUA Des moyens à la mesure des exigences des clients







Les ressources humaines, un capital pérenne

a force d'une entreprise peut être sa capacité d'investissement, ses moyens, ses infrastructures, les avancées technologiques qu'elle adopte, sa place sur le marché ou même la qualité de son partenariat. Cependant son atout le plus percutant sans lequel toutes les forces citées plus haut restent désuètes, est le capital humain. Ce sont les ressources humaines qui portent la performance de l'entreprise, assoient sa place sur le marché et rehaussent continuellement son image. C'est sur des cadres et travailleurs compétents, impliqués et intègres que repose la stratégie de développement d'une entreprise.

La nôtre, l'Entreprise Portuaire d'Arzew, a fait de l'investissement sur le capital humain, un credo. Recruter des talents, les impliquer dans l'atteinte des objectifs de l'entreprise, rehausser leur niveau de compétence par des formations ciblées et de haute facture et, surtout les fidéliser sont les composantes essentielles du management des ressources humaines à l'EPA.

Le développement de l'entreprise ne peut se concevoir sans stabilité des travailleurs et l'harmonie sociale. C'est dans ce sens que nous agissons quotidiennement pour fidéliser nos cadres et travailleurs, pour leur assurer un cadre de travail agréable et surtout des conditions de l'évolution de leur carrière. Nous agissons également pour l'harmonisation des relations de travail, de telle sorte à ce que notre personnel s'approprie les objectifs de développement de l'entreprise. Nous répondons ainsi à toutes les aspirations légitimes de nos travailleurs en matière de formation, de rehaussement des compétences, d'épanouissement culturel et social et d'évolution de carrière.

La stabilité est également un plan judicieux de passation entre les générations. Nous faisons en sorte à ce que les jeunes que nous recrutons, en plus des formations spécifiques que nous leur prodiguons, puissent bénéficier de l'expérience des anciens, plus empiriques, certes, mais connaissant le terrain sur le bout des doigts. C'est de cette alchimie que se nourrissent les performances de l'EPA.

M. Kaidari Bensalem DG de l'EPA



Monsieur Achachi Faouzi est directeur des ressources humaines à l'Entreprise portuaire d'Arzew depuis février 2018. Cet ingénieur d'Etat en génie maritime a d'abord exercé depuis juillet 1999, date de son recrutement à l'entreprisse, des fonctions techniques. Il a d'abord superintendant jusqu'en septembre 2005, année à laquelle il fut nommé chef de département armement, poste qu'il quitte en août 2016 pour occuper le postede chef de département approvisionnement jusqu'en janvier 2018. C'est donc fort d'une grande expérience en tant que meneur d'hommes et ayant été sur le terrain pour comprendre toutes les contraintes et toutes les spécificités qu'il aborde sa fonction actuelle.

Monsieur Achachi Faouzi, directeur des ressources humaines :

« C'est sur un personnel de qualité que repose le développement de l'entreprise »

Arzew-ports-com: Ayant un profil technique comment vous vous retrouvez à la gestion des Ressources Humaines?

M. ACHACHI Faouzi: Oui j'ai un profil plutôt technique, mais dans tous les postes que j'ai occupés je gérai du personnel. J'ai beaucoup travaillé à la direction remorquage environ 17 ans ; en commençant par la fonction de superintendant qui est chargé de l'administration et de la gestion du bon fonctionnement des remorqueurs et qui consiste entre autres a mener des hommes, puis j'ai occupé le poste de chef de département armement qui englobe la gestion des inscrits maritimes, c'est-à-dire la gestion d'un personnel avec des profils spécifiques et différents. J'avais aux alentours de 300 inscrits maritimes à gérer, avec ce que cela suppose comme gestion administrative (Embarquements, débarquements, suivi et mise à jour des rôles, gestion des congés, revalidation des brevets et des certificats STCW indispensables pour l'enrôlement des marins).

Arzew-ports-com: En quoi consiste la gestion des ressources humaines?

M. ACHACHI Faouzi : La nouvelle vision de la gestion des ressources humaines place le capital humain au centre des préoccupations des managers. Elle est au centre dela stratégie de développement d'une entreprise. C'est un peu l'entonnoir qui canalise toutes ressources vers un objectif commun. Elle a principalement deux fonctions. La première est une fonction classique opérationnelle qui consiste à administrer le



personnel de l'entreprise c'est-à-dire gérer la paie, faire le suivi et le contrôle individuel et collectif du personnel de l'entreprise, veiller à l'application et au respect des dispositions légales et règlementaires applicables à l'entreprise ainsi que l'application des conventions et des accords de l'entreprise. Elle concerne également la déclaration à la sécurité sociale des travailleurs de l'entreprise et faire respecter le règlement intérieur de l'entreprise etc. La seconde est une fonction au sens large ou fonctionnel qui consiste en la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, au recrutement des talents, à la fidélisation des postes, la gestion des carrières, l'amélioration des conditions de travail, de la communication et de l'information.

Arzew-ports-com: La formation est un volet important dans la gestion des ressources humaines. Pouvez-vous nous parler du programme de formation à l'EPA?

M. ACHACHI Faouzi : L'objectif de la formation est d'acquérir les connaissances et élever le niveau des compétences des travailleurs. Les avancées technologiques se font très rapides et nous devons nous y adapter, que ce soit en matière technique ou managériale. La formation que nous préconisons est d'abord ciblée, elle répond aux besoins de perfectionnement de notre personnel. Elle doit apporter une valeur ajoutée à l'entreprise. Sachant que l'entreprise est certifiée selon la norme ISO 2009 version 2015 et par conséquent la formation est soumise à une procédure en commençant par l'identification des besoins en formation en les traduisant en un plan de formation puis réalisation après budgétisation et enfin l'évaluation de la formation à chaud et à froid.

Arzew-ports-com : Est-ce que la spécificité de certaines activités portuaires nécessite des formations spécifiques ?

M. ACHACHI Faouzi : Vous avez entièrement raison car vu la spécificité de certaines activités portuaires (Remorquage, Amarrage et Pilotage) accomplies par des inscrits maritimes, celles-ci nécessitent des formations spécifiques. Ces formations sont régies par la convention internationale qui définit les conditions et les normes de formation des gens de mer (STCW). Les

formations de courte durée pour l'obtention des certificats de sécurité exigés par la STCW, indispensables pour l'enrôlement de l'inscrit maritime et les formations de longue durée pour l'obtention des brevets de commandement et certificats d'aptitude pour les deux catégories, pont et machine. Ces formations sont réalisées au niveau des écoles techniques de formation et d'instruction maritime de Mostaganem et de Bejaia, et aussi au niveau de l'école nationale supérieure maritime de Bou Ismail (ENSM). Aussi l'exercice de l'activité de pilotage est sanctionné par une formation spécifique; à l'issue de laquelle un agrément de pilotage est délivré par la direction de la marine marchande et des ports. Les postulants au poste de pilote maritime doivent exercer cinq années au minimum les fonctions de commandement à bord des navires de long cours et doivent suivre avec succès une formation théorique suivie d'un stage pratique de 12 mois sous la conduite d'un chef pilote de la station de pilotage du port d'Arzew.

