



E.P.A.
مؤسسة ميناء أرزيو



Intertek

ArzewPorts.com

Revue trimestrielle de l'Entreprise Portuaire d'Arzew n°13, Mai 2021

**Madame Benahmed Nadia,
Directrice technique à l'EPÁ.**

**« Le quai minéralier est
prêt à l'exploitation »**

page : 09



**Maintenance des
remorqueurs
Une fonction névralgique**

page : 06



**Trafic hors-hydrocarbures
S'adapter aux nouvelles
orientations économiques**

page : 14

Sommaire



Page : 06-08

Maintenance des
remorqueurs
Une fonction névralgique



Page : 09-13

Madame Benahmed Nadia,
Directrice
technique à l'EPA.
« Le quai minéralier est
prêt à l'exploitation »



Page : 14-15

Trafic hors-hydrocarbures
S'adapter aux nouvelles
orientations économiques

Arzew-Ports-com
Revue périodique éditée par l'Entreprise Portuaire
d'Arzew
Responsable de la publication : M. Kaidari Bensalem
DG de l'EPA
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



Page : 16-18

Un outil de performance et
un gage de compétence



Page : 19

Hommage



Page : 20-21

HIFRI Cherif
Des archives à la
maintenance des réseaux.



Page : 22-23

PRINCIPAUX INDICATEURS DE
L'ACTIVITE PORTUAIRE





E.P.A

مؤسسة ميناء أرزيو



Port d'Arzew



Faire de sa position de leader
dans le trafic des hydrocarbures,
une base de développement de
trafic hors-hydrocarbures



Notre contribution au développement

La performance d'un port a un impact considérable sur le développement. A l'import, il est le soutien de la dynamique économique. A l'export, il est le prolongement de l'effort de production et son baromètre sur les marchés internationaux.

Les ports d'Arzew et de Béthioua jouent ce rôle stratégique depuis la découverte du pétrole et du gaz en Algérie. Ils sont leaders dans la commercialisation de ces produits et permettent au pays d'engranger des dividendes importants. Notre première préoccupation, matérialisée en programme soutenu, est de maintenir cette dynamique et cette qualité de prestations.

Néanmoins, notre vision va au-delà de cela. À l'heure où les autorités du pays appellent à diversifier l'économie et donc diversifier les sources de rentrée de devises, eu égard aux implications négatives des fluctuations des cours du pétrole, nous nous devons de nous inscrire dans cette logique. Ceci est d'autant plus réalisable que notre potentiel nous permet de nous projeter dans cette perspective. Nos moyens conséquents, nos infrastructures largement suffisantes, notre expérience à traiter de gros trafics et, surtout nos ressources compétentes et formées aux dernières technologies sont les socles sur lesquels nous bâtissons notre stratégie de développement. Des stratégies soutenues par des partenariats gagnant-gagnant à l'image de la joint-venture créée avec Tosyali qui permettra dans un premier temps de traiter 6 millions de tonnes de minerai de fer à l'import et entrevoir de grandes perspectives d'export, notamment le minerai de Gara Djebilet. La récupération du terrain, jadis concédé à la Camel nous offre également de grandes perspectives de développement du trafic hors-hydrocarbures, notamment le conteneur et l'installation d'un chantier naval moderne. Nos cadres et nos travailleurs, mobilisés autour de ces objectifs, sont notre meilleur investissement que nous essayons de consolider et fructifier avec une formation de pointe.

M. Kaidari Bensalem
DG de l'EPA

Maintenance des remorqueurs Une fonction névralgique



Les remorqueurs sont les plus importants outils de la performance d'un port. C'est de leur disponibilité et de leur bon état de marche que dépend l'efficacité de l'assistance à la navigation au sein du port. La préoccupation majeure de l'entreprise portuaire et de sa direction du remorquage est de maintenir en tout temps ces engins en état de marche. Elle s'est pour cela donné les moyens matériels et humains pour s'acquitter de cette mission. Ainsi un département est dédié à la maintenance des remorqueurs.



Pour en savoir plus sur cette activité, nous nous sommes rapprochés des responsables de ce département pour éclairer nos lecteurs. Monsieur Hadjeb Abdelwahab, est chef de département maintenance des remorqueurs au sein de la direction du remorquage. Il est ingénieur en chimie industrielle, diplômé de l'université d'Oran en 1998. Après son service

national, il fut recruté par l'entreprise portuaire d'Arzew pour subir une formation d'officier mécanicien 2ème classe. Il obtient son brevet en 2007, après cinq années passées entre l'institut supérieur maritime de Bousmail (formation théorique) et embarquement à bord des remorqueurs (formation pratique). Il est affecté au poste de chef mécanicien qu'il occupa jusqu'en 2016, année à laquelle il est promu pour remplacer le chef de département qui lui-même a remplacé le directeur du remorquage, promu DG puis PDG, à l'époque. Settoul Djamel est chef mécanicien détaché au département maintenance, chargé de la maintenance des remorqueurs. Il a suivi le même cursus que son chef de département, à la différence que lui est demeuré chef mécanicien en entente parfaite avec son chef.

Arzew-ports-com : Quelle est l'ampleur du travail en matière de maintenance des remorqueurs ?

Hadjeb Abdelwahab : Notre flotte est constituée de 13 remorqueurs. C'est une très grosse flotte qui nécessite des efforts soutenus pour le suivi de son état et sa maintenance. Nous avons la responsabilité et le devoir de les maintenir en parfait état de marche et d'assurer leur disponibilité quotidienne pour leur mission qui consiste en l'assistance à la navigation, une des missions névralgiques de l'entreprise portuaire.

Arzew-ports-com : Ça consiste en quoi, cette maintenance ?

Hadjeb Abdelwahab : La maintenance concerne, à une large majorité, les équipements de la salle des machines, mais le travail s'étend également à la maintenance de tous les équipements qui existent à bord du remorqueur. L'assistance en diagnostic, la réparation des pannes, et la préparation des arrêts techniques sont les grands axes d'action de notre département.

Arzew-ports-com : Comment se passe votre intervention ?

Hadjeb Abdelwahab : Il faut d'abord distinguer les deux volets de la maintenance. La maintenance préventive et la maintenance curative. Pour ce qui concerne la maintenance préventive, elle est exécutée dans le cadre des visites spéciales et intermédiaires en préparation aux révisions faites pour chaque remorqueur tous les 5 ans dans un chantier naval sous le contrôle d'une société de classification. Cette démarche est systématique, quel que soit l'état du remorqueur. En plus la maintenance préventive régulière (de routine) est également faite, sous les auspices du capitaine et chef mécanicien, par l'équipage du remorqueur (graisseur, maître d'équipage et matelots).

