



E.P.A.  
مؤسسة ميناء أرزيو



Intertek

# ArzewPorts.com

Revue trimestrielle de l'Entreprise Portuaire d'Arzew n° 02 Juillet 2018



## 20 ports de Méditerranée engagés

Première AG de l'association MEDPorts

Page : 07

L'EPA certifiée ISO 9001-2015  
« L'engagement qualité »



Page : 04

Journées d'études sur les travaux  
d'infrastructures portuaires Page : 06



## Sommaire

Page : 04

L'EPA certifiée ISO 9001-2015  
« L'engagement qualité »

Page : 05

Edito :  
La diversification, garante de la  
pérennité du trafic portuaire

Page : 06

Journées d'études sur les  
travaux d'infrastructures  
portuaires

Page : 07

20 ports de Méditerranée engagés  
Première AG de l'association  
MED Ports

Page : 08

Ressources humaines  
Pour de nouvelles compétences et  
un recrutement de qualité

Page : 09

Exportations hors hydrocarbures  
SORFERT Algérie Spa :  
Vers le million de tonnes exportés

Page :10-11

Exportations hors hydrocarbures  
Cap sur la diversification

Page : 12

Programme de réaménagement  
portuaire  
Vers la réalisation d'un nouvel  
ouvrage

Page : 13

Conteneurs  
Un développement conséquent

Arzew-Ports-com  
Revue périodique éditée par l'Entreprise Portuaire  
d'Arzew  
Responsable de la publication : M. Lakhdar Mouilah  
PDG de l'EPA  
Coordination de la Publication : B.Belkacem et  
M.Belkihal  
Coordination de l'édition : N.Benchachoua  
Rédaction : N.Benchachoua et R.Mahi  
Conception et réalisation MAA-COM  
Tel : 0553297187  
Conception graphique M. Amrous



Page : 14

Pilotage

Page : 22

Diapo

Page : 15

Portrait

Portrait M SAIM Mohamed Adjoint  
chef pilote à L'EPA

Page : 23

PRINCIPAUX INDICATEURS  
DE L'ACTIVITE PORTUAIRE  
Realisations au 30 Juin  
2018(Semestre 1)

Page :16-17

Protection de l'environnement et  
lutte contre la pollution marine

Page : 18

Conseil syndical de l'EPA  
Etre à l'écoute des travailleurs

Page : 19

Fête de l'indépendance  
15 travailleurs de l'EPA, honorés le  
05 juillet 2018.

Page :20-21

Histoire du port d'Arzew

## L'EPA certifiée ISO 9001-2015 « L'engagement qualité »



**A** l'issue d'un audit de surveillance n°01 et de transition réalisé du 20 au 22 mai 2018, INTERTEK Certification France (Organisme certificateur) a jugé que le système de management qualité de l'Entreprise Portuaire d'Arzew répondait au référentiel ISO 9001 version 2015.

L'implication et l'engagement démontrés par le premier responsable de l'entreprise, en l'occurrence Monsieur le PDG, qui a continué à asseoir son organisation sur les principes de management en se conformant aux nouvelles exigences, sont parmi les points forts les plus intenses de l'EPA.

L'obtention de ce certificat est une étape très importante : elle signifie la mise en place d'une organisation résolument orientée vers l'écoute et la satisfaction du client. En outre, elle permet de travailler dans un même référentiel qualité que les clients et les parties intéressées déjà certifiés, et de partager avec eux les mêmes méthodes et outils.

De ce fait, notre nouvelle gestion nous a permis d'accélérer les démarches vers une transition pour une certification dite « ISO 9001-2015 ».

Une grande partie de notre fonctionnement interne était déjà en cycle d'amélioration continue, nos processus d'entreprise ont été numérisés dans l'application, mis en œuvre au sein des équipes vers une amélioration au fur et à mesure des utilisations.



# Edito



## La diversification, garante de la pérennité du trafic portuaire

*Le rôle des ports d'Arzew et de Bethioua, sous la bannière de l'EPA, dans le développement économique du pays est indéniable. Tout en consolidant leur place de première plateforme d'exportation des hydrocarbures, ils s'emploient à diversifier un trafic, dans les deux sens, qui contribue grandement à l'essor économique de la région, voire du pays. Le terminal minéralier, en voie d'achèvement et son équipement d'un transporteur tubulaire contribuera à l'épanouissement de la zone d'activité de Bethioua où des investissements conséquents ont été réalisés. Il contribuera également au développement des exportations hors hydrocarbures, notamment le minerai de fer de Gara Djebilet. Le port d'Arzew s'installe également et résolument dans le développement du trafic conteneur qui dépasse largement les 100.000 EVP/an avec des cadences de traitement de 10 conteneurs par heure. Les exportations de ciment et d'urée et le déchargement des colis lourds, pour ne citer que cela, sont des indicateurs concrets d'un développement continu et soutenu par une stratégie que les managers de l'Entreprise Portuaire d'Arzew ont mis en place. Pour concrétiser cette politique de diversification, nous avons prévu la création du môle 5 qui offrira 5 postes à quais avec des tirants d'eau de 12 à 14 mètres. On pourra, ainsi, aller vers des navires de 50.000 à 60.000 tonnes.*

*Ces performances reconnues hissent les ports d'Arzew et de Bethioua au niveau des grands ports méditerranéens ; en témoigne notre participation à l'Assemblée Générale constitutive de l'association MEDPorts à l'issue de laquelle le port d'Arzew a été élu pour présider le comité sectoriel, chargé de la sûreté et de la sécurité portuaires.*

*La diversification du trafic aux ports d'Arzew et de Bethioua est un choix qui découle de notre conviction que le développement portuaire est intimement lié au développement économique de la région et du pays. C'est un garant de la pérennité du trafic portuaire*

Lakhdar Mouilah  
PDG de l'EPA

## Journées d'études sur les travaux d'infrastructures portuaires



Dans le cadre des échanges et du transfert des expériences acquises durant la réalisation des différents projets d'infrastructures portuaires entre les entreprises du groupe SERPORT, l'entreprise portuaire d'Arzew sous la houlette de son PDG a organisé deux journées d'études les 08 et 09 mai 2018 au profit des directeurs techniques et des responsables chargés des travaux de l'ensemble des entreprises portuaires. Ces journées ont été ponctuées par des visites sur chantier des projets en cours de réalisation au port d'Arzew à l'instar de la construction du quai minéralier à l'est du port de Béthioua, le revêtement des terre-pleins, le confortement du brise-lames du port de Béthioua, et la construction d'un bâtiment en R+1 destiné aux approvisionnements.

Diapos à l'appui, les perspectives de développement du port d'Arzew « Horizon 2018- 2022 » ainsi que tous les principes généraux d'aménagements et configuration des ouvrages portuaires ont été entre autres thèmes présentées par le PDG du port d'Arzew.

L'on saura ainsi que le projet de construction du quai minéralier à l'est du port de Béthioua, actuellement en cours a été confié au groupement COSIDER TP-CHEC (Chine). Alors que l'assistance technique pour le suivi et le contrôle des travaux a été confiée au

laboratoire d'études maritimes « LEM ». Destiné à recevoir des navires de quatre vingt mille tonnes à cent quatre-vingt mille tonnes de minerai fer, ce quai minéralier est constitué d'une jetée de rive de 650 mètres linéaires ainsi que d'un ouvrage d'accostage sur 360 m linéaires.

Ce projet a pour objectif d'assurer le déchargement de six millions de tonnes de minerais de fer destinés à l'aciérie Tosyali de Béthioua dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, et préparer les configurations d'exportations de minerais en provenance du sud du pays à moyen terme (projet de gara Djebilet).