Et vu l'indisponibilité de certains métiers spécifiques sur le marché national de l'emploi, l'entreprise prévoit aussi des formations spécifiques pour l'obtention du brevet de chef mécanicien de 1ère classe (OM1) pour exercer à bord d'une machine d'une puissance correspondante et le certificat d'aptitude de capacitaire à la navigation côtière pour exercer la fonction de patron de canot.

Arzew-ports-com : Des conflits sociaux ont marqué la vie de l'EPA. Quelles sont les mesures adoptées pour leur résolution ?

M. ACHACHI Faouzi : Effectivement un conflit collectif purement social a marqué la vie de l'Entreprise Portuaire d'Arzew en fin d'année 2019. Dans cette situation, il n'y a qu'un seul mode de règlement de ce type de conflit; c'est par la négociation qu'on arrive à trouver les solutions aux litiges entre l'employeur et les travailleurs.

A cet effet une commission paritaire de négociation composée des représentants de l'employeur et du partenaire social a été installée ; à l'effet de négocier la plateforme des revendications des travailleurs. Je ne vous cache pas que les négociationsont été ardues ;



mais nous sommes arrivés à trouver un terrain d'entente en concluant un accord collectif entre les deux parties ; conforme à la plateforme de revendications et la convention de branche. Maintenant je peux vous dire que le climat social est harmonieux.

Arzew-ports-com : Qu'en est-il du rajeunissement des ressources humaines

M. ACHACHI Fouzi: D'abord tous les cadres dirigeants et directeurs de l'entreprise sont jeunes, à 56 ans, je suis le plus âgé de l'encadrement de l'entreprise. Autre exemple ; la moyenne d'âge au sein des corps des capitaines et des chefs mécaniciens est de 39 ans. Ceci dit, nous privilégions la stabilité.

Nous comblons les besoins en cadres par les promotions internes et la formation continue, tout en ouvrant la porte à de nouvelles énergies juvéniles. Juste pour l'exemple ; nous venons de recruter cinq jeunes ingénieurs en informatique par le biais de l'ANEM. Il y a quelques années, nous avons recruté une trentaine de jeunes diplômés dans le cadre du DAIP, la quasi-totalité a été confirmée, dont certains sont actuellement des chefs de services. Nous faisons tout pour éviter le turn-over. Quand on est recruté à l'EPA c'est pour y faire carrière. Nous nous attelons quotidiennement à mettre les travailleurs dans les meilleures conditions possibles, pour les fidéliser et les impliquer dans la stratégie de l'entreprise.

Arzew-ports-com : L'actualité est également faite de pandémie du Covid 19. Quelles sont les mesures prises pour endiguer sa propagation ?

M. ACHACHI Fouzi : Une réunion s'est tenue le 17 mars 2020 entre le directeur général et les directeurs de l'entreprise pour élaborer un plan de prise de dispositions face à cette crise sanitaire. A l'issue de cette réunion, des mesures ont été prises et réalisées pour la lutte et la prévention contre cette pandémie. Elles consistent en la réduction des effectifs à hauteur de 30 % afin d'assurer la distanciation corporelle entre les travailleurs, le réaménagement des horaires de travail pour le personnel de production afin de permettre la continuité de l'activité portuaire tout en préservant la protection sanitaire des travailleurs. L'entreprisse assure

également le transport du personnel en activité.

Parmi les mesures prises, figure la désinfection régulière et spéciale COVID19 de tous les lieux de travail par un prestataire spécialisé, la dotation de tout le personnel en équipements de protection individuelle, à savoir masque de type FFP1, FFP2, gants, bavettes, combinaisons à usage unique, lunette de protection et gel antibactérien ainsi que l'acquisition des appareils de relevé de température « THERMO-SCAN ».

Toutes ces mesures sont accompagnées par une action importante, à savoir la réalisation des tournées de sensibilisation animées par le médecin du secteur sanitaire. Enfin, et à la demande de l'entreprise, un détachement d'un médecin est accordé par l'établissement Public Hospitalier d'El Mohgoun auprès de cette dernière pour l'assistance et le suivi sanitaire des travailleurs face à cette crise sanitaire.

Par la même occasion, nous tenons à remercier le directeur de l'établissement Public Hospitalier d'El Mohgoun qui nous a prêté aide et assistance dans ces circonstances exceptionnelles .De son côté, l'EPA a apporté assistance et aide à cet établissement Hospitalier, pour faire face au COVID 19 par des fournitures diverses, notamment la fourniture de trois appareils d'anesthésie avec des moniteurs de surveillance et diverses dotations composées de literie, équipements de protection individuelle et produits d'entretien.





EFFECTIF

1/ Bilan des effectifs:

L'effectif au 31 décembre 2019 a atteint un total de 988 agents dont:

- Personnel sédentaire

= 510

- Personnel Inscrit Maritime = 478

1.1 / Effectif par collectif et par groupe :

Désignation	Période	Effectif au 31.12.2019
Cadre(*)		259
Maitrise		194
Exécution		535

	Décembre 2019
Permanent	952
Contractuel	36
Effectif Total	988

2/ effectif par collectif

Collectif de production	559
Collectif de soutien technique	181
Collectif de soutien administratif	248

FORMATION Bilan de la formation

Total 988

Total

Période Désignation Effectif par catégorie
Cadre
Maitrise
Exécution
Sous Total
Elèves en formation

Cumul au 30/06/2019				
réalisation ler et 2éme trimestre				
Effectif	Nombre de jour Coût 103DA			
255	609	6349		
92	263	2065		
129	457	1467		
476	1329	9881		
0	0	0		
476	1329	9881		

Période Désignation	
Formation en Algérie	
Fonction Exploitation	Longue durée
Maritime	Courte durée
Equation Tashnique	Longue durée
Fonction Technique	Courte durée
	Longue durée
Fonction Administration	Courte durée
Sous Total	
Elèves en formation	Longue durée
	Total

Cumul au 30/06/2019			
réalisation ler et 2éme trimestre			
Effectif	Nombre de jour	Coût 103DA	
0	0	0	
416	1110	7493	
0	0	0	
0	0	0	
2	25	373	
58	194	2045	
476	1329	9881	
0	0	0	
476	1329	9881	

Benadda Mohamed, chef de service maintenance engins de levage Une nouvelle génération de managers



B enadda Mohamed fait partie de la jeune génération de l'EPA. Une génération composée de jeunes aux grandes ambitions et assoiffés de savoir et attentifs aux expériences des ainés auxquels ils vouent un respect sans bornes.

Ingénieur d'Etat en

électronique, Mohamed est recruté en 2012, à l'EPA dans le cadre du dispositif d'aide à l'insertion professionnelle (DAIP) mis en place par les pouvoirs publics pour résorber le chômage en milieu de diplômés universitaires. La collaboration fut vite couronnée de succès et notre jeune ingénieur fut recruté définitivement, une année plus tard et nommé en qualité d'attaché de direction. Une fonction qu'il assumera avec une grande abnégation et sérieux, à la satisfaction de sa hiérarchie. Il fut logiquement nommé, en 2016, à la tête du service « maintenance des engins de levage ». à notre question, pourquoi un ingénieur en électronique à la tête du service de maintenance des engins, Mohamed justifiera cela par le fait que la partie

« électronique » tient une grande place dans la quasi-totalité du matériel de levage.