En matière de maintenance curative, cela se fait sur la base d'un bon de travaux émanant du bord. Donc, quand il y a une panne ou une anomalie, elle est signalée par un bon de demande de travaux. A la suite de ça, le département maintenance des remorqueurs réagit par le biais des chefs mécaniciens chargés des remorqueurs pour établir les démarches à suivre et procéder aux réparations en collaboration avec le service technique du remorquage.

Settoul Djamel : L'intervention commence par un bon de travaux réceptionné par le chargé du remorqueur où est signalée déjà la nature de la panne. Souvent, l'investigation faite par le chef mécanicien du bord est un diagnostic préliminaire qui doit être vérifié ; car les causes de certaines pannes ou anomalies nécessitent des efforts et des essais poussés pour pouvoir les déceler. Quand la panne est déterminée et que nous jugeons qu'elle est sérieuse, nous prenons attache avec le service technique-remorquage chargé de la gestion des équipes de maintenance qui dépend du département maintenance des remorqueurs pour désigner le personnel qui sera affecté à cette intervention.

Nous transmettons donc l'information concernant la panne et exprimons les besoins en main d'œuvre (électricien, mécanicien, chaudronnier...)

Hadjeb Abdelwahab : En matière de diagnostic, c'est comme en médecine. Plus vite le diagnostic est posé de manière précise et plus vite on peut réparer. Le diagnostic est donc déterminant dans le processus de réparation. Une erreur de diagnostic peut générer d'autres anomalies et de la perte de temps.

Arzew-ports-com : Quelles sont les principales causes de pannes ?

Hadjeb Abdelwahab : Le vieillissement, l'usure et plus rarement l'erreur humaine sont les principales causes des pannes. Il faut rappeler que l'EPA possède la plus grosse flotte du pays en matière de remorqueurs ; elle en possède treize, dont le plus récent a déjà neuf années d'âge, ce qui est considéré comme étant dans un état relativement bon, étant donné que la durée de vie de ces engins est, plus ou moins, de 40 années, mais plus le remorqueur est vieux plus les pannes sont fréquentes et sa maintenance se révèle difficile et coûteuse.

Settoul Djamel : la durée de vie des remorqueurs est fonction de l'application rigoureuse du programme de la maintenance préventive, de routine et dans le cadre des visites périodiques et réglementaires annuelles, intermédiaires et spéciales. Ces deux dernières, qui interviennent chacune tous les 5 ans, se passent obligatoirement dans un chantier naval et sont régies et accréditées par l'organisme de certification VERITAL. L'immobilisation pendant une visite peut durer, normalement, entre deux mois à deux mois et demi.

Arzew-ports-com : Quelles sont les relations avec l'équipage de bord ?

Settoul Djamel : l'assistance est la mission principale du service technique – remorquage, vu que le système de quart (24/72) adopté par l'entreprise ne laisse pas, souvent, le temps au personnel de bord d'agir avec pertinence pour pouvoir déceler les causes d'anomalies constatées.

En revanche, dans son quart, le chef mécanicien du remorqueur assure la veille de sa machine (c'est-à-dire le contrôle des équipements du remorqueur) selon des règles apprises durant sa formation et des habitudes héritées pendant ses embarquements antérieurs ; on appelle ça « la conduite ». Notre relation avec le bord est donc, une relation de complémentarité.

Hadjeb Abdelwahab : Nous devons construire des relations de respect avec tout le monde, que ce soit les équipages de bord ou autres ; ceci d'une part, d'autre part, nous devons comprendre que le remorqueur est un navire qui doit, à ce titre, obéir aux règles du code maritime qui stipule que le capitaine est le premier responsable à bord. Ainsi, n'importe quel travail doit être effectué sous sa supervision.

Arzew-ports-com : Quelle est l'incidence de l'arrêt d'un remorqueur en 24 heures ?

Hadjeb Abdelwahab : L'arrêt d'un remorqueur, voire deux ou trois, n'a aucune incidence sur l'activité au vu du nombre d'en dispose l'EPA. Sur les 13 remorqueurs, nous devons impérativement assurer la disponibilité d'au moins 9 à 10. Donc l'arrêt jusqu'à 3 remorqueurs n'a aucune incidence négative sur l'activité du port, d'autant que généralement un, deux, voire trois remorqueurs sont

régulièrement programmés pour la visite sur les chantiers navals qui intervient tous les deux ans et demi (visite spéciale et visite intermédiaire confondues) pour chaque engin. Parfois, nous nous permettons même de louer nos remorqueurs à d'autres ports. Actuellement l'ISSER 5 est affrété par le port de Ghazaouet. En somme, le plan de charge de l'activité d'assistance à la navigation aux ports d'Arzew et de Bethioua nécessite 9 à 10 remorqueurs. Les trois autres sont sollicités pour des remplacements en cas de panne, de révision ou d'affrètement.

Arzew-ports-com : Quel est l'organigramme du département et de quelles ressources dispose-t-il ?

Hadjeb Abdelwahab : Le département maintenance des remorqueurs est dirigé par un chef de département et est subdivisé en deux structures. Il y a d'abord, une cellule comprenant les chefs mécaniciens chargés de la maintenance des remorqueurs. Ce sont des ingénieurs à la base qui ont subi une formation de chef mécanicien à l'ISM de Bousmail. La deuxième structure est le service technique remorquage ; il est chargé des interventions dans le cadre de la maintenance curative. Il est dirigé par le chef de service technique chargé des équipes de maintenance. Le service est composé, outre son chef, d'un chef d'atelier, d'un ensemble de techniciens (quatre mécaniciens, trois électriciens et deux soudeurs)

Arzew-ports-com : Est-ce que vous avez recours à l'externalisation ?

Hadjeb Abdelwahab : Certaines réparations, relatives à la tuyauterie, par exemple, ou le froid, nous les externalisons. Ces métiers sont spécifiques et ne sont sollicités que sporadiquement. Il est plus rentable et plus efficace de les externaliser que de recruter des ressources dédiées à cela.