# 20 ports de Méditerranée engagés

## Première AG de l'association MEDPorts

**L**e port de Marseille Fos réunissait mercredi 27 juin 2018, l'Assemblée Générale constitutive de l'association MEDPorts qui regroupe désormais une vingtaine d'autorités portuaires du pourtour de la Méditerranée.

Cette initiative lancée par le port de Marseille-Fos dès 2016 avec l'organisation du premier MEDPorts Forum vient donc de se concrétiser par la création officielle de l'association. Il s'agit d'instaurer un espace de coopération opérationnelle renforcée en Méditerranée, au sein d'une structure pérenne et de partager l'ambition collective de donner aux ports de la Méditerranée une visibilité accrue sur la scène du transport maritime mondial.

20 autorités portuaires étaient présentes lors de cette première Assemblée Générale qui regroupait des ports de 10 pays des deux rives de la Méditerranée.

Les 20 membres fondateurs sont : Algeiras, Arzew, Barcelone, Bastia, Bejaia, Beyrouth, Civitavecchia, Damiette, Luka Koper, Malta Freeport, Marseille Fos, l'Office de la Marine Marchande et des Ports (réunissant les ports tunisiens), PuertosdelEstado, Skikda, Tanger Med, Serport (regroupant les ports algériens), Tarragone, Toulon, Valence, et Venise.

Devront également rejoindre l'organisation, l'Agence Nationale Portuaire (qui fédère une partie des ports marocains), Alexandrie, de Durres et de Thessalonique.

L'association s'est dotée au cours de cette AG constitutive d'un Comité Exécutif et de comités techniques qui traiteront de formation et d'expertise maritime, des grands sujets environnementaux, de sécurité et de sûreté, des relations avec les institutions internationales, de statistiques et analyse de marché et également de smart port, afin d'œuvrer collectivement sur des problématiques communes et de partager expertise et meilleures pratiques.

La Présidence de l'association a été confiée au port de Marseille, où sera également situé le siège de l'association.

Le port d'Arzew a été élu pour présider le comité sectoriel, chargé de la sûreté et de la sécurité portuaires.



## Ressources humaines

### Pour de nouvelles compétences et un recrutement de qualité

Bilan de la formation pour les deux premiers trimestres 2018 : sur les 656 agents prévus pour l'année 2018, 432 agents ont été formés avec un budget de l'ordre de 10 777 KDA soit 66 % des effectifs formés.

Avec un effectif qui dépasse les 900 personnes, « l'évaluation des compétences souligne M.Achachi Fouzi, DRH de l'entreprise, se fait sur la base de fiches techniques à chaud et à froid ainsi qu'une planification minutieuse pour l'établissement d'un plan de formation adéquat ». Selon le DRH, il existe deux types de formation au niveau de l'EPA, inscrits maritime et sédentaire. La première est de courte durée assurée par les écoles techniques de formation et d'instruction de Mostaganem et de Bejaia au profit des subalternes et par l'École supérieure maritime de Bouismail pour les officiers. Ces formations sont sanctionnées par l'obtention de certificats et brevets reconnus au niveau international.

Parmi les types de formations, le DRH, cite entre autres des formations d'aspirants pilotes, ainsi que des MS Project en contrôle de gestion maritime et portuaire, gestion électronique, Documents Excel et Accès, passation des marchés, système d'information et tableau de bord, technique élaboration des cahiers de charge, identification et traitement des non conformités, utilisation de l'échantillonnage statiques et outils informatique, ainsi, que conduite de grues télescopiques pour le personnel de manutention. Rien que pour le 2ème trimestre 2018, pas moins de 164 agents ont été formés sur un prévisionnel de 201 agents avec un coût de l'ordre de 6240KDA et un taux de réalisation de 73 %. Alors qu'au premier trimestre 2018, sur un prévisionnel de 287 agents, 268 agents ont été formés avec un budget de l'ordre de 6 222 KDA et un taux de réalisation de 93 %. Par ailleurs, plus de 20 universitaires issus des instituts bénéficient actuellement de stages pratiques au niveau de l'EPA dans les domaines du génie maritime, génie civil, maintenance industrielle, ou encore en gestion de stocks et secrétariat. 05 autres apprentis subissent également une formation au niveau de l'entreprise.

Pour ce qui est du volet gestion des carrières, elle est prise en charge selon le DRH, par l'introduction de l'échelon qui rémunère la fidélité au poste occupé.

A chaque salaire de catégorie sont indexés onze échelons. Elle se traduit également par des mouvements internes et externes, mutations et promotions, la reconversion et le recrutement. Elle comprend aussi la planification de la relève, la gestion des départs. Elle comporte à la fois une dimension individuelle et organisationnelle avec bien entendu la participation du partenaire social.

Parmi les objectifs tracés explique le DRH, l'amélioration des compétences du personnel, assurer la mise en œuvre du plan de recrutement annuel, assurer les besoins en logistique et achats, assurer la mise à jour de la conformité réglementaire traduite par la création d'un comité de veille réglementaire.

Ingénieur en génie maritime de formation, M Achachi intègre l'EPA en 1999, où il occupe le poste de super intendant au niveau de la direction remorquage jusqu'à l'année 2005 où il devient chef du département armement jusqu'à fin 2016 puis chef de département au niveau de la direction technique jusqu'à fin janvier 2018, date à laquelle, il est promu à la tête de la Direction des ressources humaines de l'EPA.

Avec son expérience de plus de 20 ans au niveau de la direction remorquage, M Achachi s'est forgé une solide expérience dans la gestion des ressources humaines et où il a eu à gérer plus de 300 inscrits maritimes. Situation qui lui a permis aux dires de ses pairs, d'apporter une valeur ajoutée et fournir aux différentes directions de l'EPA de nouvelles compétences et un recrutement de qualité.



## Exportations hors hydrocarbures

### SORFERT Algérie SPA : Vers le million de tonnes exportés



« En dépit d'un fort repli de la demande des fertilisants, du fait d'un contexte économique international défavorable, et au-delà des objectifs liés à la valorisation de ses exportations, Sorfert s'est attelée, durant les trois dernières années, à sauvegarder ses parts de marchés. La performance opérationnelle, notamment en ce qui concerne la bonne conduite des

opérations de chargements des navires, a joué un rôle fondamental. En effet, il est question de fidéliser la clientèle dans un contexte défavorable. En cela, Sorfert tient à exprimer sa parfaite satisfaction quant aux efforts déployés par l'EPA et à souligner le haut niveau de mobilisation de son personnel. L'expertise et l'efficacité de ce dernier a été incontestablement d'un grand apport », a indiqué le directeur commercial adjoint de Sorfert, Mustapha Chekour, dans un entretien.

Chekour Mustapha a fait part des objectifs de Sorfert, prévus pour l'année en cours. « Sur fond d'une relative embellie des marchés, observée depuis le deuxième trimestre de l'année en cours, Sorfert entend renforcer sa position sur les marchés et tirer profit des opportunités de valorisation qui se présentent. A ce titre, Sorfert prévoit clôturer l'année 2018 à un niveau devant avoisiner 1 Million de tonnes d'Urée. La réalisation de cet objectif, qui appellera à une sollicitation accrue de l'infrastructure portuaire, est assujettie à une coordination plus efficace entre les équipes de Sorfert et de l'EPA. L'engagement de l'EPA sera, là aussi, d'une grande contribution », a-t-il indiqué.

L'autre aspect soulevé par le représentant de Sorfert relève de la stratégie de diversification des destinations de ses exportations. « Si le marché européen demeure la destination de choix pour les clients de Sorfert, avec près de 80% du volume global exporté, les autres destinations, notamment les deux Amériques, représentent une part considérable. Cependant, pour atteindre les marchés hors Europe, il est nécessaire d'envisager le chargement de gros tonnages. A ce niveau, le gain en temps de chargement devient un paramètre d'efficacité, tant sur le plan du cout que sur celui de la fidélisation de la clientèle. Sur ce volet, Sorfert intègre, comme atout de réussite, la performance et l'expertise du personnel de l'EPA pour réaliser ses objectifs. », a indiqué Mustapha Chekour.