Benadda Mohamed et son équipe ont l'importante charge de maintenir en état de marche la quarantaine d'engins, entre chariots élévateurs, grues mobiles et camions destinés aux travaux d'assainissement. Il est à la tête d'une équipe réduite mais efficace et mobilisée à tous les instants, composée de 4 personnes, un chef d'atelier, deux mécaniciens et un ouvrier spécialisé qui fait office d'électricien.

La maintenance, nous dit-il, est scindée en deux axes ; la maintenance préventive et la maintenance curative

La maintenance préventive est très importante, parce qu'elle permet d'abord de maîtriser l'état du parc et ne pas subir les aléas des pannes intempestives qui pourraient, dans certains cas, immobiliser un ou plusieurs engins et paralyser, pour un moment, voire pour longtemps, l'activité de manutention ou de nettoyage. Cela suppose une planification rigoureuse des révisions et une vigilance à toute épreuve. Pour cela, est tenu au niveau du service, un tableau de maintenance, pour le suivi du nombre d'heures de marche de chaque engin, l'historique des interventions et des réparations et la programmation des visites futures. Un manuel d'exploitation de chaque machine est tenu à portée de mains de l'équipe.

Dans ce contexte, les parties les plus surveillées sont, d'après monsieur Benadda, le moteur, la boite à vitesse et, à un degré moindre, le système hydraulique de levage.Le moteur et la boite sont révisés et vérifiés toutes les 500 heures de manœuvres.Sont notamment vérifiés les systèmes de lubrification et de filtration. L'intervention sur un engin prend deux à trois heures.

Il y a la maintenance curative, c'est celle qui est imposée par les différentes pannes qui peuvent intervenir à n'importe quel moment. L'équipe est mobilisée immédiatement et dans toutes les conditions pour remettre en marche l'engin dans les délais les plus courts possibles. L'immobilisation maximale est de deux jours, cette durée de mobilisation est généralement due à l'absence de pièces de rechange dans le magasin et qu'il faut en faire l'acquisition. Monsieur Benadda nous précise néanmoins que l'entreprise dispose d'un grand magasin de pièces de rechanges et que le magasin dispose de plus de 80 % de pièces, surtout celles à usage courant, mais arrive cependant que certaines pièces manquent au niveau de l'entreprise parce que très rarement sollicitées ou trop couteuses pour être stockées. Là des dispositions sont prises immédiatement pour leur acquisition.

L'équipe de maintenance travaille en collaboration avec le service « logistique» qui gère le mouvement des engins et signale les anomalies ou les pannes à prendre en charge.

Cependant, selon Monsieur Benadda, les pannes sont rares du fait d'un plan d'action rigoureux de maintenance préventive qui réduit les risques. Les pannes les plus fréquentes étaient, il y a quelques temps, les crevaisons. La cause en était essentiellement l'état des terre-pleins accidentés. Cependant, depuis l'opération de revêtement, ces pannes ont largement diminué, voire disparu. Il y a cependant, mais dans de très rares cas, des incidents dus à



des accidents de manipulation de marchandises ou de circulation sur les quais.

En 2018, à titre d'exemple, il a été enregistré 3 accidents de stackers. L'EPA organisé, suite à cela, des séances de formation et de sensibilisation à l'endroit des conducteurs de chariots élévateurs pour respecter les règles de conduite et pour la préservation de l'outil de travail.

Sur l'état du parc engins, Mohamed dira qu'à son arrivée la plupart des machines étaient anciennes, dont les dates d'immatriculation allaient de 1994, pour les plus anciennes, à 2007. A partir de 2015 et jusqu'en 2019, l'entreprise a opéré un rajeunissement du parc par l'acquisition de pas moins de 15 engins. L'entreprise a fait l'acquisition de 10 chariots élévateurs qui varient entre 9 tonnes (stackers pour la

manipulation des conteneurs vides), 28 tonnes (chariot élévateur à fourches) et 45 tonnes (stackers pour le déchargement et la manipulation des conteneurs pleins), 2 grues mobiles et 3 camions pour le compte du service assainissement (1 camion à bennes tasseuses, à accrocher et un camion balayeur)

Avant ces dernières acquisitions, les engins

étaient surutilisés alors et dépassaient largement les normes de mobilisation fixées entre 8 et 12 heures. Depuis l'arrivée des nouveaux équipements, ces normes sont scrupuleusement respectées et le nombre de pannes réduites.

M. Benadda qui exprime sa satisfaction par rapport à la compétence et à l'abnégation des membres de son équipe, plaide néanmoins pour la formation continue car, dit-il, les techniques et les composantes des engins évoluent d'année en année.

A ce titre, il ne tarit pas d'éloges sur un ouvrier spécialisé qui fait office d'électricien et qui fait, selon son chef, des merveilles dans les réparations. Il a entamé la réhabilitation d'engins qui datent de 1994, qui sous d'autres cieux sont mis à la réforme. (Voir encadré)





Brixi Negassa Abderrezak, fait office d'électricien engins mais considéré comme ouvrier spécialisé. Abderrezak a appris l'électricité auto dans le garage de son père, lui-même électricien-autos. Fort de son expérience et de sa dextérité, il passe un examen au CFPA et obtient un diplôme professionnel d'électricien. Il rejoint l'EPA en 2014 pour être intégré à l'atelier de maintenance engins. Depuis, il fait preuve d'abnégation et de sérieux, mais également d'initiatives heureuses qui ont attiré l'attention de sa hiérarchie.

Ainsi, à ses moments libres, notre électricien ne reste pas les bras croisés. Il s'attelle, de sa propre initiative à tenter de remettre en état de vieux engins. Après avoir passé en revue tous les vieux engins auxquels il a remis à neuf la partie électrique, il s'est enhardi à en réparer les

autres parties. Remarquant ses prouesses, ses responsables, lui ont proposé de remettre à neuf un vieux chariot élévateur. Ainsi à la fin de 2019 et au courant de cette année, il a passé son temps, quand il n'y a pas de travaux d'entretien ou de réparation, à remettre en état un vieux chariot élévateur de 6 tonnes, de marque Toyota fabriqué en 1994 – le plus vieux du genre à l'EPA- et qui, après de bons et loyaux services et suite à plusieurs accidents est devenu

inopérant, la cabine, les pneumatiques et même le moteur étaient complétement hors service. Il a été remisé dans un coin du parc. En l'espace de 6 mois, le résultat a été époustouflant. Le vieux chariot avait plus d'allure qu'un neuf et a repris du service. Monsieur Brixi qui dit ne pas aimer rester à ne rien faire, espère pouvoir sauver d'autres engins, à ses temps libres. Il souhaiterait néanmoins se faire adjoindre des apprentis pour l'aider dans sa tâche.