Madame Benahmed Nadia, Directrice technique à l'EPA. « Le quai minéralier est prêt à l'exploitation »



La réalisation du quai minéralier du port d'Arzew est dans sa dernière droite. Après plusieurs péripéties, l'ouvrage voit le jour grâce à la détermination de ceux qui en avaient la charge et leurs partenaires, malgré des aléas plus ou moins, objectifs. Le quai minéralier traitera 6 millions de tonnes à l'importation de minerai de fer qui sera acheminé à l'aide d'un autre ouvrage d'envergure, à savoir le convoyeur à tapis, long de 11 km vers la zone d'activité de Béthioua. Cette installation servira, à moyen terme aux exportations, notamment de minerai de fer issu de la région de Tindouf, à Ghar Djebilet, ainsi qu'à d'autres produits tels que le clinker et le ciment.

Pour avoir plus de détails sur les conditions dans lesquelles il a été réalisé, nous avons pris contact avec Madame Benahmed Nadia, la directrice technique de l'EPA qui a bien voulu donner les éclaircissements nécessaires à nos lecteurs. Nous avons également profité de la présence de madame Benahmed pour aborder le sujet de la réalisation d'un autre ouvrage non moins important que le quai minéralier ; il s'agit du môle 5 qui sera implanté sur le site de l'ex-CAMEL. Un site gigantesque de 54 hectares où seront implantés des quais spécialisés dédiés au trafic hors hydrocarbures et à la réparation navale.

Suivons-la !



Arzew-Ports-com : Où en est la réalisation du quai minéralier ?

Madame Benahmed Nadia : Nous avons réceptionné provisoirement l'ouvrage le 31 mars 2021 sans réserves majeures. Il y a provisoirement des réserves minimales qui n'empêchent pas l'exploitation. Donc le quai minéralier est prêt à l'exploitation. La 1ère exploitation avec l'arrivée d'un bateau est prévue le 5 mai, c'est un bateau de 40.000 tonnes. Un navire qui va servir de test.

Arzew-Ports-com : En quoi consiste exactement le projet ?

Madame Benahmed Nadia : Ce quai minéralier est projeté pour le traitement, dans un premier temps, à l'import de minerai de fer et son transport à l'aide d'un convoyeur de 11 km à partir du poste minéralier jusqu'à la zone d'activités industrielles de Bethioua où se situe le complexe Tosyali Algérie à raison de 6 millions de tonnes par an. C'est, je pense, le plus grand ouvrage du genre à l'échelle nationale.

Arzew-Ports-com : Le projet devait être livré en 2018, à quoi est dû le retard ?

Madame Benahmed Nadia : L'ordre de service a été signé le 18 Août 2016. Le démarrage effectif des travaux a eu lieu le 26 décembre 2016 et ça été dû aux différentes contraintes que nous avons eu pour le choix définitif du site en concertation avec les responsables de la zone industrielle d'Arzew.

Cela a posé d'énormes contraintes d'ordre géologique concernant les fonds marins et surtout climatiques à même d'empêcher par mauvais temps le bon déroulement des travaux de réalisation.

Et comme c'est un contrat « études et réalisation », beaucoup de données ont changé par rapport à l'étude initiale. Nous avons dû réviser beaucoup de données pour adapter l'étude aux nouvelles réalités. Nous avons également rencontré beaucoup de difficultés dans les procédures d'accès du personnel de réalisation au niveau de la zone industrielle. Nous avons rencontré également des contraintes d'ordre climatologiques, notamment la tempête du 19 janvier 2020 qui a engendré des blessés et la rupture des deux jetées qui ont été réalisées auparavant. L'avènement de la pandémie qui a perturbé le monde entier et qui a posé beaucoup de contraintes dans la réalisation de l'ouvrage. Parmi ces contraintes, nous pouvons citer les difficultés de renouvellement des permis

de travail pour les travailleurs expatriés. Ces difficultés existaient déjà avant mais furent exacerbées par l'apparition de la pandémie. La délivrance du permis d'immersion par le ministère de l'environnement a également pris un temps anormalement long ; cela a pris près de six mois. Toutes ces contraintes mises bout à bout, ont généré un retard de plus de 2 années.

Arzew-Ports-com : Est-ce que l'installation (quai et convoyeur) est dédiée uniquement à l'approvisionnement du complexe Tosyali en minerai de fer ?

Madame Benahmed Nadia : L'ouvrage comprenant le quai minéralier et le convoyeur n'a pas été conçu uniquement pour approvisionner le complexe sidérurgique de Tosyali Algérie. Il est projeté l'exploitation et l'exportation du minerai de fer issu de Ghara Djebilet dans la wilaya de Tindouf par le biais de cette installation. Il est vraisemblable que le minerai soit transporté par voie routière ou ferroviaire jusqu'à Bethioua, dans une zone tampon, puis acheminé par convoyeur jusqu'au quai minéralier d'où il va être expédié vers l'étranger.

Arzew-Ports-com : Un autre projet d'envergure est en passe d'être réalisé par l'EPA, il s'agit du môle 5. Où en est-on ?

Madame Benahmed Nadia : Le processus de récupération des 54 hectares de l'ex-CAMEL est en phase terminale. La SONATRACH a déjà procédé au démantèlement de toutes les installations et reste juste quelques détails administratifs pour que l'EPA reprenne possession de son site qui était, rappelons-le, concédé à SH/STH.

Plusieurs réunions ont déjà été tenues avec la SONATRACH pour procéder à la récupération du site.

Il ne reste désormais que la signature de la restitution du terrain. L'étude, confiée au laboratoire d'Etudes Maritimes (LEM) a été ficelée concernant « le projet d'aménagement du bassin d'Oued El Mohgoun et de l'apportement méthanier (ex jetée méthane) en môle commercial numéro 05 et intégration des quais du chantier naval d'Arzew » ; elle nous a été remise fin février 2021 et le dossier a été remis à la tutelle. Nous attendons le feu vert pour lancer l'opération de réalisation.

Arzew-Ports-com : En quoi consiste le projet ?

Madame Benahmed Nadia : Le projet consiste en la réalisation d'un môle commercial avec un chantier naval moderne.

Il disposera d'un quai de 180 mètres linéaires avec une profondeur de 9 mètres et un autre de 165 mètres linéaires et un tirant d'eau de 9 mètres. Nous aurons donc un bassin à 9 mètres et un autre de 6,5 mètres de tirant d'eau. Nous aurons également un linéaire de quai de 660 mètres.