Pour rappel, Sonatrach et le Groupe égyptien Orascom Construction Industries (OCI) ont procédé en 2007, à la signature du document portant accord des actionnaires pour la création de la Société « SORFERT », chargée de la réalisation et de l'exploitation du complexe d'ammoniac et d'urée d'Arzew. Ce complexe, de classe internationale, est l'un des plus grands producteurs d'engrais azotés s'étendant sur une superficie de

33,73 hectares. Il est situé dans la zone industrielle d'Arzew. Alimenté par du gaz naturel à hauteur de 1.8 milliard de m<sup>3</sup>/an, le complexe est composé de trois modules, deux pour la production d'ammoniac d'une capacité de 2200 T/J chacun, soit 1320 KTPA, dont 50% seront consacrés à la production de l'urée. Le troisième module, d'une capacité de 3450 T/J soit 1000 KTPA, est consacré exclusivement à la production d'urée. Deux Shiploaders sont utilisés pour le chargement de l'Urée en vrac au niveau du poste P0 du mole 4.

« Toute la production d'ammoniac est exportée. Concernant l'Urée, une partie de la production est commercialisée sur le marché national pour contribuer, conformément aux accords d'associations liant les deux partenaires, à la satisfaction des besoins du secteur agricole en fertilisant », a-t-il précisé.

L'ammoniac, un composé chimique, est utilisé principalement dans la fabrication d'engrais et de nombreux produits touchant une très grande variété de domaines, notamment comme gaz réfrigérant dans l'industrie de la réfrigération industrielle, tandis que l'urée en granulée est utilisée en agriculture comme engrais. L'urée peut également contribuer au lancement d'une importante industrie de transformation. A noter que ces deux produits sont listés dans la catégorie des produits sensibles et dangereux, nécessitant le plus grand soin dans leur manipulation.

Au niveau de Sorfert, diverses opérations sont programmées dans le cadre des prévisions d'investissement pour les années prochaines. Elles portent essentiellement sur la modernisation des moyens de chargement vers le port d'Arzew, la certification internationale du dispositif de prévention relatif à l'hygiène, sécurité, santé et environnement (HSE) et à la création de l'emploi. Toutefois, indique Mr. Mustapha Chekour, « avec les moyens logistiques qui existent nous parvenons à charger des navires allant de 5000 tonnes, pour les exportations à destination des marchés européens, jusqu'à 35 000 tonnes, pour les marchés Hors Europe. Ce dernier estime que les efforts colossaux en matière de logistiques et moyens humains, déployés pour satisfaire les opérateurs économiques, devenus plus nombreux, restent insuffisants. Les projets d'investissements prévus par l'EPA, en vue d'un développement des infrastructures portuaires, est, à plus d'un titre, annonciateur d'un avenir prometteur pour une prestation de services efficiente à l'égard de l'ensemble des opérateurs. Nous retenons, comme point fort, la décongestion du port d'Arzew qui, au-delà de considérations liées aux retombées positives qui s'en suivront sur le plan économique, la préservation des populations des éventuels accidents et la protection de l'environnement, restent aussi un des objectifs les plus prioritaires ». En effet, l'Entreprise Portuaire d'Arzew, étant sollicitée, durant ces deux dernières années, par plusieurs intervenants pour l'importation et/ou l'exportation de leurs produits, a consenti d'énormes investissements pour la réalisation de nouvelles installations et l'expansion de celles existantes. Ces derniers reposent sur les objectifs liés à la modernisation des infrastructures, à l'optimisation des couts et à la satisfaction des besoins de ses partenaires.

# Exportations hors hydrocarbures

# Cap sur la



Le port d'Arzew enregistre une dynamique commerciale, grâce à la programmation des exportations de plusieurs produits liés à la construction, notamment le ciment, fer et autres produits pour diversifier les exportations hors hydrocarbures vers les marchés étrangers. Selon M Kaidari Bensalem, Directeur de l'Exploitation et de la Manutention, le trafic hors hydrocarbures a enregistré une forte progression de plus de 221.82 % soit 692 540 tonnes due essentiellement à l'augmentation du volume des exportations de l'urée et du trafic conteneurs. L'urée qui représente 80.59% de l'activité hors hydrocarbures a enregistré une forte croissance ce trimestre avec une variation de plus de 586.09 % soit 708 887 tonnes. Les exportations de l'urée ont atteint 551 049 tonnes à partir du port d'Arzew alors que celles de Mers el Hadjadj ont dépassé les 01 million de tonnes le mois de juin (1 126 722 tonnes).

Aux dires de M Kaidari Bensalem, l'Entreprise portuaire d'Arzew fournit des facilités aux entreprises désirant exporter leurs produits à travers cette infrastructure vers les pays africains et arabes, dans le but de créer une dynamique commerciale et d'encourager les exportateurs à accéder aux marchés extérieurs. De telles opérations devront réduire également la facture d'importation de matériaux de construction, l'introduction de devises et la diversification des exportations hors hydrocarbures. C'est ainsi qu'en sus de la position stratégique des sites portuaires très avantageuse, des mesures de

facilitations sont également accordées aux opérateurs économiques à l'instar d'un cahier de tarifs très compétitif, et d'un couloir vert au profit des clients potentiels à l'exemple de Renault.

Plus de 40 876 tonnes de ciment en vrac ont été ainsi exportés vers l'Afrique de l'ouest (Gambie) confortant ainsi cette progression et confirmant le développement de nouvelles capacités de production. Aussi, sept escales ont été opérées au niveau du port d'Arzew dont six pour le compte de la société Lafarge Holcim et une escale pour le compte du groupe public GICA (Groupe Industriel des Ciments d'Algérie) via le pavillon national CNAN NORD. Par ailleurs le trafic conteneurs a enregistré une nette hausse en nombre et en tonnage par rapport au premier trimestre 2017. Pour les 12 navires porte-conteneurs opérés ce trimestre, plus de 28 731 EVP ont été manutentionnées contre 24 459 EVP, soit 4272 EVP de plus que la même période de 2017. Le nombre moyen des containers manipulé est de 2395 EVP par escale. Comparé au 2ème trimestre de 2017, le nombre de navires(E+S) a enregistré une hausse de 8.23 % soit 51 navires (E+S) de plus. Cette hausse s'est répercutée positivement sur la TJB qui a aussi enregistré une variation positive de 6.94 % représentant un peu plus de 1.5 millions de tonneaux de jauge brute.

Durant ce trimestre 21 cargo ont été manutentionnés sur 65 cargos qui ont fait escale au port d'Arzew dont 12 navires porte-conteneurs, 07 navires de marchandises diverses et 02 navires de produits métallurgiques.

# diversification

Aussi, plus de 119 568 tonnes hors hydrocarbures ont été manutentionnées. Le rendement moyen par heure/équipe est de 50 tonnes soit 300 tonnes/équipe/shift représentant une hausse de 8.00 tonnes/heure/shift par rapport à la moyenne trimestrielle de 42 tonnes/heure/équipe soit 252 tonnes/équipe/shift.

Ce bon rendement est dû, selon M Kaidari,, à la bonne maîtrise de la manutention des colis spéciaux (hors gabarit de plus de 70 tonnes) qui nécessite beaucoup de précision et de rigueur. Soulignant que l'entreprise portuaire d'Arzew qui a pu capitaliser un savoir faire en la matière suite à une longue expérience et un commun effort entre le personnel de la manutention et les transporteurs est devenue une destination très sollicitée par les transporteurs spécialisés. C'est ainsi que plus de 100 colis lourds dont deux de 225 tonnes et deux de 156 tonnes ont transité ce trimestre par le port via la société des transports spécialisés Kaid Omar et ont été acheminés vers les cimenteries de Zahana(Mascara) et Bechar et aux projets gaziers de HassiR'mel.