Belabbes M'hamed, chef de service patrimoine.

Une gestion empirique mais hautement fiable

Titulaire du baccalauréat lettres, Belabbès M'hamed n'a pu aller au terme de son cursus universitaire pour des contraintes familiales. Il a du écourter ses études universitaires pour travailler. Sa vie professionnelle, il l'a entamée à l'EPA en 1984, à 22 ans, pour un bail qui court toujours. Il a été affecté pour son premier poste au port d'Arzew, au département approvisionnements et moyens généraux, devenu, depuis « affaires générales », au magasin approvisionnement en pièces de rechanges, qui dépendait de la direction de l'administration générale, puis passé brièvement par les achats. Son recrutement coïncidait avec la période où l'EPA qui était en création entamait la récupération du patrimoine de l'ex- ONP, de la SONAMA, de la CNAN

Il fallait donc faire l'inventaire précis du patrimoine des sociétés qui furent intégrées à l'EPA. C'est ainsi qu'a été créée cette section, sousla tutelle du département des appro. Belabbès fut sollicité pour la prendre en charge, ce qu'il accepta sans hésiter, même s'il partait dans l'inconnu et entama son travail sans y avoir été forméaupréalable. Il allait utiliser ses propres connaissances et allait s'enquérir chez des entreprises des méthodes de gestion, dans le domaine, pour mettre en place une stratégie de prise en charge de cette activité qui s'avérera efficace jusqu'à aujourd'hui. Il est donc chef de service patrimoine depuis 2011. Il assura, en plus de 1988 à 1992, la gestion du service « moyens généraux ».

etc...

Une histoire venait de commencer et continue à s'écrire. La fonction patrimoine est définie par le suivi et la mise en répertoire de tous les biens appartenant à l'entreprise ou qu'elle acquiert sous quelque forme que ce soit. Ces biens peuvent être les infrastructures, les constructions, les équipements, le mobilier, les pièces de rechanges, les consommables, le parc auto, le parc engins, etc...

Même si elle n'influe aucunement sur les décisions d'acquisition ou de réalisation, la structure de gestion du patrimoine est d'une utilité pour la planification et l'efficience dans la gestion des biens.

Le service du patrimoine, de par la nature de sa mission est en relation avec toutes les structures de l'entreprise. Il suit, à ce titre le mouvement des biens d'une structure à l'autre et l'évolution de l'état de chaque bien.

L'activité n'est pas sans difficultés. M. Belabbès nous citera à titre d'exemple, l'absence de rigueur dans le suivi, par certains, des biens qu'ils déplacent ou qu'ils transfèrent, définitivement ou temporairement à d'autres structures.

La traçabilité du mouvement des biens d'une structure à l'autre n'est parfois pas observée, ce qui oblige le service patrimoine à faire ses « investigations » pour retrouver le bien déplacé mettre à jour ses fiches. La tenue à jour des fiches est d'ailleurs le cheval de bataille de M. Belabbès et de son jeune adjoint. Des fiches tenues à l'ancienne sur du papier bristol écrites au stylo avec différentes couleurs.

A l'heure du tout numérique, M'hamed dit ne faire confiance qu'à ses fiches bristol. « Je n'aime pas courir le risque d'un virus informatique ou d'une quelconque panne qui détruirait mes fichiers » nous dit-il, et d'ajouter « et puis le travail avec les fiches permet



d'entretenir la mémoire ». M'hamed connait de mémoire la quasi-totalité des biens de l'entreprise et leur affectation. Cela n'empêche pas que toutes les fiches soient consignées sur ordinateur avec l'aide de son jeune adjoint.

Toute demande d'achat de consommables, matériels ou mobiliers de bureau, faite à la DRH dont dépend l'acheteur, doit être soumise à l'avis du service patrimoine pour vérifier qu'il y a réellement nécessité de l'acquérir.

En matière d'acquisitions de pièces de rechange immobilisation, le service patrimoine prend juste acte de l'achat et crée une fiche pour chaque bien acquis. Dans le cas des aménagements, la direction technique prend attache également avec le service du patrimoine pour s'enquérir de la nature juridique du bien et s'assurer de la fiabilité de son aménagement, notamment sur le plan financier. Le service patrimoine établit un rapport sur la situation financière du bien, qu'il remet à la direction des finances. Après analyse de cette dernière, décision est prise sur le devenir de ce bien. S'il doit être démoli, il est procédé à la

« suppression » du patrimoine après résolution du conseil d'administration de l'entreprise. En cas d'aménagement, la nature des travaux et le coût sont intégrés à la fiche du bien après achèvement du projet. Le service patrimoine a également la lourde tâche de procéder à la réforme du matériel.

Dans tous les cas, le service, même s'il est réduit en matière d'effectif à deux personnes, doit suivre, au jour le jour, toutes les acquisitions, les affectations, les déplacements et les réformes ou cessation de l'ensemble des biens de l'entreprise. C'est une opération permanente d'inventaire à laquelle s'attèle le service de M'hamed Belabbès. « Si nous constatons le manque d'un bien, nous en avisons rapidement le responsable de la structure à laquelle il était affecté. Il s'agit dans la quasi-totalité des cas d'un oubli ou d'un transfert non consigné. De nos jours, d' ailleurs, cette situation est très rare, comparée au début de la création de l'entreprise où il fallait une véritable gymnastique pour retrouver certains produits. » Et de poursuivre :

« Depuis nous avons institué une règle : aucune acquisition n'est affectée sans que sa fiche ne soit remplie chez nous ».

Ceci est couronné par l'inventaire annuel exécuté par une commission désignée par la direction générale, à laquelle le service patrimoine apporte toute son assistance.

Le service patrimoine est né à l'EPA en même temps que commence la carrière de M'hamed Belabbès. Il en a fait un une structure solide, incontournable en matière de soutien aux autres structures et, surtout, de préservation des biens de l'entreprise et de gestion efficiente. Il y a imprimé sa méthode et sa vision de la gestion. Cela fait 36 ans que M'hamed veille jalousement sur le patrimoine de son entreprise. Patrimoine qui englobe les ports d'Arzew et de Béthioua, le site de l'AOA et le centre de colonie de vacances de l'EPA à Sidi Lakhdar. Il espère que cela va continuer et que ceux qui lui succèderont seront des hommes de terrain, car dit-il « on ne se contente pas de rester dans son bureau, mais il faut aller sur le terrain et inspecter régulièrement le matériel et les installations ». Lui qui géré le patrimoine, seul pendant 34 ans, a pris sous son aile, le jeune Adda Bendia Djaber, pour l'aider et le former à la relève.

Ce dernier ne tarit pas d'éloges sur son ainé : « en deux années j'ai appris énormément de choses auprès de Monsieur Belabbès qui m'a fait cadeau d'une richesse inestimable, à savoir sa vision et sa méthode de gestion qu'il a mis plus de trente années à murir. En plus c'est l'exemple du bon gestionnaire ordonné et méthodique; j'en veux pour preuve les appréciations des commissaires aux comptes qui lui vouent une grande admiration pour son organisation et sa méthodologie. » Adda Bendia Djaber qui est titulaire d'une licence en sciences commerciales a été recruté à l'EPA dans le cadre du DAIP. Il se prépare à prendre la relève. Mais avant, l'ainé conseille à son jeune potentiel successeur de garder la méthode « bristol », tout en la consolidant avec les connaissances informatiques.