Arzew-Ports-com : En plus du chantier naval, d'autres installations vont voir le jour. Pouvez-vous nous en parler ?

Madame Benahmed Nadia : Le site qui a été récupéré est de 54 hectares, ce qui est conséquent en matière de terrain dédié aux infrastructures portuaires. Le chantier de réparation navale disposera de 5,4 hectares, le projet de réalisation du môle 5 dispose du reste qui va être dédié à l'exploitation commerciale, notamment aux exportations hors hydrocarbures. Ce môle aura des bassins d'une profondeur de 14 mètres, d'un linéaire de quai total de 960 mètres. Nous avons d'ores et déjà 3 partenaires potentiels qui sont intéressés par l'exploitation des différentes installations de ce môle. Il s'agit de la STEP, une filiale de SONATRACH, pour le traitement du polypropylène, SORFERT pour l'exportation de l'urée ; là ça va permettre de désengorger la ville de la circulation incessante des camions qui transportent ce produit au port. Le troisième partenaire potentiel est, encore une fois, TOSYALI pour l'exportation des produits métallurgiques.

Il y aura également un espace qui sera réservé à des installations dédiées au trafic conteneurs. Le démarrage aura lieu, si tout va bien, à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine.







Situation du projet dans le Port d'Arzew



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Chantier Naval CNA

- Quai de servitude à -6.50= 205.17 m
- Quai de transfert des navires.L= 165 m
- Quai à -9.00 L= 180 m
- Dragage à -6.50S=1.3 Ha
- Dragage à -9.00S=3.2 Ha
- Terre-pleins S= 05 Ha

MOLE COMMERCIAL N°05

- Poste marchandises diverses à -14.00m L=250 ml
- Poste urée à -14.00m L=270 ml
- 02 Postes à conteneurs à -14.00m L=394 ml
- Terre-pleinsS=52 Ha
- Mur de soutènement L=350ml
- Mur de Clôture L=1500ml
- caniveau technique.... L=910ml
- Dragage à -14.00 S=16 Ha
- Prolongement de la sortie de l'oued El Mohghoun L=420 m

ROYAUME ALGERIEN		MINISTRE DES TRANSPORTS		DIRECTION GENERALE DES PORTS ET DES NAVIGATIONS	
PROJET D'AMENAGEMENT DU BASSIN DE LOUDES EL MOGHOUN ET DE L'IMPASSEMENT DES NAVIRES ET DES BATEAUX EN MOLE COMMERCIALE N°05 AU PORT D'ARZEW ET INTEGRATION DES QUAIS DU CHANTIER NAVAL CNA		PLAN DE MISE		Echelle: 1/500	
DATE: 14/05/2011	PROJET: 14/05/2011	PROJET: 14/05/2011	PROJET: 14/05/2011	PROJET: 14/05/2011	PROJET: 14/05/2011

Trafic hors-hydrocarbures S'adapter aux nouvelles orientations économiques

La concrétisation du projet du quai minéralier marque le passage de l'entreprise portuaire d'Arzew à une nouvelle étape ; celle de la diversification et l'entrée de plain-pied dans le traitement du trafic hors hydrocarbures à grande échelle.

Ce processus a démarré depuis presque une décennie et même bien avant avec la réception des colis lourds, dont l'EPA s'en est fait une spécialité.

Dédié quasi-exclusivement au trafic hydrocarbures, le port d'Arzew se fraie un chemin vers le traitement d'autres produits, d'abord à l'import mais, surtout à l'export.

Les 6 millions de tonnes/an projetés en exportation du minerai de fer constituent déjà, en termes de statistiques portuaires, dans le contexte national, au moins, des performances remarquables. Cependant, cette niche de trafic hors hydrocarbures a été précédée par d'autres aussi remarquables. Cette tendance fait partie d'une stratégie de développement conforme aux orientations des pouvoirs publics privilégiant la diversification économique qui doit s'émanciper de la quasi dépendance des hydrocarbures.

Tout en consolidant sa place de leader dans le transport des hydrocarbures et celle de première plateforme logistique nationale en la matière, le port d'Arzew veut être au diapason de la dynamique d'une économie diversifiée prônée par les pouvoirs publics. C'est d'ailleurs ce potentiel qu'a développé le port

dans son activité originale qui lui permet d'entrevoir d'autres trafics. Les moyens, les infrastructures, les compétences humaines et l'organisation mise en place depuis plus d'un demi-siècle, permettent à l'EPA de faire face à n'importe quel trafic.

Disposant déjà de moyens de manutention conséquents, d'un parc d'engins d'assistance à la navigation, le premier du pays et d'infrastructures imposantes, le port d'Arzew se renforce avec la réception du quai minéralier et la récupération du site de la Camel de 54 hectares pour la création du môle 5 dédié, essentiellement aux exportations hors-hydrocarbures.

La création d'unités industrielles d'envergure dans la région favorise aussi, grandement le développement de cette activité. Une opportunité qui a été intelligemment mise à profit par les responsables de l'EPA pour développer une action marketing ciblée et des partenariats fructueux. La création de la joint-venture BPM qui gèrera le quai minéralier, les portiques et le convoyeur en est le parfait exemple.

Ainsi, le partenariat avec Renault Algérie a permis de développer l'importation des CKD-SKD en conteneurs avec le transporteur ARKAS. La première opération a commencé en octobre 2015 et il a été réalisé durant les trois derniers mois de l'année, 9.000 EVP, puis 69.000 EVP en 2016, un peu plus de 80.000 EVP, en 2017, 108.000 EVP en 2018, et l'année 2019 a été clôturée avec 89.000 EVP. A signaler que cette baisse est due à l'arrêt de l'activité CKD-SKD. La pandémie de la Covid 19 conjuguée à l'arrêt de l'activité SKD ont nettement influé sur le transport par conteneurs qui n'a enregistré que 2107 boîtes en 2020.

La réalisation projetée avec le môle 5 d'un terminal à conteneurs (ou d'une autre structure dédiée à cet effet) renforcera, à ne pas douter les capacités de traitement du conteneur, à moyen terme. Les responsables de l'EPA projettent ainsi de dépasser au moins les 100.000 EVP/an

Autre partenariat fructueux, celui conclu entre l'EPA et SORFERT pour les exportations de l'urée pour une quantité de 976.576 tonnes en 2020. Le transfert de cette activité au niveau du futur môle 5 permettra, non

seulement d'éviter les grands embouteillages de la circulation mais également une cadence plus soutenue à l'export de cette matière.