Sur un autre registre et s'agissant du trafic portuaire global, l'EPA a enregistré un volume global de 11.413 million de tonnes durant le 2ème trimestre 2018. Soit une progression de 1.55% (+ 173 660 tonnes) par rapport à la même période écoulée de 2017. La bonne dynamique des trois premiers mois repose selon M Kaidari, sur la forte croissance des vracs solides (+ 469 %) et du trafic des conteneurs (+ 20.66 %).

Quant aux vracs liquides, le port d'Arzew a vu son activité plombée par les exportations du pétrole brut, ce dernier segment a enregistré un recul de l'ordre de 4.75 %.

Le trafic portuaire réalisé durant le 2ème trimestre 2018 a ainsi atteint 671 navires dont 333 entrés et 338 sortis. L'on compte 81 navires à l'import et 590 navires à l'export totalisant 11 413 449 tonnes de marchandises embarquées et débarquées. La répartition du trafic entre les deux sites portuaires pour le 2ème trimestre 2018 est de 33.85 % soit 3862 995 tonnes pour le port d'Arzew et 66.15 % soit 7 550 454 tonnes pour celui de Béthioua.

La structure du trafic global reste selon le responsable toujours dominée par les hydrocarbures qui ont atteint un volume de 10 408 706 tonnes soit 91.20 % de l'ensemble du trafic contre 1 004 743 tonnes de marchandises hors hydrocarbures qui représente 08.80 %.

## Programme de réaménagement portuaire Vers la réalisation d'un nouvel ouvrage

Le choix porté sur Arzew comme débouché des produits pétroliers va faire connaître une série d'extensions qui vont faire du port d'Arzew l'un des plus grands ports à l'échelle méditerranéenne et le premier port mondial à traiter du Gaz Naturel Liquéfié (GNL).

Vu la croissance effrénée du trafic maritime mondial, et l'accroissement de la taille des navires, les ports devaient de facto suivre cette évolution et s'adapter à cette donne. C'est aussi le cas du port d'Arzew, qui depuis les années 2000, et afin de diversifier ses activités portuaires et assurer sa place de premier port national, de nouvelles installations sont créées dont on compte : la construction d'infrastructures maritimes permet d'agrandir le Port de Bethioua (poste M7) pour recevoir des méthaniers de 220 000 M3. La construction d'un appontement double pour le chargement de navires vraciers à une profondeur de -18 mètres à l'Est de Bethioua, permettant l'évacuation de l'urée en granulés produite (2 millions de tonnes). La construction en 2017 d'un nouveau poste minéralier à 20 mètres entre Bethioua et Mers El Hadjadj destiné à recevoir des minéraliers de 150 000 tonnes. La réalisation en 2019 d'un nouveau môle dédié au transbordement de l'urée, des conteneurs et marchandises générales, et des futures exportations de produits pétrochimiques et produits sidérurgiques.

Actuellement, le port d'Arzew traite près de 02,2 millions de tonnes (1er semestre 2018) de marchandises diverses à travers le môle n°3 et le môle n° 4, ouvrages toutefois anciens et peu adaptés aux types de navires modernes et ne permettant pas d'atteindre les performances de chargement.

En effet, les capacités portuaires existantes ne peuvent absorber l'arrivée de nouveaux trafics à l'instar du million de tonnes d'urée en vrac, de

deux autres millions de tonnes de produits sidérurgiques, les exportations du ciment en vrac, un trafic de plus de 100 000 conteneurs. En outre, les superficies actuelles très restreintes, limitent l'évolution des camions et des engins de manutention perturbant ainsi la productivité. Plus de 400 camions/jour avec des pointes à 750 camions/jour, traversent la ville d'Arzew ce qui représente une source de nuisances et de danger pour la population. A cela il faut ajouter un unique accès au port commercial.

Aussi, le projet de la réalisation du nouveau môle n°05 permettra de recevoir un trafic supplémentaire de plus de 3 millions de tonnes et des navires de 50 000 TDW. Selon les détails de sa fiche technique, ce dernier sera implanté au niveau de l'ex-unité Camel, d'une longueur de 600 m et 180 m de large et comportera 5 postes à quai avec une profondeur des quais: de -12 à -14 mètres, une superficie d'entreposage de 6,5 hectares et 10 hectares de dépotage.

Entre autres avantages du projet, une manœuvrabilité des navires aisée, une connexion directe au tissu industriel, la proximité immédiate des réseaux divers, la rationalisation de l'outil et des services portuaires, un potentiel de développement du site très élevé, la création de terre-pleins supplémentaires, la création d'emplois directs et indirects, des coûts de construction raisonnables, et une économie sur le coût de transport maritime. Il offre également la possibilité d'installation de hangars pour urée à proximité. Plusieurs variantes de configuration possibles et possibilité de transport par convoyeur pouvant atteindre 10 000 tonnes/jour. Tracé d'un convoyeur reliant le complexe au port réalisable. Double accès possible à partir de la Z.I. ou entrée de la ville. Bassin d'évitage à des profondeurs de 15 mètres (Ø 450 mètres).

# Conteneurs

## Un développement conséquent



L'activité conteneurs au port d'Arzew connaît, ces dernières années un essor considérable. Le trafic a ainsi dépassé les 100.000 EVP en 2017 et est en passe de dépasser ce chiffre pour le compte du présent exercice. Ainsi, au terme du 1er semestre 2018, il a été enregistré le traitement de 56787 EVP contre 46508 EVP enregistrés à la même période de 2017. Le développement de cette activité est favorisé par l'installation de nombreuses unités industrielles dans la région notamment dans la mécanique et soutenu par une stratégie marketing qui met savamment en exergue les nombreux atouts du port d'Arzew, notamment une cadence de déchargement très rapide atteignant les 10 boîtes/heure et des séjours à quai qui ne dépassent pas 06 jours

Indicateurs	Unité	2016	2017	Au 31/07/2018
Nbre de conteneurs	EVP	69 916	100035	66498
Nbre de conteneurs débarqués	EVP	32 504	46 026	33 441
Débarqués pleins	EVP	32 504	46 026	33 441
Débarqués vides	EVP			
Nbre de conteneurs embarqués	EVP	37 412	54 009	33 057
Embarqués pleins	EVP	7 733	11 041	7 958
Embarqués vides	EVP	29 679	42 968	25 099
Nbre de conteneurs pleins	EVP	40 237	57 067	41 399
Nbre de conteneurs vides	EVP	29 679	42 968	25 099
Nbre d'escale		59	58	29
Séjour à quai	Entre 6 et 7 jour			
Traitement par escale				
Rotations par mois	4 rotations (2 assurées par CNAN MED et 2 par ARKAS)			
lignes	Port de Costanza (Roumanie), Port de Novorossiysk (Russie) et le Port de Marport (Turquie)			
Matériels utilisés	Deux (02)Stakers de 45 T pour le conteneur plein et Deux (02) chariots 9T pour le conteneur vide			

## Pilotage

"Nous travaillons au bénéfice de la sécurité maritime et de la compétitivité portuaire, car la sécurité des accès maritimes est le premier critère de compétitivité d'un port, affirme Monsieur MEKHATRIA Mokhtar, chef de département sécurité et mouvements des navires et directeur de la capitainerie par intérim.

Le pilote est la première personne à monter à bord pour assister le commandant dans l'accostage, il est aussi la dernière personne à débarquer après l'appareillage d'un navire.