Le coronavirus et l'audit de Re-certification du SMQ de l'EPA

Existe-t-il des règles sur définissant la faisabilité des audits de certification dans des circonstances imprévues, comme le coronavirus ?

Sans aucun doute. De nombreuses organisations ne sont pas en mesure d'effectuer l'audit de certification. Les audits externes dans tous les organismes sont impossibles, voire interdits. Le coronavirus peut être considéré comme une circonstance imprévisible, et il existe des dispositions à ce sujet, prévues par l'International Accréditation Forum IAF, à savoir le document informatif ID3.

Selon le document FID3, un "événement de circonstance extraordinaire" ou des circonstances imprévisibles et graves sont les grèves, les émeutes, les circonstances politiques ou géopolitiques, le terrorisme, mais il existe aussi un cas explicite de pandémie. Étant donné que l'épidémie du coronavirus a été cataloguée comme une pandémie par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), il s'agit clairement d'un "événement de circonstance extraordinaire".

Le coronavirus peut donc compromettre considérablement certains des audits de certification prévus et c'est cela qui s'est produit à l'Entreprise Portuaire d'Arzew.

Notre troisième cycle de certification du système de management de la qualité était prévu d'être initié le mois de mai 2020 par un audit complet de renouvellement

Puisque la situation sanitaire du pays ne s'est pas améliorée avant notre date prévue de l'audit et que le maintien du confinement a été confirmé par les autorités compétentes, nous nous sommes retrouvés dans l'incapacité de réaliser l'audit programmé sur site. L'organisme certificateur INTERTEK- France, par le biais de son représentant SARL MOODY Algérie, nous a donné l'opportunité de réaliser un Audit à distance partielle (vidéo conférence, téléphone, échanges de mails ...etc.) afin de ne pas rater notre certification puisque l'IAF considère cette pandémie comme une circonstance extraordinaire comme s'est expliqué ci-dessus.

L'engagement du premier responsable M.KAYDARI, le directeur général, a permis de réunir les conditions pour que l'audit externe se déroule dans les conditions les plus favorables.

En fait, l'audit s'est déroulé dans un climat de sérénité et de confiance ; ce qui a permis à l'auditeur de vérifier l'efficacité et le fonctionnement continu du système de management de la qualité selon la norme ISO 9001 avec un pourcentage de réalisation de 30 %. Le reste de l'audit va être planifié sur site après la levée du confinement de la pandémie COVID-19.

La norme ISO 9001 est basée sur les principes de management mentionnés ci-dessous. Ces principes peuvent servir de cadre aux dirigeants des entreprises pour favoriser l'amélioration des performances.

Les sept principes de management de la qualité sont :

- Orientation client,
- Leadership,
- Implication du personnel,
- Approche processus,
- Amélioration,
- Prise de décision fondée sur des preuves,



Management des relations avec les parties intéressées

Ils sont sensiblement les mêmes que dans l'ancienne définition des principes de management de la qualité.

Principaux avantages d'un Système de Management de la Qualité (SMQ)

- La motivation et l'implication du personnel,
- La réduction des coûts et des délais de prestation par l'utilisation efficace des ressources,
- L'amélioration des résultats et de leur cohérence,

- La souplesse et la rapidité des réactions face à l'évolution du marché ou des besoins et des attentes du client,
- L'optimisation des coûts et des ressources,
- L'augmentation de la confiance des clients en notre capacité à répondre à leurs besoins et attentes,
- L'amélioration de la compétitivité sur les marchés, en Algérie et à l'international

CERTIFICAT

Le Système de Management de :

Entreprise Portuaire d'Arzew

Site principal: 07 Rue Larbi TEBESSI BP46, Arzew, Oran, Algérie a été enregistré par Intertek comme étant conforme aux exigences de

ISO 9001:2015

Le Système de Management est applicable à :

Prestation de services portuaires (accueil des navires, pilotage, remorquage, lamanage, services liés aux navires)/manutention et acconage/gestion du domaine public portuaire/police d'exploitation et sécurité portuaire

Certificat n°: 0103824

Date de certification initiale :

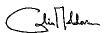
25 juin 2014

Date de certification :

Date d'émission du certificat :

Date d'expiration :





Calin Moldovean

Intertek Certification France Tour PB5, 1 Avenue du Général De Gaulle 92800 Puteaux – France



L'émission de ce certificat n'engage la responsabilité d'intertek envers aucun tiers autre que le client, et uniquement selon les termes définis par le contrat. La validité du présent certificat est soumise au maintien de la conformité du système de l'organisation par rapport aux règles de certification de système d'intertek. Sa validité peut être confirmée sur demande par email à certificate validation@intertek.com ou en scannant le code sur la droite avec un smartphone. Ce certificat est la propriété d'intertek, à qui il devra être retourné en cas de demande.

DURABILITE DES OUVRAGES EN BETON DANS UN SITE MARITIME

L'Entreprise Portuaire d'Arzew, par rapport aux autres gestionnaires des ports, dispose d'un patrimoine considérable en infrastructures portuaires relativement jeune, nécessitant une prise en charge particulière visant à prolonger leur durée de vie. Le critère durabilité d'un ouvrage en site maritime est, de temps à autre, négligé par souci d'urgence d'achèvement des travaux de la construction ou de la réparation d'un ouvrage, alors que les conséquences sur la qualité de béton à cours terme sont néfastes, engendrant des coûts supplémentaires.

On considère qu'un béton est durable s'il conserve aussi longtemps que nécessaire (durée d'exploitation de l'ouvrage), à la fois son intégrité structurelle et les qualités requises.

Cette faculté est mise à l'épreuve par les contraintes d'exploitation des ouvrages, mais aussi par les diverses agressions de l'environnement ambiant. Le site maritime est un milieu particulièrement sévère qui impose de prendre des dispositions adaptées.

1- ZONES D'EXPOSITION D'UN OUVRAGE EN SITE MARITIME :

L'intensité des agressions du béton de l'ouvrage par le milieu marin n'est pas homogène. Elle dépend essentiellement de la situation de la structure concernée par rapport à la mer. Quatre zones de dégradation peuvent ainsi être définies (figure 01) :

- Les zones d'embruns marins sont celles qui ne sont pas en contact direct avec le milieu liquide. L'ouvrage est soumis aux embruns et brouillards marins qui peuvent transporter des sels sur des distances importantes.
- Les zones d'aspersion sont situées au-dessus du niveau de l'eau à marée haute. Le béton est soumis aux éclaboussures provoquées par les vagues sur une hauteur variable.
- La zone de marnage s'étend sur une hauteur déterminée par la différence entre le niveau de l'eau à marée haute et celui à marée basse. Cette zone est alternativement immergée et émergée.
- La zone d'immersion se situe sous le niveau de l'eau à marée basse. Le béton est alors continuellement immergé. Suivant que le béton soit totalement immergé, situé dans la zone de marnage, dans la zone d'aspersion, ou hors

d'eau, la cinétique de la réaction est différente. La zone soumise à marnage est critique pour le béton, tandis que pour le béton armé, les risques de corrosion des armatures sont forts dans la zone d'aspersion. A contrario, en immersion totale, l'attaque chimique est moindre.