Le partenariat avec Tosyali Algérie prévoit, outre le traitement de 6 millions de tonnes de minerai de fer à l'import, l'exportation d'environ 2 millions de tonnes d'acier, selon les projections de la direction de l'exploitation. Le ciment et le clinker, dont les exportations ont commencé il y a quelques années avec Lafarge, notamment vers la Gambie, ont connu un arrêt suite à l'indisponibilité du quai n°2. Les prévisions de la direction de l'exploitation tablent sur environ 500.000 tonnes/an avec la réalisation du môle 5. Enfin et toujours dans la perspective de réalisation de cette infrastructure, une approche est enregistrée avec SONATRACH pour l'exportation du polypropylène (PHD-PP).

En somme, le port d'Arzew, géant du transport des hydrocarbures sera, à court terme un des leaders en matière de traitement de marchandises hors-hydrocarbures, notamment à l'export.





Formation

Un outil de performance et un gage de compétence

Il est indéniable que les ressources humaines constituent, pour une entreprise, sa colonne vertébrale. Des ressources bien formées, évoluant dans un cadre harmonieux et rassurées sur leur condition sociale, sont considérées, dans le monde économique comme le carburant essentiel au développement.

A l'entreprise portuaire d'Arzew, cette idée est très bien assimilée et cette maxime est le fondement même sur lesquels sont projetés tous les plans de développement.

Ainsi la direction des ressources humaines suit assidument, par le biais de ses différents démembrements, tout ce qui a trait à l'évolution des carrières, à l'amélioration des capacités, des compétences et des conditions de travail. La DRH est constamment à l'écoute des préoccupations sociales et professionnelles des travailleurs pour les mettre dans les meilleures conditions d'épanouissement et, par-delà, assurer leur implication dans les objectifs de l'entreprise.

C'est dans le volet formation que les efforts sont concentrés, même si l'avènement de la pandémie de la Covid 19 a, grandement perturbé le programme d'application des prévisions en la matière. Ainsi, Toutes les formations prévues pendant ces trois derniers trimestres non pas été réalisées à cause de la fermeture des établissements de formation découlant de la crise sanitaire mondiale et au dispositif y afférent pour faire face à cette pandémie.

Cependant, durant le premier trimestre de l'année en cours, le programme de formation a repris normalement et a même été renforcé pour rattraper une partie de ce qui a été raté en 2020.

A la tête du département personnel et formation depuis le

début de l'année 2019, M.BARKA Abdeldjalil Mustapha, chef de département est ingénieur en informatique diplômé de l'USTO en 2007. Il fait partie de ces jeunes dynamiques et motivés, doublés d'un sens de l'organisation très poussé. Soucieux lui-même de se perfectionner continuellement, il fait de sa propre ambition une motivation supplémentaire pour appliquer les programmes de l'entreprise et atteindre les objectifs tracés. Ayant la charge de la gestion du personnel et de la formation Monsieur Barka a la mission d'œuvrer à élever le niveau de compétence du personnel de l'entreprise.

Pour mener à bien son programme de formation, l'EPA s'est appuyée sur le concours de plusieurs organismes prestigieux, dont les compétences et l'efficacité dans le domaine, sont prouvés.

Il s'agit, entre-autres, de la « Sonatrach management academy », SMA, qui propose des formations, essentiellement en management et leadership, management de projets et supply-chain, management des affaires et management des technologies de l'information. L'EPA est partenaire, également de l'INPED (Institut national de la productivité et du développement Industriel), un établissement qui existe depuis 1967. Il a pour missions de former les cadres des entreprises et de les perfectionner dans les différentes fonctions de gestion qu'ils assurent. Il assiste également les entreprises pour apporter des solutions à leurs problèmes d'organisation et de gestion.

Autre établissement sur lequel l'EPA a jeté son dévolu, GEMAFORM, qui appartient à GEMA et qui propose des formations en gestion des transports maritimes et de la logistique, en maintenance et gestion technique des

navires, en gestion comptable et financière dans le domaine maritime et portuaire, en Anglais maritime, en gestion de l'exploitation portuaire logistique et enfin, en gestion informatisée de l'activité portuaire et logistique. L'EPA a également fait appel à la compétence de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oranie (CCIO), à l'ISGA Annaba, à l'IANOR et aux écoles de formation maritime.

Quant au profil de l'agent candidat à la formation, Monsieur BARKA Abdeldjalil Mustapha nous explique que la candidature est retenue sur la base d'une évaluation annuelle des compétences. Le responsable de la structure renseigne une fiche d'évaluation établie par le département formation pour chaque agent évoluant sous son autorité, désigne les lacunes à combler et établit un plan de formation. C'est sur la base des besoins et des plans de formation élaborés par chaque structure que le département formation établit son budget et consulte les catalogues des établissements de formation pour exprimer les besoins de l'entreprise. C'est sur la base de cette demande que les instituts établissent un programme à destination des candidats à la formation.

En plus de doter les travailleurs et les cadres de connaissances conformes aux exigences de l'activité et à la recherche de performance, la formation est également destinée à adapter les compétences académiques acquises dans les cursus scolaires et universitaires aux exigences de l'activité portuaire.

Bilan des Formations, Stages & Apprentissages :

Durant le 1er trimestre 2021, les actions de formations suivantes ont été réalisées :

Trente (30) agents de l'entreprise ont bénéficié de formations et séminaires auprès des écoles de formation CCIO Oran, GEMAFORM Alger et l'IANOR Alger. Ces

formations ont trait à :

- La Loi de Finances 2021(CCIO Oran).
- Le Management du risque (IANOR Alger).
- La saisie conservatoire (GEMAFORM Alger).
- Le management d'un parc à engins (GEMAFORM Alger).
- Les auxiliaires de transport international de marchandises (GEMAFORM Alger).
- La maintenance industrielle (CCIO Oran).

Quatre-vingt et un (81) agents inscrits maritimes de l'Entreprise ont bénéficié des formations STCW.