L'activité du pilotage étant liée à l'activité globale du port, nous avons tout à y gagner. Le cœur de notre métier, c'est que les navires accostent à quai dans les meilleures conditions, et nous constituons en cela un maillon essentiel de la chaîne de transport. Les pilotes travaillent depuis de nombreuses années à la sécurité de la navigation, avec l'obligation de rapporter tous les incidents constatés à bord des navires (état général du navire, fonctionnement des machines, etc.). Ce rôle se double désormais d'un nouveau rôle en matière de sûreté.

Aux abords des rades, des ports et des bassins, le pilote offre la parfaite connaissance des ouvrages portuaires et des conditions de navigation dans la zone portuaire pour assister le commandant du navire. Les pilotes sont informés des opérations de dragage, des mouvements à l'intérieur des bassins et également de tous les autres facteurs qui peuvent occasionner des risques pour la navigation. Ils assurent la communication avec les autorités portuaires, les services du trafic maritime, les remorqueurs et les autres navires.

A travers une pratique quotidienne, les pilotes développent des qualités et des

techniques spécifiques pour manœuvrer les navires dans des eaux étroites entourées d'installations portuaires. Ils naviguent jour et nuit, même par épais brouillard ou grand vent, évitant tout retard. Dans l'intérêt du port et du navire, ils permettent l'exploitation maximale des capacités de chargement en fonction des tirants d'eau disponibles.

pilotes durant l'exercice de leurs fonctions. La station de pilotage fonctionne selon le régime de travail permanent.

17 pilotes et 9 aspirants assurent le pilotage au niveau des trois sites portuaires à savoir Arzew, Béthioua, et Mers El Hadjadj. Des moyens matériels appréciables sont mis à leur disposition à savoir 05 vedettes de pilotage d'une



Ces derniers sont notamment chargés d'arrêter le planning quotidien des interventions; de vérifier, contrôler et signer les bills de pilotage et de porter à la connaissance des autorités compétentes les incidents et événements de toute nature liés à la sécurité et à la sûreté maritimes relevés et signalés par les

puissance allant de 360 à 1100 C.V. et, 13 remorqueurs de 1700 à 6300 C.V. Le service est assuré 24/24 heures, 7/7 jours. Le travail s'effectue par bordée de 24/72 heures. Une bordée est constituée d'un minimum de quatre pilotes.

# Portrait

## M Saim , CHEF PILOTE ADJOINT à l'EPA



« Le pilote conseille le commandant du navire lors des manœuvres d'approche, d'accostage, d'appareillage, ou de remorquage du navire ». Nous explique M Saim Mohamed, 54 ans avec ses 15 ans de navigation en mer. « Il est d'ailleurs obligatoire sur certains navires en fonction de la longueur, du tonnage et du type de cargaison transportée. Pour autant, le commandant reste le seul maître à bord et suit les indications du pilote. Ce dernier qui bénéficie de connaissances locales pourra donc aider le commandant dans son approche. D'ailleurs, sur les recommandations du pilote, des remorqueurs jusqu'à six pour des méthaniers peuvent également venir aider le commandant. Ils sont les seuls opérateurs portuaires à pouvoir monter à bord »

C'est à l'âge de 21 ans, fraîchement sorti de l'université d'Es-Sénia comme ingénieur d'Etat en informatique que Saim Mohamed décide d'intégrer l'institut supérieur maritime de Bousmail dans les années quatre vingt. Son diplôme de lieutenant au long cours en main, il embarque enfin sur des méthaniers et autres pétroliers appartenant à la Compagnie Hyproc pendant treize mois et desservant les USA et le Japon. Fort de cette expérience, il revient à l'institut pour compléter pendant 12 mois sa formation et décrocher son diplôme de capitaine au long cours à l'institut. Pendant plus de dix ans, M Saim va acquérir une plus grande expérience en tant que second commandant à bord de différents navires de gros tonnage et parcourir le monde entier. En 2002, il est enfin promu au grade de commandant. Après 05 ans d'exercice à bord de méthaniers pour le transport du GNL, il se reconvertit enfin au pilotage. M. Saim se remémore encore son pire moment, son premier embarquement à bord du « Larbi Ben Mhidi », vieux de 30 ans, une panne survint en plein Atlantique le poussant à rebrousser chemin vers l'île

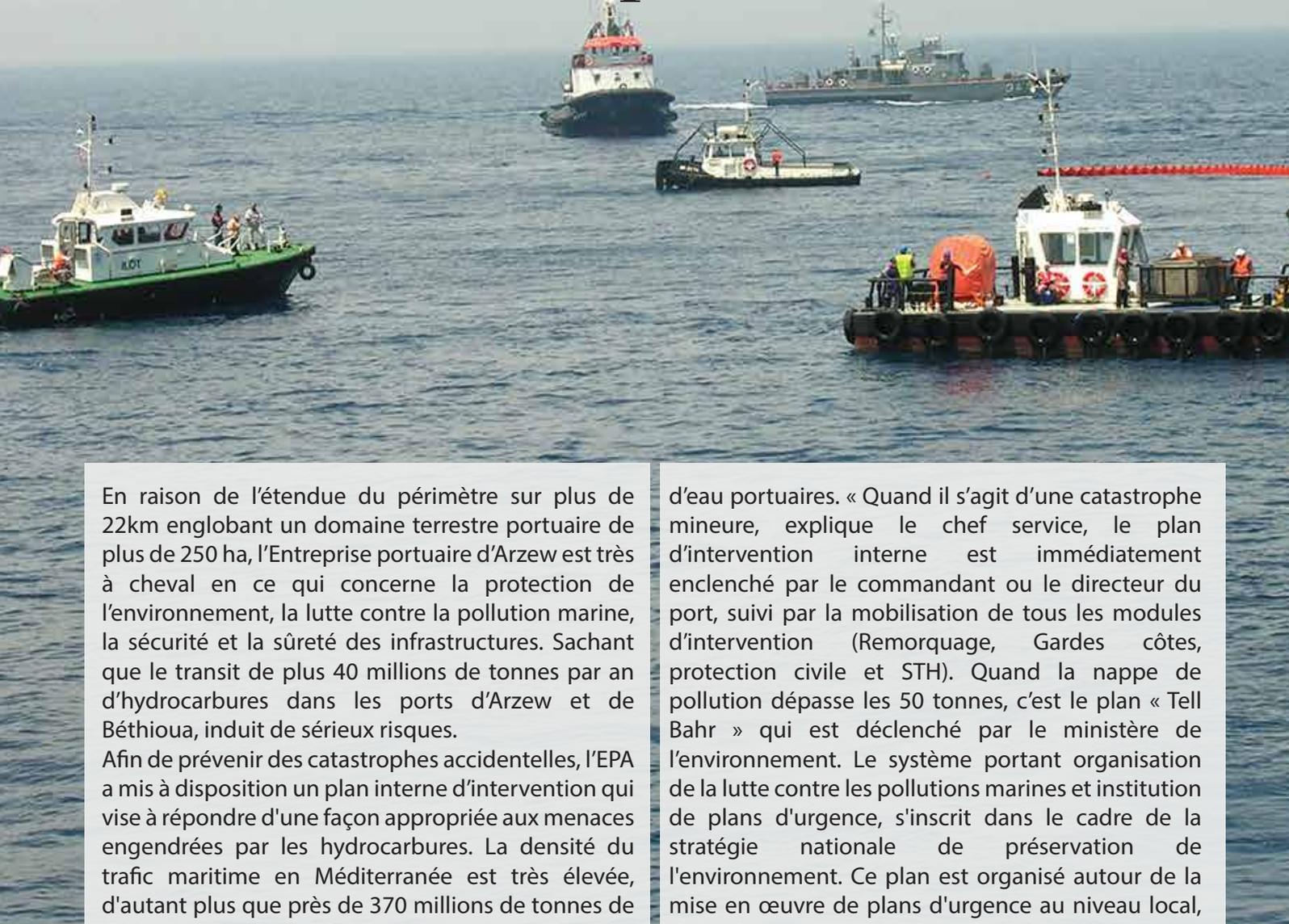
de Madère pour demander l'assistance d'un technicien. Son périple ne fit que commencer puisque 'après les réparations les conditions climatiques n'aidant pas, il fit escale aux îles Bahamas où d'autres problèmes l'y attendaient. Par contre il se rappelle aussi de son plus beau moment, alors qu'il avait été sélectionné pour assister à la construction du « Lalla Fatma N'soumer » au Japon.