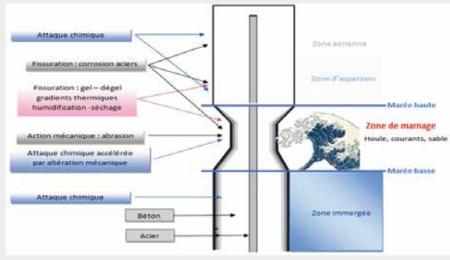


Figure 01 : Zones d'exposition du béton armé en site maritime



2- AGRESSIVITE DU SITE MARITIME:

Les ouvrages en site maritime sont spécifiques pour plusieurs raisons. Leur spécificité est d'abord liée à la variété des types de structure. Ensuite, la réalisation de ces ouvrages est soumise à des contraintes de mise en œuvre particulières. Enfin, ces ouvrages sont exposés à un environnement qui cumule souvent les facteurs favorisant la détérioration du béton et de l'acier qu'il peut contenir.

Durant son utilisation, un béton armé exposé à un environnement maritime est soumis à deux types d'agressions mécaniques et chimiques.

Agressions mécaniques :

Les ouvrages situés en site maritime sont très fortement sollicités mécaniquement. En effet, selon leur utilisation, ils doivent pouvoir reprendre des efforts d'amarrage, d'accostage, en plus ils sont soumis à l'endommagement dû aux chocs et au frottement des navires. Les ouvrages extérieurs, à l'instar des ouvrages de protection contre la mer, tels que les digues, sont également exposés aux efforts générés par la houle. Les enrochements artificiels de type tétrapode ou Bloc Cubique Rainuré (BCR) sont particulièrement exposés à l'abrasion des sables et galets transportés par l'eau de mer (figure 02).





Figure 02 :Exemple de perte de forme de blocs BCR

Agressions chimiques:

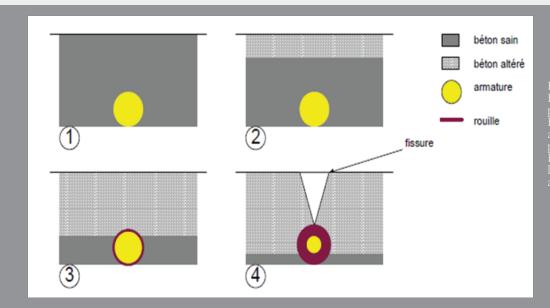
Le processus chimique d'attaque des bétons par l'eau de mer résulte de plusieurs réactions plus ou moins simultanées et interdépendantes faisant appel à différents mécanismes : dissolution du liant, réaction d'échange de bases, précipitation de composés insolubles, cristallisation de sels expansifs.

Attaque du béton seul :

Les ions chlorures et les sels de sulfate présents naturellement dans l'eau de mer, principalement les chlorures de magnésium MgCl2, les chlorures de calcium CaCl2, les sulfates de magnésium MgSO4 et les sulfates de calcium CaSO4 sont agressifs vis-à-vis du béton.Le chlorure de calcium Ca Cl2 et le sulfate de calcium CaSO4 réagissent avec l'aluminate tricalcique C3A (provenant du clinker) ce qui conduit à la formation d'ettringite, gel expansif, d'où gonflement, fissuration et éclatement dubéton.

Corrosion des armatures:

L'acier et le béton forment un couple complémentaire dans lequel l'acier renforce les caractéristiques mécaniques du béton en traction et le béton protège physiquement et chimiquement l'acier de la corrosion. L'hydratation du ciment produit une solution interstitielle basique de PH élevé qui confère une protection chimique aux armatures noyées dans le béton.



.;g. Etape (1) béton sain ; Eta pénétration d'un agent agressil énomène de rouille :

Lorsque la structure est soumise à des cycles d'humidification-séchage en présence de chlorures (zone de marnage, exposition aux embruns), les chlorures migrent avec la phase liquide par capillarité, phénomène plus rapide que la diffusion. Une fois la teneur en chlorures devient importante au niveau des armatures, il y a dépassivation puis corrosion des armatures (figures 03 et 04).

3- COMMENT ASSURER LA DURABILITE D'UN OUVRAGE EN SITE MARITIME?

La réalisation d'un ouvrage en site maritime génère un coût financier important, donc il est indispensable de réserver une attention au critère durabilité que ce soit durant la pahse réalisation ou exploitation:

Phase réalisation :

Durant la construction il est essentiel de réaliser un

béton de faible porosité capillaire. La porosite capillaire est le volume total des canaux qui traversent le béton, ce qui correspond au volume entre les grains de ciment non comblé par les hydrates.

Pour réduire la porosité capillaire, on peut :

- densifier la pâte en diminuant la quantité d'eau par rapport à la quantité d'éléments fins (ciment et fines des granulats) tout en maintenant une maniabilité suffisante compte tenu des moyens de serrage par l'utilisation d'un plastifiant/réducteur d'eau ou d'un superplastifiant / haut réducteur d'eau,
- augmenter l'étendue granulaire, essentiellement en défloculant les grains fins du ciment (de 40microns à 10 microns environ) grâce à l'utilisation d'un plastifiant/réducteur d'eau ou d'un super-plastifiant/haut réducteur d'eau,
- renforcer la résistance aux agents chimiques: par l'emploi des ciments de caractéristiques complémentaires PM ou ES qui respectent les spécifications chimiques des normes NF P 15-317 (ciment pour travaux en mer) ouXP P 15-319 Perméabilimétre(ciment pour travaux à haute teneur en sulfates).
- assurer une meilleure vibrationdu béton : un manque de vibration entraîne l'emprisonnement de nombreuses bulles d'air qui contribuent à augmenter la porosité du béton.
- maintenir une cure du béton: dès qu'il n'est plus saturé en eau, le béton d'enrobage ne développe plus de résistance. Ainsi dès le décoffrage et en l'absence de cure efficace, la réaction d'hydratation du béton d'enrobage est



fortement ralentie et la porosité capillaire devient plus importante que celle au cœur du béton. Or la durabilité du béton dépend justement fortement de la porosité du béton d'enrobage,

- La fissuration accidentelle: les fissures accidentelles (tassement, retrait plastique, thermique, endogène) constituent un chemin privilégié pour les agents agressifs et diminuent la durabilité du béton.