L'EPA ne se contente pas de faire profiter ses agents de la formation, mais ouvre aussi ses structures aux étudiants et stagiaires pour les stages pratiques et formation complémentaires. Ainsi, 24 étudiants des universités et des instituts ont bénéficié de stages pratiques sur site EPA et à distance, portant sur les différents thèmes (génie maritime, génie mécanique, électrotechnique, gestion des ressources humaines, finances et comptabilité, audit et contrôle de gestion, gestion des stocks, les archives et S.I.E). Par ailleurs, 63 apprentis sont en formation au niveau de l'Entreprise dans différentes spécialités (GRH, secrétariat, agent de saisie, gestion des stocks, magasinier, réseau et maintenance des systèmes Informatiques, électromécanique, électrotechnique, électricité industrielle, électricité bâtiment, électricité auto, maintenance des engins, soudure, plomberie, peinture, menuiserie).

Ces formations sont prodiguées par les cadres de l'entreprise dans les domaines de leurs compétences.

A partir de cette année, cette mission sera réglementée, selon Monsieur Barka. Les cadres désignés pour cette tâche doivent subir une formation pédagogique préalable. Une vingtaine d'agents de l'EPA ont été retenus pour subir une formation et encadrer les stagiaires.

1/ Bilan de la formation par groupe

Période	Désignation Effectif par groupe	Prévisions 2021			Objectifs 1er trimestre 2021							
					Prévisions			Réalisation			Taux Coût (%)	Taux Effectif (%)
		Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA	Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA	Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA		
Cadre		194	1 029	9 208	67	313	3 596	72	122	2 136	59%	107%
Maîtrise		96	833	8 099	33	253	3 164	21	14	299	9%	64%
Exécution		194	1 158	11 093	67	352	4 332	18	0	157	4%	27%
Sous Total		484	3 020	28 400	167	918	11 092	111	136	2 592	23%	66%
Total		484	3 020	28 400	167	918	11 092	111	136	2 592	23%	66%

2/ Bilan de la formation de longue et courte durée par fonction

Période	Désignation Formation en Algérie	Prévisions 2021			Objectifs 1er trimestre 2021							
					Prévisions			Réalisation			Taux Coût (%)	Taux Effectif (%)
		Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA	Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA	Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA		
Fonction Exploitation maritime	Longue durée	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	—
	Courte durée	225	450	2 700	75	150	900	81	82	1 880	209 %	108%
Fonction Technique	Longue durée	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	—
	Courte durée	101	656	6 560	40	260	2 600	0	0	0	0%	0%
Fonction Administration	Longue durée	12	720	7 200	12	180	4 320	0	0	0	0%	0%
	Courte durée	146	1 194	11 940	40	328	3 272	30	54	712	22%	75%
Sous Total		484	3 020	28 400	167	918	11 092	111	136	2 592	23%	66%
Total		484	3 020	28 400	167	918	11 092	111	136	2 592	23%	66%

8.1/ Bilan de la formation par catégorie

Période Effectif par catégorie	Désignation	Prévisions 2020			Réalisation année 2020		
		Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA	Effectif	Nombre de jour	Coût 10 ³ DA
Cadre		194	1 029	9 208	60	177	1 971
Maîtrise		96	833	8 099	28	74	1 158
Exécution		194	1 158	11 093	126	606	2 174
Total		484	3 020	28 400	214	857	5 303

8.2/ Bilan de la formation de longue et courte durée par fonction

Période Formation en Algérie	Désignation	Prévisions 2020			Réalisation année 2018		
		Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA	Effectif	Nombre de jour	Coût 10 ³ DA
Fonction Exploitation maritime	Longue durée	0	0	0	0	0	0
	Courte durée	225	450	2 700	157	568	2 712
Fonction Technique	Longue durée	0	0	0	0	0	0
	Courte durée	101	656	6 560	11	143	693
Fonction Administration	Longue durée	12	720	7 200	0	0	0
	Courte durée	146	1 194	11 940	46	146	1 898

8.1/ Bilan de la formation par catégorie

Période Effectif par catégorie	Désignation	Prévisions 2019			Réalisation année 2019		
		Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA	Effectif	Nombre de jour	Coût 10 ³ DA
Cadre		205	3 259	13 439	363	1 023	10 540
Maîtrise		176	1 832	10 009	116	363	3 116
Exécution		203	1 699	5 149	147	511	1 647
Total		584	6 790	28 597	626	1 897	15 303

8.2/ Bilan de la formation de longue et courte durée par fonction

Période Formation en Algérie	Désignation	Prévisions 2019			Réalisation année 2019		
		Effectif	Nombre de jours	Coût 10 ³ DA	Effectif	Nombre de jour	Coût 10 ³ DA
Fonction Exploitation maritime	Longue durée	0	0	0	0	0	0
	Courte durée	376	1 880	15 040	490	1 339	9 469
Fonction Technique	Longue durée	0	0	0	0	0	0
	Courte durée	21	560	1 512	0	0	0
Fonction Administration	Longue durée	2	100	570	4	42	689
	Courte durée	185	4 250	11 475	132	516	5 145
Total		584	6 790	28 597	626	1 897	15 303

Hommage !!!



La famille portuaire d'Arzew vient de perdre un des siens. Il s'agit de feu Ghaffour Mokhtar né le 14 juin 1958 à Alaimia, dans la wilaya de Mascara et décédé le 07 janvier 2021. Il laisse une veuve et cinq enfants. Feu Ghaffour Mokhtar a été aspirant pilote maritime à l'EPA du 26/07/2008 au 17/01/2010 puis pilote maritime du 18 janvier 2010 au 31 décembre 2020. Dieu l'accueille dans son vaste paradis.

Ci-joint l'hommage qui lui a été rendu le 12/03/2021 par le capitaine du méthanier "BERGE ARZEW" en la personne de Monsieur Geid Magne Skjolsvik

C'est avec une grande tristesse que j'ai appris le décès de M. Ghaffour Mokhtar après son retour à bord de « Berge d'Arzew », après des vacances, en janvier de cette année. Il était bien connu à bord du "Berge Arzew" à la fois comme pilote et compagnon de navigation. Mokhtar a, de tout temps, montré son talent et ses grandes connaissances de la navigation côtière autour de la zone marine d'Arzew. Je pense qu'il est le seul pilote que j'ai eu à bord d'un navire dans n'importe quel port du monde qui n'a jamais utilisé d'instruments pour les opérations d'acostage et de débarquement. Il a toujours utilisé ses yeux comme instruments combinés à la connaissance et l'expérience. Incroyable !