Par mer houleuse ou par temps calme et ensoleillé, dès son arrivée, l'état-major du navire, attentif à ses instructions exécutées par les timoniers à la barre, lui confie la responsabilité de la manœuvre du navire. Plus grand est le bateau, plus difficile en est l'approche du port, durant sa progression au milieu d'autres unités, embossées sur leur ancre en rade ou amarrées. « Il s'agit là, du premier signe emblématique de bienvenue dans ce port, cette ville ou ce pays, et apporté par le pilote maritime ».

Notre pilote nous explique qu'en raison de sa parfaite connaissance du plan d'eau, de ses particularités, profondeur, force des vents dominants, amplitude du ressac particulièrement redoutable, le pilote navigue en anticipant les manœuvres afin d'éviter les unités à l'ancre, les coffres d'amarrage, les pontons, et les passes intérieures. Riche de sa connaissance du port et de ses techniques de navigation, il prend en mains la conduite d'un navire ainsi que les destinées de tous ceux qui sont à bord. Sa responsabilité augmente avec la taille du navire et la présence à son bord de matières dangereuses ou inflammables.

Avec une moyenne atteignant les 250 mouvements (sorties-entrées) par mois, durant des années, notre pilote mit à quai ou fit appareiller des navires de toutes nationalités, de toutes origines, de tous types. Cela, parfois dans des conditions invraisemblables, voire, dramatiques, mais toujours avec une apparente facilité témoignant de l'étendue de sa compétence professionnelle et de son courage.

# Protection de l'environnement et lutte contre la pollution marine



En raison de l'étendue du périmètre sur plus de 22km englobant un domaine terrestre portuaire de plus de 250 ha, l'Entreprise portuaire d'Arzew est très à cheval en ce qui concerne la protection de l'environnement, la lutte contre la pollution marine, la sécurité et la sûreté des infrastructures. Sachant que le transit de plus de 40 millions de tonnes par an d'hydrocarbures dans les ports d'Arzew et de Béthioua, induit de sérieux risques.

Afin de prévenir des catastrophes accidentelles, l'EPA a mis à disposition un plan interne d'intervention qui vise à répondre d'une façon appropriée aux menaces engendrées par les hydrocarbures. La densité du trafic maritime en Méditerranée est très élevée, d'autant plus que près de 370 millions de tonnes de déchets pétroliers déversées en Mer ont été recensées depuis 2002. Ce qui cause un niveau élevé de vulnérabilité du milieu marin et un risque permanent de déversement accidentel d'hydrocarbures. Ceci impose aux pays riverains la mise en place de dispositifs opérationnels capables de faire face à tout événement de pollution. Sachant également que le port d'Arzew est un port commercial mais aussi à caractère industriel, il nécessite un plan interne d'intervention dont le but est l'organisation des moyens matériels et humains qui permettent de faire face aux pollutions des plans

d'eau portuaires. « Quand il s'agit d'une catastrophe mineure, explique le chef service, le plan d'intervention interne est immédiatement enclenché par le commandant ou le directeur du port, suivi par la mobilisation de tous les modules d'intervention (Remorquage, Gardes côtes, protection civile et STH). Quand la nappe de pollution dépasse les 50 tonnes, c'est le plan « Tell Bahr » qui est déclenché par le ministère de l'environnement. Le système portant organisation de la lutte contre les pollutions marines et institution de plans d'urgence, s'inscrit dans le cadre de la stratégie nationale de préservation de l'environnement. Ce plan est organisé autour de la mise en œuvre de plans d'urgence au niveau local, dans les quatorze wilayas côtières, au niveau régional, par rapport aux trois façades maritimes du pays. Le programme d'action retenu dans ce cadre se traduit par la mobilisation des moyens de prévention et de lutte contre les pollutions marines accidentelles. La finalisation de ce plan d'urgence national Tell Bahr et du plan sous régional, inclut la Tunisie et le Maroc.

On peut ainsi résumer le processus de lutte antipollution : détections de la pollution, alerte donnée par le pollueur ou témoin, détermination de la cause et la nature du produit, délimitation et arrêt



de l'écoulement, surveillance et contrôle de la nappe, confinement et récupération, contrôle de l'opération de dépollution, stockage et transfert du polluant pour retraitement ultérieur, fin de l'intervention et remise en état du site.

Selon la réglementation, l'EPA dispose d'un service antipollution, intégré au département police et sécurité de la direction de la capitainerie. Dans le cadre du dispositif « Tell Bahr », l'EPA est chargée de mettre à la disposition du comité « Tell Bahr » les moyens nécessaires (vedettes, barrage, écrémeurs, absorbants...) pour lutter contre la pollution à grande ampleur. Le SNGC (Gardes côtes) doit assurer la direction et la coordination des opérations de lutte contre la pollution en mer, la réception et la diffusion de l'alerte. Il doit en outre procéder à l'estimation de l'ampleur de la pollution, demander le déclenchement du plan « Tell Bahr », Les services de la protection civile sont chargés du sauvetage des vies humaines. Dans le cadre du dispositif « Tell Bahr », ils doivent assurer la direction et la coordination des opérations de lutte contre la pollution à terre, et mettre à la disposition du comité des équipes de plongeurs. Ils sont en outre responsables de la mise en œuvre du plan ORSEC.

## Moyens matériels de lutte contre la pollution marine au niveau de l'EPA

L'entreprise portuaire d'Arzew dispose d'une flotte de 05 vedettes de pilotage, 12 canots d'amarrage, une barge de dépollution et de récupération des huiles de 24 mètres cube, une barge de nettoyage des plans d'eau, un engin naval multifonction, un barrage flottant gonflable de 750 m de long avec flotteurs cylindriques, écrémeur à disque hydraulique et une citerne d'une capacité de 5 m3, 03 containers latéraux antipollution, 03 gonfleurs, enrouleurs automatiques.



*Décret exécutif n° 14-264 du 22 septembre 2014 relatif à l'organisation de la lutte contre les pollutions marines et institutions des plans d'urgence (crée les Comités Tell Bahr: de wilaya, régionaux, national, secrétariat permanent). Joradp n° 58 du 1er octobre 2014.*

*Extrait: Trois (3) comités régionaux Tell Bahr correspondant aux trois façades maritimes centre, est et ouest. La façade maritime ouest comprend les wilayas de Tlemcen, de Aïn Témouchent, d'Oran, de Mascara et de Mostaganem ; la façade maritime centre comprend les wilayas de Chlef, de Tipaza, d'Alger, de Boumerdès et de Tizi Ouzou ; la façade maritime Est comprend les wilayas de Béjaïa, de Jijel, de Skikda, de Annaba et d'El Tarf.*

## Conseil syndical de l'EPA Etre à l'écoute des travailleurs



**P**lan d'action 2018 : 50 personnes prises en charge pour la omra et le hadj par le comité de participation dont dix retraités, dix autres agents par tirage au sort et dix épouses de décédés. Signature du pacte social de stabilité, renforcement des moyens de manutention, et préservation de l'outil de travail. Budget prévisionnel 04.5 milliards de centimes.