Phase exploitation :

Tout au long de la vie d'un ouvrage un certain nombre d'outils permettent d'évaluer la durabilité résiduelle du béton. La connaissance de la cinétique des phénomènes d'altération permet d'anticiper les dégradations du matériau et donc de programmer l'entretien et les réparations nécessaires à la pérennité de l'ouvrage. Ces outils d'aide à la décision présentent un grand intérêt pour les gestionnaires d'ouvrages portuaires qui doivent organiser et optimiser les opérations d'entretien de leurs ouvrages (contraintes d'accès, difficultés d'interventions, coûts élevés, etc...). D'une manière générale, une surveillance continue de l'ouvrage doit être instaurée, qui vise à faire en sorte que toute personne liée, de près ou de loin, à la gestion de l'ouvrage qui constate de façon flagrante une anomalie, la fasse connaître à la personneidentifiée comme étant le gestionnaire de l'ouvrage. Elle s'appuie sur deux opérations fondamentales, à savoir des visites d'évaluation des ouvrages et des inspections détaillées.

- visites d'évaluation des ouvrages :

L'évaluation des ouvrages doit être périodique. La périodicité est définie par le gestionnaire, elle doit dépendre de la cinétique prévisible de dégradation des ouvrages. Ces visites d'évaluation, menées par du personnel ayant reçu une formation adéquate doivent donc permettre de :

- déceler toute évolution anormale de désordres,
- constater la présence de désordres non décelées lors des visites précédentes,
- identifier toute situation pouvant compromettre la bonne exploitation des ouvrages et la sécurité des différents usagers,
- définir des actions afin de traiter les problèmes rencontrés.

Des visites d'évaluations peuvent être organisées à différentes étapes de la vie de l'ouvrage :

- à la fin de la construction, elles permettent de :

- établir un point zéro de l'état de l'ouvrage (état de référence).
- constater les éventuelles imperfections ou défauts,
- et surtout d'initier la surveillance,
- à la suite de travaux importants réalisés sur la structure (modification, renforcement, etc...),
- à la suite d'évènements exceptionnels : tempête, choc d'un navire, etc....

- inspections détaillées :

Les inspections détaillées sont des visites faites par des spécialistes du domaine qui permettent d'établir un état des lieux complet de l'ouvrage à un moment donné de sa vie. Elles peuvent être déclenchées ou initiées suite aux conclusions des visites d'évaluation. A cette occasion, tous les moyens sont mis en œuvre afin d'effectuer une inspection exhaustive de l'ouvrage. Les inspections détaillées peuvent déclencher, à leurs tours différentes actions telles qu'un diagnostic complémentaire et des essais in-situ non-destructif et destructif (figures 05 et 06).



Perméabilimétre



Mesure de la vitesse de corrosion des armatures Figure 05 : Exemples d'essais non-destructifs



Evaluation de la présence de chlorure

Evaluation de la profondeur de carbonatation « libre » par alorimètrepar indicateur coloré

Figure 06 : Exemples d'essais destructifs



Activités syndicales à l'ombre du Covid 19

Conséquemment à l'avènement de l'épidémie du coronavirus vers le début de l'année en cours et sa propagation fulgurante, causant des chamboulements divers et majeurs des activités des entreprises, touchant des pans entiers de l'économie nationale et divers secteurs professionnels; l'entreprise s'est naturellement trouvé fortement impactée surtout par l'application des différentes mesures et dispositions édictées par l'autorité sanitaire et de tutelle dans le cadre de la prévention et de lutte. De ce fait, le conseil syndical d'entreprise, en partenaire social responsable et pleinement conscient de la sensibilité et gravité de ce contexte, surtout dans ces volets relatifs à la préservation de la santé des travailleurs par rapport à ce nouveau fléau mondial ainsi que le maintien à bon niveau d'activité au niveau de l'entreprise.

Adhérant fortement à cet élan d'adaptation enclenché au sein de l'entreprise, contextuellement mesuré et ajusté en tenant compte du cadre plus global et évolutif mis en place par les pouvoirs publics à travers les différents textes (décrets, circulaires, instructions, communiqués et autres instruments), le conseil syndical participe et accompagne activement dans le mise en œuvre de plusieurs mesures. Ces dernières concernent essentiellement l'adaptation des systèmes de travail en fonction des circonstances contraignantes subies, induites par les différentes mesures barrières instaurées pour contenir la propagation de la pandémie de covid-19. Ceci a impliqué le réaménagement des horaires de service et de relève des équipes en travail posté, regroupement des quarts (ou bordées) par deux, trois et six afin de pallier et l'indisponibilité des moyens de transport (surtout sur long trajet et inter-wilaya) et réduire fortement le flux journalier et les contacts physiques entre les travailleurs au moment des relèves, subséquemment le maintien le plus prolongé et distancié des effectifs en service et ceux en repos de récupération.

L'importance d'une disponibilité et écoute permanentes auprès des travailleurs par ces moments de crise dicté sanitaire naturellement l'utilité accompagnement continu et surtout d'assistance envers les agents de l'entreprise directement touchés par cette maladie, subséquemment à laquelle un décompte non définitif arrêté en fin du deuxième trimestre fait ressortir un nombre de quelques dizaines d'agentscontaminés à la covid-19, en sus de plusieurs autres travailleurs ou leurs familles ayant été traités après suspicion car représentant des sujets contacts. Mettant à profit cette tribune, le conseil syndical ne saura qu'exprimer tout d'abord les plus vifs remerciements à l'ensemble des personnels ayant effectivement contribué à la continuité normale et optimale de toute activité de l'entreprise, ainsi qu'a l'ensemble du corps médical au niveau l'établissement de santé publique d'El-Mohgoun, la protection civile en vue de l'aide et la disponibilité en cette épreuve. Heureux, en ultime lieu naturellement, que l'ensemble de nos salariés touchés par cette épidémie finissent par un rétablissement sans complications notables font un prompt retour sain parmi nos effectifs.

La réorientation des efforts et des moyens vers ces deux nouveaux impératifs ainsi devenus prioritaires, a en apparence, imprégné une certaine léthargie sur le plan de l'activité syndicale propre et/ou organique, néanmoins sans incidences notables sur l'aspect des droits et acquis socioprofessionnels des travailleurs, ni d'ailleurs sur celui des projets d'amélioration déjà inscrits et qui seront naturellement relancés avec l'administration dans les plus brèves échéances possibles.

Histoire





La signalisation maritime permet aux navigateurs d'éviter les principaux écueils des secteurs fréquentés et de bénéficier d'un jalonnement des chenaux d'accès aux ports.

Si aujourd'hui les systèmes de géo-localisation et de guidage par satellite permettent la navigation en mer avec une grande sécurité, rien ne pourra remplacer les phares qui sont des indicateurs essentiels pour les commandants de navires dès qu'ils s'approchent des côtes ou des ports.

L'Algérie dispose de 15 phares d'atterrissage, 10 phares de jalonnement, 160 feux de port et d'approches, 20 bouées de balisage et de 12 stations de mesures hydrographiques.

Ces installations sont gérées par l'ONSM (Office National de la Signalisation Maritime)

Le balisage est l'ensemble des marques disposées au voisinage des côtes. Il se compose de l'ensemble des dispositifs d'aides à la navigation maritime. Ils sont en majorité visuels, lumineux, sonores ou radioélectriques.