Mokhtar était aussi un homme au grand sens de l'humour et apportait plaisir et lumière à certains jours ternes. Il disait que le « Berge Arzew » était l'un de ses navires préférés et cela nous a bien sûr rendus fiers. Je lui ai suggéré une fois qu'il pourrait être le pilote régulier de « Berge Arzew » lorsqu'il se retirerait de son travail normal de pilotage. Il a accepté cette suggestion sans hésitation.

Le pilote Mokhtar nous manquera mais les souvenirs resteront.



LNGC Berge Arzew
Telephone: +870 331 174 517
Fax: +870 331 174 515
VSAT Tel: +47 81 90 30 55
E-Mail: arzew@bawfleet.com

Pilot

Ghaffour Mokhtar in memoriam.

It was with great sadness I heard of the loss of Ghaffour Mokhtar after coming back on board "Berge Arzew" after vacation in January this year. He was well known on board "Berge Arzew" both as a Pilot and fellow sailor. At all times Mokhtar showed his talent and extreme knowledge of inshore navigation around the Arzew Marine area. I think he is the only Pilot I have had on board any vessel in any port around the world, who never used navigation instruments in berthing and unberthing operations. He used his eyes as instruments combined with knowledge and experience. Amazing!

Mokhtar was also a man of humour and brought fun and light to some dull days. He said "Berge Arzew" was one of his favourite ships and that made us of course proud. I suggested to him once that he could be the regular Pilot for "Berge Arzew" when he retired from his normal work of piloting. He agreed to that suggestion very much.

Pilot Mokhtar will be missed but the memories will remain.

*12/03-2021 Geid Magne Skjolsvik
MASTER LNGC "Berge Arzew"*



HEAD OFFICE: Professor Kohts vei 5
P.O. Box 443
1327 Lysaker
Norway
Tel No.: +47 67 21 16 00

Page 1



HIFRI Cherif Des archives à la maintenance des réseaux.

Monsieur HIFRI Cherif, 57 ans, possède un diplôme de Technicien en agriculture. Il travailla dans le domaine de sa compétence pendant cinq années. Cependant, l'éloignement de son lieu de travail de son domicile n'a pas contribué à ce qu'il fasse carrière dans l'agriculture. Il se tourna vers l'entreprise portuaire d'Arzew pour y solliciter un emploi et il s'entendit répondre qu'il n'y avait que le poste de standardiste de libre, « emploi réservé jusqu'alors aux femmes ou aux personnes handicapées », précisera M.Hifri. Qu'à cela ne tienne, il accepta le poste et fut recruté au mois de mai 1992. Dès lors, Cherif prit son travail très au sérieux et s'imposa une grande discipline. « Le standardiste est l'une des premières personnes en contact avec l'extérieur. Il est l'image de l'entreprise. « Par ma ponctualité, ma discipline et mon sérieux, je me suis attelé à donner une autre image du standard et du contact avec l'extérieur. D'ailleurs le président directeur général de l'époque, le regretté M. OUMER, m'a, à plusieurs occasions, félicité pour mon travail », nous confie-t-il.

Monsieur Hifri passera dix ans au standard jusqu'à ce qu'un mal à l'oreille diminue ses capacités de travail, ce qui amena la direction à lui changer de poste et il fut nommé agent administratif.

Cherif revient sur ses dix années passées au standard pour nous dire que son travail ne consistait pas uniquement à répondre au téléphone et passer les communications, en

mettant tout le sérieux et tout le tact à la besogne, même si c'était tout ce qu'il lui était demandé. Son sérieux, son esprit de responsabilité, son sens de l'observation et ses talents de bricoleur l'amènent à s'intéresser à la maintenance du réseau téléphonique. « A l'époque nous dit-il, l'entreprise portuaire était conventionnée avec une entreprise privée pour la maintenance du réseau de téléphone. A chaque intervention de leur part et comme j'étais pratiquement leur vis-à-vis, je m'intéressais à ce qu'ils faisaient et tâchait de comprendre et d'assimiler les techniques de maintenance ». Fort de son aptitude à très vite assimiler les connaissances, Cherif était prêt à saisir la moindre occasion pour mettre en pratique ce qu'il avait appris auprès des techniciens de maintenance. « Il arrivait que nous enregistrons et saisissons l'entreprise de maintenance, mais celle-ci tarde à se manifester. Elle avait parfois des retards jusqu'à 10 jours. Pour ne pas subir les désagréments d'un arrêt prolongé du standard ou du réseau, je prenais l'initiative de dépanner, surtout les petites anomalies qui ne nécessitaient pas beaucoup de pièces, en attendant l'arrivée des techniciens missionnés pour cela ».

Cependant, cette tâche supplémentaire à son rôle de standardiste ne le quitta pas pour autant quand il changea de poste.

Quand M. Hifri quitta le standard pour des problèmes auditifs, il fut nommé agent administratif chargé des archives au niveau de la DRH. Cela n'empêchera pas sa hiérarchie, à chaque panne au niveau du réseau du téléphone, à lui demander d'intervenir ou d'assister les techniciens de maintenance de l'entreprise conventionnée pour cela. Même donc, en présence des techniciens chevronnés d'Algérie télécom ou de l'entreprise privée de maintenance, sa présence est devenue indispensable, de par la densité du réseau dont seul M. Hifri connaît tous les repères.

Cet état de fait s'est poursuivi jusqu'en 2015 où M. Hifri ne pouvait plus concilier son travail d'archiviste et celui « d'auxiliaire de maintenance ». « Je commençai à fatiguer avec l'âge, mais surtout, je ne voyais rien venir en matière de motivations, d'autant que c'est un travail pénible et salissant ».