C'est ainsi que M Belkebir Moussa nouveau SG du conseil syndical de l'EPA, résume les principales actions entreprises par le conseil pour défendre la dignité et les intérêts des travailleurs de l'EPA, préserver leurs acquis, promouvoir le rôle de la gente féminine au sein des différentes sections, tenir l'ensemble du personnel au courant de chaque développement, la continuité de la formation du personnel marin et sédentaire, et redoubler les efforts afin de satisfaire les clients potentiels.

Selon M. Belkebir, l'activité manutention a, quelque peu, repris son souffle, cette année, en raison souligne-t-il, d'une phase de transition que traverse l'entreprise en renouvelant son personnel, accompagnée d'une baisse de l'activité trafic

hydrocarbures. Toutefois, la politique menée par la direction, dans le but de diversifier ses activités et attirer de nouveaux clients et partenaires a créé une dynamique confortée par le renforcement des moyens de manutention et ce par l'acquisition de six nouveaux stakers dont 03 de 45 tonnes et 03 de 09 et un chariot élévateur de 15 tonnes. « L'arrivée de nouveaux clients à l'instar d'ARKAS, nos partenaires de Renault et de Tosyali, l'activité de manutention en général a repris particulièrement pour le transport des colis lourds qui est une de nos spécialités », précise M Belkebir.

Sur le registre des activités et œuvres sociales, M Belkebir, soutient que le plan d'action pour cette année a été exécuté à 100 %. « Soutenu par mes collègues Kada el Oujdaoui, et Kilani Hasni, ex président du comité de participation, des syndicalistes de longue date et professionnels, nous veillons, dans la continuité, à être à l'écoute de l'ensemble des travailleurs, améliorer leurs conditions de travail, préserver leurs acquis, défendre leurs intérêts pour le bien de notre entreprise ainsi que du pays.

# Fête de l'indépendance

15 travailleurs de l'EPA, honorés le 05 juillet 2018.

A l'occasion du 54<sup>ème</sup> anniversaire de l'indépendance de l'Algérie, une cérémonie a été organisée conjointement par le conseil syndical de l'EPA et le comité de participation en l'honneur de 15 travailleurs ayant cumulés plus de 15 ans de services. En présence du PDG de l'EPA, du staff directionnel, des représentants des travailleurs et de la fédération du secteur des ports algériens, des attestations d'honneurs ont été décernés aux travailleuses et travailleurs ayant dépassés le seuil des 15, 20 et 35



ans de bons et loyaux services au sein de l'entreprise portuaire d'Arzew. Le PDG, a tenu, par sa présence à féliciter ces derniers, et particulièrement l'ex président du conseil de participation à savoir M Kilani Hasni ayant cumulé plus de 35 ans de services au sein de l'EPA, suggérant à l'assistance d'en faire une tradition au sein de l'entreprise et ce, en gratifiant les plus laborieux en leur décernant des médailles d'honneur.



Les activités sociales et culturelles du plan d'action bénéficient principalement au personnel de l'entreprise, sans discrimination, en vue d'améliorer les conditions collectives d'emploi, de travail et de vie du personnel au sein de l'entreprise. Ces activités ont pour objectif de permettre notamment aux bénéficiaires d'avoir accès à des activités sociales et culturelles tendant à l'amélioration des conditions de bien-être, à l'utilisation des loisirs ou à l'organisation sportive.

Ceci se traduit sur le terrain par diverses actions entreprises en organisant soit des activités récréatives et sportives pour le personnel, en gratifiant les plus méritants et laborieux, ou en honorant nos anciens et défunts en les prenant en charge que cela soit sur le plan médical, social ou autre. L'on peut citer, à titre d'exemple, et pour cette année 2018, l'organisation d'un tournoi sportif le 1er Mai, et gratification des anciens retraités, l'organisation, le 1er juin, d'une sortie au profit de 150 enfants de travailleurs à Mostaganem et Tlemcen, célébration de la journée Internationale

des gens de la mer le 25 juin, décernement le 05 juillet, d'attestations de mérite pour les plus de 15,20,35 ans d'expérience. L'organisation d'une fête pour honorer les enfants des travailleurs ayant réussi leurs examens au Bac, en les gratifiant de cadeaux et autres dons.



## Histoire du port d'Arzew

**A** 41 km au Nord Est d'Oran, se trouve l'une des plus belles baies de la côte algérienne, la Baie d'Arzew, très bien protégée des dangereux vents du nord-est par la pointe du Djebel Sicloun, dernier contrefort du Djebel OPOUSSE, au-dessus de la Méditerranée.

Entre Arzew et Saint-leu, le plateau de Bettioua, domine les plages et jouit d'un climat plus sain.

C'est pourquoi, ce site privilégié a vu, très tôt, l'installation de l'homme, avec les Atériens de la Préhistoire, entre 60.000 et 20.000 ans avant notre ère, puis avec les Berbères arrivés là, il y a environ dix mille ans.

Dans l'Antiquité, plus de mille ans avant notre ère arrivent du Liban, les navigateurs commerçants Phéniciens qui installent des comptoirs tout au long de la côte africaine et abordent l'Espagne.

C'est ainsi, que les Phéniciens fondent un grand comptoir dont le nom n'a malheureusement pas été retrouvé, sur le site actuel de PORT-AUX-POULES.

Leurs bateaux devaient aborder sur la plage entre les sites actuels d'Arzew et de Saint-Leu, puis devaient, par mauvais temps, s'abriter dans le port creusé dans la corne rocheuse de Port-aux-Poules.

Après avoir détruit l'Empire punique de Carthage, les Romains s'installent pour sept siècles en Afrique du Nord.

C'est probablement au cours du premier siècle de notre ère qu'ils redonnent vie au port punique sous le nom de PORTUS MAGNUS, le Grand Port.

Le port marchand est alors abrité par la corne rocheuse de Port-aux-Poules, mais la ville s'étend sur le plateau de Bettioua, sur l'emplacement actuel de Saint-Leu et jusqu'à celui d'Arzew.

Arzew est donc, à cette époque, un quartier de Portus Magnus.

Il semble bien que Portus Magnus ait été détruit lors de l'invasion des Vandales vers 429/430. Et il faudra attendre la conquête Arabe (à partir de 647) pour voir réapparaître ce port dans l'histoire du Maghreb.

C'est le grand géographe de Cordoue, EL BEKRI, qui, dans sa description de l'Afrique Septentrionale (1068), mentionne ARZAO, le vieil Arzew, ville construite par les Romains et maintenant abandonnée.

Le port va véritablement renaître avec la dynastie des ALMOHADES, musulmans du Maroc, qui vont bâtir un empire en Espagne qui s'étendra aussi à toute l'Afrique



du Nord (116~1230)

Dès 1162, ARZAO, devient un des grands ports de l'Empire et cette fois-ci il est aménagé sur l'emplacement actuel d'Arzew.

Après la disparition de l'Empire Almohade, ARZAO restera l'un des grands ports du Royaume Abdelouadide de Tlemcen et on l'appelle d'ailleurs MARSA BENI ZIAN, le port des Béni Zian, les princes qui règnent sur cet Etat qui s'étend jusqu'à Ténés. Ce port commerce avec l'Espagne musulmane et les états chrétiens de la Méditerranée.

Avec la Reconquista de l'Espagne par les Rois Chrétiens puis la chute du dernier royaume musulman de Grenade (3 Janvier 1492) les Musulmans d'Espagne, chassés par les persécutions, gagnent le Maghreb et c'est ainsi que des Morisques venus d'Espagne vont faire d'ARZAO, un repaire de pirates "barbaresques".

Les Espagnols débarquent et s'installent à Mers-El-Kébir puis à Oran en 1505 et 1509. Ils exercent une sorte de protectorat dans la région et ainsi Arzew, Mazagan et Mostaganem concluent des conventions en ce sens avec les Espagnols en 1511.