Ils sont constitués par :

- les phares
- les feux,
- -les bouées,
- -les tourelles,

Un phare est un dispositif de signalisation assurant la sécurité des navires s'approchant des côtes. Chaque phare est différent, reconnaissable à la hauteur de sa tour, à la couleur et au rythme de son feu, à sa portée, ce qui permet d'être reconnu par les marins qui se positionnent en mer.

Selon la destination, ce sont :

- Les phares de grands atterrissages, qui marquent les déviations de la navigation
- Les phares de jalonnement des côtes (cas du phare d'Arzew) qui précisent le tracé d'une route très fréquentée
- Les phares d'entrée au Port qui balisent les voies et chenaux d'accès.

Pour rappel, le mot phare vient de Pharos, nom d'une ile située au large d'Alexandrie en Egypte, sur laquelle Ptolémée fit construire un phare monumental au début du III ème siècle avant J.C.

Ce phare était considéré comme la septième merveille du monde et mesurait plus de 100 mètres de haut et était visible à 50 kilomètres.



PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ACTIVITE PORTUAIRE PORTS D'ARZEW ET DE BETHIOUA

	1 ^{èr} Semestre		
Indicateurs	2019	2020	VAR %
A) - Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	22 809 232	20 678 689	-9,34
1.1- Trafic à l'import	1 187 338	598 435	-49,60
1.2- Trafic à l'export	21 621 894	20 080 254	-7,13
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	24 652 466	24 217 214	-1,77
3- Trafics particuliers			
3.1- Vracs liquides (tonne)	20 958 815	18 855 237	-10,04
a) Import	959 503	513 303	-46,50
b) Export	19 999 312	18 341 934	-8,29
3.2- Vracs solides (tonne)	1 581 306	1 742 808	10,21
a) Import	42 450	22 650	-46,64
b) Export	1 538 856	1 720 158	11,78
3.3- Marchandises diverses (tonne)	269 111	80 644	-70,03
a) Import	185 385	62 482	-66,30
b) Export	83 726	18 162	-78,31
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	20 958 815	18 855 237	-10,04
a) Import	959 503	513 303	-46,50
b) Export	19 999 312	18 341 934	-8,29
3.5- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	1 850 417	1 823 452	-1,46
a) Import	227 835	85 132	-62,63
b) Export	1 622 582	1 738 320	7,13
3.6- Trafic céréales (tonne)	0	0	0,00
a) Import	0	0	0,00
b) Export	0	0	0,00
3.7- Trafic conteneurs (EVP)	56 229	8 994	-84,00
a) Import (EVP)	28 587	3 341	-88,31
Nombre pleins	28 587	3 341	-88,31
Nombre vides			
b) export (EVP)	27 642	5 653	-79,55
Nombre pleins	7 044	1 032	-85,35
Nombre vides	20 598	4 621	-77,57
3.8- Trafic conteneurs (tonne)	101 597	11 737	-88,45
a) Import (tonne) Net	78 726	9 079	-88,47
Nombre pleins (Tonnes)	78 726	9 079	-88,47
Nombre vides (Tonnes)	= =		
b) export (tonne) Net	22 871	2 658	-88,38
Nombre pleins (Tonnes)	22 871	2 658	-88,38
Nombre vides (Tonnes)	9		
3.9- Taux de conteneurisation (%)	5,49%	0,64%	-88,28
3.10- Trafic véhicules (Nbr)	0	0	0,00
a) Import	0	0	0,00

	1 ^{èr} Semestre		
Indicateurs	2019	2020	VAR %
3.11- Trafic passagers	0	0	0,00
a) Débarqués	0	0	0,00
b) Embarqués	0	0	0,00
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	639	695	8,76
2- Nb navires à la sortie	636	695	9,28
3- Nb moyen navire/jour sur rade	3,13	3,73	19,17
4- Nb moyen navire/jour à quai	3,51	3,84	9,40
5- Sejour moyen navire/Rade (jours)	2,15	2,50	16,28
6- Sejour moyen navire/Quai (jours)	2,11	1,83	-13,27



1/1/	2 ^{ème} Trim	nestre	
Indicateurs	2019	2020	VAR %
A) - Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	11 347 249	10 565 088	-6,8
1.1- Trafic à l'import	590 331	212 156	-64,0
1.2- Trafic à l'export	10 756 918	10 352 932	-3,7
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)			
3- Trafics particuliers			
3.1- Vracs liquides (tonne)	10 317 396	9 568 169	-7,2
a) Import	461 199	176 912	-61,6
b) Export	9 856 197	9 391 257	-4,7
3.2- Vracs solides (tonne)	883 064	968 469	9,6
a) Import	26 400	14 150	-46,4
b) Export	856 664	954 319	11,4
3.3- Marchandises diverses (tonne)	146 789	28 450	-80,6
a) Import	102 732	21 094	-79,4
b) Export	44 057	7 356	-83,3
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	10 317 396	9 568 169	-7,2
a) Import	461 199	176 912	-61,6
b) Export	9 856 197	9 391 257	-4,7
3.5- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	1 029 853	996 919	-3,2
a) Import	129 132	35 244	-72,7
b) Export	900 721	961 675	6,7
3.6- Trafic céréales (tonne)	0	0	0,0
a) Import	0	0	0,0
b) Export	0	0	0,0
3.7- Trafic conteneurs (EVP)	29 010	1 949	-93,2
a) Import (EVP)	14 398	0	-100,0
Nombre pleins	14 398	0	-100,0
Nombre vides			A DESCRIPTION
b) export (EVP)	14 612	1 949	-86,6
Nombre pleins	3 576	1	-100,0
Nombre vides	11 036	1 949	-82,3
3.8- Trafic conteneurs (tonne)	51 115	0	-100,0
a) Import (tonne) Net	39 207	0	-100,0
Nombre pleins (Tonnes)	39 207	0	-100,0
Nombre vides (Tonnes)	The Park	No-le	
b) export (tonne) Net	11 908	0	-100,0
Nombre pleins (Tonnes)	11 908	0	-100,0
Nombre vides (Tonnes)		1 95	
3.9- Taux de conteneurisation (%)	4,96%	0,00%	-100,0
3.10- Trafic véhicules (Nbr)	0	0	0,0
a) Import	0	0	0,0

	2ème Trimestre		2000
Indicateurs	2019	2020	VAR %
3.11- Trafic passagers	0	0	0,00
a) Débarqués	0	0	0,00
b) Embarqués	0	0	0,00
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	326	333	2,15
2- Nb navires à la sortie	326	341	4,60
3 - Nb moyen navire/jour sur rade	3,37	3,60	6,82
4- Nb moyen navire/jour à quai	3,58	3,75	4,75
5- Sejour moyen navire/Rade (jours)	2,10	3,04	44,76
6- Sejour moyen navire/Quai (jours)	2,25	1,88	-16,44





Entreprise Portuaire d'Arzew Spa au capital social de 15 800 000 000 D.A. 7, Rue Larbi TEBESSI – BP n° 46 – 31 200 Arzew Wilaya d'Oran – Algérie Téléphone : +213 (0) 41 79 12 03/ 23 99
Fax D.G.: +213 (0) 41 79 24 00
E-mail : direction.generale@arzewports.com
site web: http://www.arzewports.com