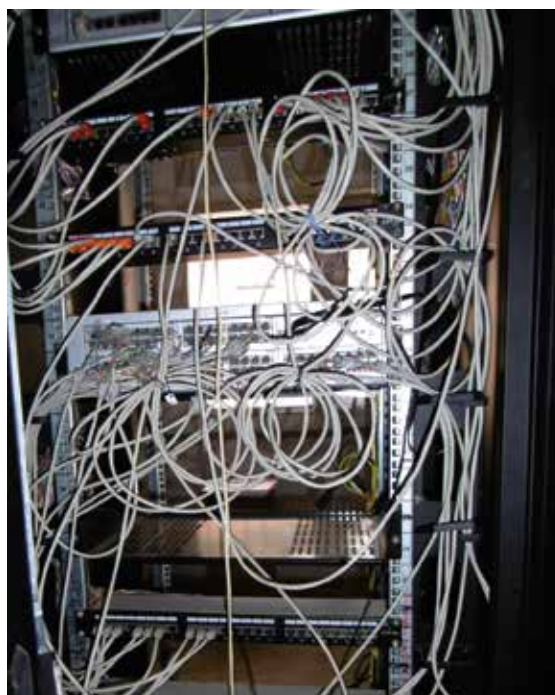
En 2019, une grande partie de l'administration devait déménager à l'intérieur du port. Le transfert des équipements et du réseau téléphonique fut opéré par une entreprise publique, mais quand on décida du retour vers le bâtiment de la direction, cette même entreprise prit énormément de temps à réparer et à rapatrier le standard au bâtiment de la direction. La direction n'avait, comme seul recours, que M. Hifri, parce qu'il fallait parer au plus pressé ; le fonctionnement de l'administration étant handicapé par l'absence de standard.

« Monsieur le DRH me sollicita pour le transfert de l'armoire du standard, du port vers la direction. J'ai élaboré mon étude et je lui ai donné mon consentement. Je me suis donc mis au travail et au début, j'ai fait la mise en marche à partir du port pour rétablir les communications, en changeant juste les lignes, puis je me suis attelé à la mise en marche qui fut opérée en septembre 2020. Le temps que l'administration et le département logistique nous fassent l'approvisionnement en pièces nécessaires, nous avons opéré le transfert de l'armoire vers le bâtiment de la direction, en février 2021 ». Cette dernière opération a pris juste une semaine, comparé au temps pris par l'entreprise contractante qui a pris plus de trois mois sans livrer le travail. Cela était dû au fait que l'entreprise se trouvait à Oran et donc, son personnel n'était pas régulier dans ses déplacements au port d'Arzew. L'autre handicap qu'avait cette entreprise est son absence de maîtrise des repères téléphoniques que seul Monsieur Hifri avait le secret.

Monsieur Hifri nous montra fièrement l'armoire qu'il a montée. Le soin qui y est porté est remarquable.

Cette fois-ci, la direction de l'entreprise a fait preuve de gratitude envers M. Hifri en lui accordant le paiement d'heures supplémentaires qui font son bonheur et dont il se contente. Nous lui avons posé la question sur l'éventualité qu'il puisse être chargé officiellement de la maintenance réseau téléphonique et bénéficier ainsi d'un avancement conséquent. M. Hifri nous répondra : « ce poste requiert un profil de technicien en télécommunications que je n'ai pas, d'autant que mon travail actuel est très important ». Cherif est chargé du suivi des carrières du personnel, depuis le recrutement jusqu'à la retraite ou un départ pour une autre raison. Son travail de suivi se prolonge à la gestion des archives des dossiers du personnel, qu'il soit en poste ou parti à la retraite.

En conclusion, Monsieur Hifri se dit satisfait de sa carrière à l'EPA, même s'il avait une carrière modeste de standardiste puis archiviste, entrecoupée par des interventions sur le réseau téléphonique dont il est très fier. Il se dit surtout reconnaissant à l'entreprise pour tout ce qu'elle lui a donné et espère, le temps des quelques années qui le séparent de la retraite contribuer, même très modestement, à son développement. Il tient, d'ailleurs, dans ce contexte, à adresser ses vifs remerciements à tous les responsables des structures et agents de l'entreprise portuaire d'Arzew pour la confiance, l'aide et la mise à sa disposition de tous les moyens nécessaires pour la réalisation des objectifs qu'il s'est assigné dans sa carrière et notamment dans la maintenance téléphonique.



ENTREPRISE PORTUAIRE D'ARZEW PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ACTIVITE PORTUAIRE

Indicateurs	1 ^{er} Trimestre		
	2020	2021	VAR %
A) - Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	10 113 601	9 560 321	-5,47
1.1- Trafic à l'import	386 279	389 567	0,85
1.2- Trafic à l'export	9 727 322	9 170 754	-5,72
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	12 386 628	10 839 203	-12,49
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	9 287 068	8 726 843	-6,03
a) Import	336 391	365 411	8,63
b) Export	8 950 677	8 361 432	-6,58
3.2- Vrac solides (tonne)	774 339	792 718	2,37
a) Import	8 500	13 200	55,29
b) Export	765 839	779 518	1,79
3.3- Marchandises diverses (tonne)	52 194	40 760	-21,91
a) Import	41 388	10 956	-73,53
b) Export	10 806	29 804	175,81
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	9 287 068	8 726 843	-6,03
a) Import	336 391	365 411	8,63
b) Export	8 950 677	8 361 432	-6,58
3.5- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	826 533	833 478	0,84
a) Import	49 888	24 156	-51,58
b) Export	776 645	809 322	4,21
3.6- Trafic céréales (tonne)	-	-	-
a) Import	-	-	-
b) Export	-	-	-
3.7- Trafic conteneurs (EVP)	7 045	246	-96,51
a) Import (EVP)	3 341	246	-92,64
Nombre pleins	3 341	246	-92,64
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	3 704	-	-100,00
Nombre pleins	1 032	-	-100,00
Nombre vides	2 672	-	-100,00
3.8- Trafic conteneurs (tonne)	11 737	3 084	-73,72
a) Import (tonne) Net	9 079	3 084	-66,03
Pleins	9 079	3 084	-66,03
Vides	-	-	-
b) export (tonne) Net	2 658	-	-100,00
Pleins	2 658	-	-100,00
Vides	-	-	-
3.9- Taux de conteneurisation (%)	1,42%	0,37%	-73,94
3.10- Trafic véhicules (Nbr)	-	-	-
a) Import	-	-	-

Indicateurs	1 ^{er} Trimestre		
	2020	2021	VAR %
3.11- Trafic passagers	-	-	-
a) Débarqués	-	-	-
b) Embarqués	-	-	-
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	362	337	-6,91
2- Nb navires à la sortie	354	339	-4,24
3- Nb moyen navire/jour sur rade	3,86	3,64	-5,70
4- Nb moyen navire/jour à quai	3,93	3,77	-4,07
5- Sejour moyen navire/Rade (jours)	1,97	2,65	34,52
6- Sejour moyen navire/Quai (jours)	1,78	1,78	0,00
7- TAT Navires céréaliers			



E.P.A.
مؤسسة ميناء أرزيو

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>