Cela ne va pas durer longtemps car les Turcs, partis d'Alger et lancés à la conquête de Tlemcen vont faire du port de Mostaganem la base militaire de leurs expéditions contre les Espagnols.

Lors des assauts malheureux des Espagnols contre Mostaganem (1543, 1547 et 1558) Arzew servira de base de repli aux troupes espagnoles vaincues qui essaieront de regagner Oran par la mer.

Après le départ définitif des Espagnols d'Oran (1792), le port d'Arzew, verra sa prospérité assurée par les exportations de blé, venant de la plaine de St-Denis-du Sig.



Le 10 Juillet 1833, les Français de la garnison d'Oran sont appelés par le Caïd d'Arzew. Ils débarquent à Arzew le 3 ou 4 juillet, qui à cette époque s'appelle simplement MARSÀ (le port, en arabe)

Le 26 Février 1834, est signé un traité entre le Général Desmichels qui commande la division d'Oran et l'Emir Abdelkader. Arzew y est mentionné en arabe ARZIOU et en français ARZOWE.

Une ordonnance du Roi Louis-Philippe du 12 août 1845 porte création d'un centre de colonisation à ARZEW LE PORT.

La ville deviendra commune de plein exercice avec le décret du 31 décembre 1856 sous le nom d'ARZEW, et ce nom ne changera pas après l'indépendance de l'Algérie.

En 1885, l'Assemblée Communale sollicite l'établissement d'urgence de quais pour l'embarquement et le débarquement de marchandises. Le 24 Mai 1892, le Préfet autorise le prolongement, sur 100 m., de la jetée et du quai en construction, le déplacement de la cale de halage et du débarcadère aux poissons.

Mis en adjudication en Octobre 1895 ces travaux seront terminés en 1899. De nouvelles demandes d'agrandissement seront faites en Mai 1898 et, en 1902, un nouveau projet est approuvé et les crédits y relatifs votés.

En 1904, le Conseil Municipal (Paul Grégoire), insiste pour réaliser de nouveaux travaux qui, mis en adjudication en 1906, furent terminés en 1912.

De 1931 à 1940 la jetée Est fut prolongée de 400 m. et la jetée Sud de 940 m. pour la base aéronautique navale.

En 1961 le port comprenait trois jetées et 4 môles, les terre-pleins avaient une superficie totale de 5 Hectares avec 6200 M2 de hangars disponibles.

L'équipement comportait:

- 7 grues automotrices allant de 1,5 à 6 tonnes
- 7 chalands d'une portée de 50 à 180 tonnes
- 1 remorqueur
- 2 cales de halages permettant de tirer à terre tous les engins n'excédant pas 60 tonnes et 3 m. de tirant d'eau

Les fonctions du port furent multiples:- port d'accueil des pionniers Oraniens qui, au début de la colonisation, vit débarquer des populations agricoles rejoignant par la suite les Centres qui leur étaient désignés.

- centre d'instruction militaire, la partie Sud étant entièrement réservée aux mouvements nécessités par la base C.I.O.A. En 1959 8 bâtiments de guerre mouillèrent à Arzew,

Le "Duquesne" y ayant séjourné de nombreuses années.

- port de relâche durant les années 1948 et 1949 où sur les 571 navires qui le fréquentèrent 81 étaient des navires de relâche venus s'y ravitailler en combustible et en eau.

- port de pêche qui réunissait une flottille d'une centaine d'unités pour une industrie qui retentissait sur l'économie et sur la vie propre de la Cité.

- port de commerce avec un trafic ne correspondant pas à la sûreté de la rade, Arzew ayant toujours souffert de sa situation géographique entre Oran et Mostaganem.

Les exportations étaient principalement constituées par l'Alfa et le sel, alors que les importations concernaient le soufre et les produits pétroliers.

Parmi les ports de la Métropole et de l'Afrique Septentrionale et Occidentale associés à la France, le port d'Arzew occupait la 26ème place (jauge nette 431360 tonneaux pour 416 unités navigantes) tandis qu'Oran occupait la 6ème place, Mostaganem la 18ème et Nemours la 24ème.





## PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ACTIVITE PORTUAIRE Realisations au 30 Juin 2018 (Semestre 1)

### PORTS D'ARZEW ET DE BETHIOUA

Indicateurs	Semestre 1		VAR %
	2017	2018	
<b>A) - Indicateurs de production</b>			
<b>1- Trafic global (tonne)</b>	<b>22 198 600</b>	<b>22 163 615</b>	<b>-0,16</b>
1.1- Trafic à l'import	1 447 355	1 280 630	-11,52
1.2- Trafic à l'export	20 751 245	20 882 985	0,63
<b>2- Jauge brute à l'entrée (tonne)</b>	<b>23 019 766</b>	<b>23 272 052</b>	<b>1,10</b>
<b>3- Trafics particuliers</b>			
<b>3.1- Vrac liquides (tonne)</b>	<b>21 273 978</b>	<b>20 143 507</b>	<b>-5,31</b>
a) Import	1 162 142	1 078 434	1 078 434
b) Export	20 111 836	19 065 073	19 065 073
<b>3.2- Vrac solides (tonne)</b>	<b>633 529</b>	<b>1 762 806</b>	<b>178,25</b>
a) Import	64 699	29 687	-54,12
b) Export	568 830	1 733 119	204,68
<b>3.3- Marchandises diverses (tonne)</b>	<b>291 093</b>	<b>257 302</b>	<b>-11,61</b>
a) Import	220 514	172 509	-21,77
b) Export	70 579	84 793	20,14
<b>3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)</b>	<b>21 273 978</b>	<b>20 143 507</b>	<b>-5,31</b>
a) Import	1 162 142	1 078 434	-7,20
b) Export	20 111 836	19 065 073	-5,20
<b>3.5- Trafic hors hydrocarbures (tonne)</b>	<b>924 622</b>	<b>2 020 108</b>	<b>118,48</b>
a) Import	285 213	202 196	-29,11
b) Export	639 409	1 817 912	184,31
<b>3.6- Trafic conteneurs (EVP)</b>	<b>46508</b>	<b>56787</b>	<b>22,10</b>
a) Import (EVP)	<b>21 908</b>	<b>28 740</b>	<b>31,18</b>
Nombre pleins	21 908	28 740	31,18
Nombre vides		0	
b) export (EVP)	24 600	28 047	14,01
Nombre pleins	4 800	7 016	46,17
Nombre vides	19 800	21 031	6,22
<b>3.7- Trafic conteneurs (tonne)</b>	<b>72 302</b>	<b>89 096</b>	<b>23,23</b>
a) Import (tonne)	58 678	67 749	15,46
Nombre pleins	58 678	67 749	15,46
Nombre vides			
b) export (tonne)	13 624	21 347	56,69
Nombre pleins	13 624	21 347	56,69
Nombre vides			
<b>3.8- Taux de conteneurisation (%)</b>	<b>7,82%</b>	<b>4,41%</b>	<b>-43,60</b>
<b>B) - Indicateurs Mvt navigation</b>			
<b>1- Nb navires à l'entrée</b>	679	688	1,33
<b>2- Nb navires à la sortie</b>	678	692	2,06
<b>3- Nb moyen navire/jour sur rade</b>	3,43	3,31	-3,50
<b>4- Nb moyen navire/jour à quai</b>	3,75	3,82	1,87
<b>5- Sejour moyen navire/Rade (jours)</b>	2,76	2,41	-12,68
<b>6- Sejour moyen navire/Quai (jours)</b>	2,06	2,04	-0,97
<b>7- TAT Navires céréaliers</b>			



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](mailto:direction.generale@arzewports.com)  
site web: <http://www.arzewports.com>