



E.P.A
مؤسسة ميناء أرزيو



Intertek

ArzewPorts.com

Revue trimestrielle de l'Entreprise Portuaire d'Arzew n°14, juillet 2021



Monsieur Kaidari Bensalem,
Directeur Général de l'EPA :
« Nous projetons 6 millions de tonnes d'exportation hors-hydrocarbures par an »

page : 06



Mme Tamdrari directrice de l'Audit interne à l'EPA
" L'audit a pour leitmotiv, l'objectivité et l'impartialité "

page : 12

Assurances
La nécessaire vulgarisation
page : 16

Bethioua Port Minéralier

Le baptême de feu

page : 10

Sommaire



Page : 06-09

Monsieur Kaidari Bensalem ,
Directeur Général de l'EPA :
« Nous projetons 6 millions de
tonnes d'exportation
hors-hydrocarbures par an »



Page : 12-15

Mme Tamdrari directrice de
l'Audit interne à l'EPA
" L'audit a pour leitmotiv, l'objec-
tivité et l'impartialité "



Page : 10-11

Bethioua Port Minéralier
Le baptême de feu



Page : 16-17

Assurances
La nécessaire vulgarisation



Page : 18-19

Madame BELHADJ Tahar Nassima
La garante du respect de la législation

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 : 20

Ouahrani Kada
La logistique au service
de la performance



Page : 21

Maaref Merine
Plombier chauffagiste

Page : 23-24

PRINCIPAUX INDICATEURS DE
L'ACTIVITE PORTUAIRE

Condoléances



Affligés par la disparition de leur collègue retraité, Monsieur Boukrentach Abdelwahid, le directeur général, les cadres dirigeants, le conseil syndical et le comité de participation se joignent à la peine de l'ensemble des travailleurs de l'EPA et présentent leurs sincères condoléances à la famille du défunt et l'assurent de leur indéfectible soutien.

Feu Boukrentach Abdelwahid est né le 28 août 1961 à Arzew. Il était marié et père de deux enfants. Le défunt a rejoint l'entreprise portuaire d'Arzew le 1 er avril 1983 en qualité de surveillant de port. A partir du 1er janvier 1985, il fut promu au poste d'opérateur radio, puis officier de port du 1er février 1989 au 31 mai 2016, date à laquelle, il est parti en retraite.

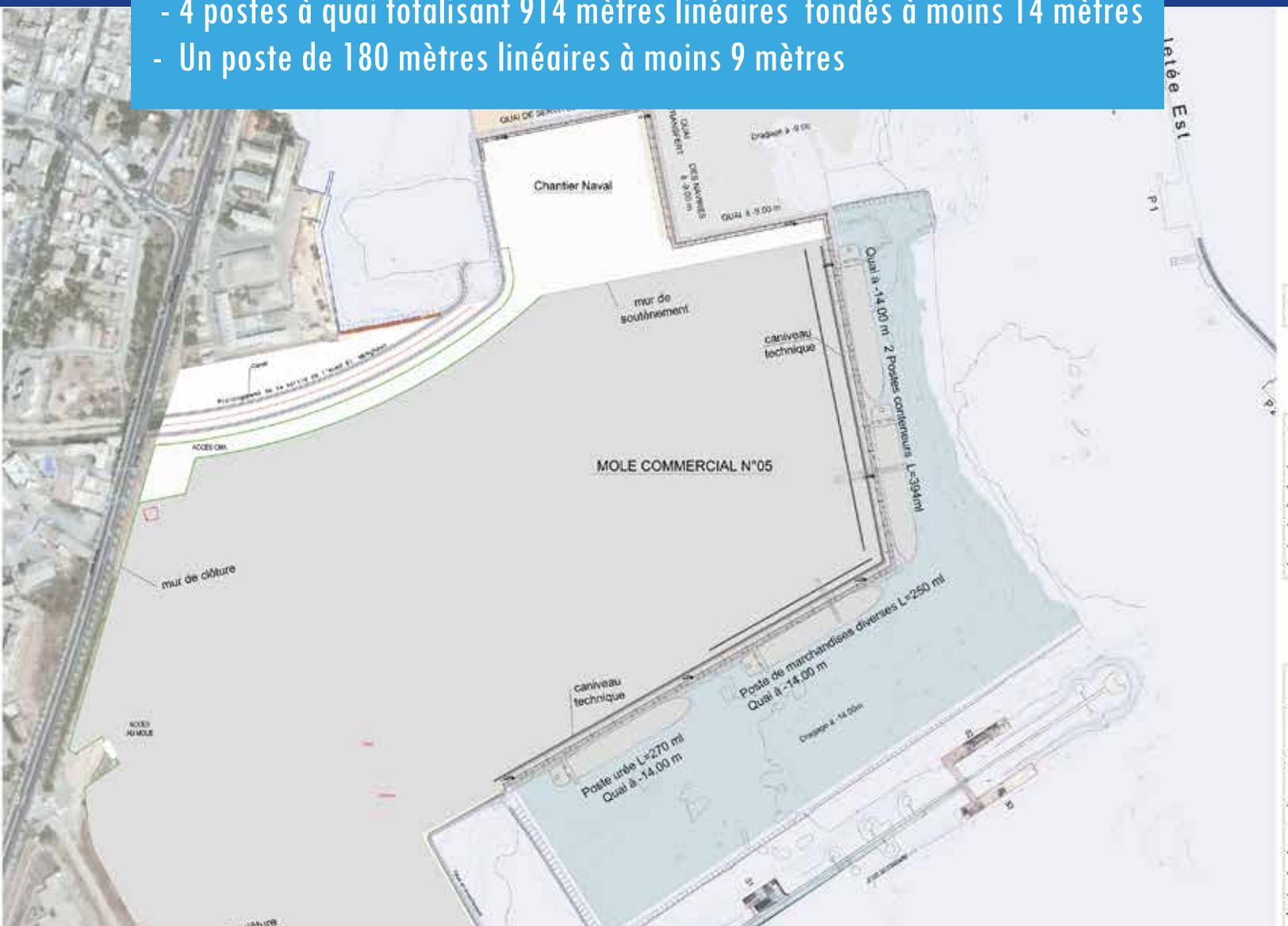
إِنَّا لِلّٰهِ وَإِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ



E.P.A.
مؤسسة ميناء أرزيو

Projet d'aménagement du môle 5:

- 52 hectares dont une partie gagnée sur la mer.
- 4 postes à quai totalisant 914 mètres linéaires fondés à moins 14 mètres
- Un poste de 180 mètres linéaires à moins 9 mètres



Une autre réalisation structurante pour la stratégie hors hydrocarbures du port d'Arzew



La matérialisation d'une vision

La dynamique de développement engendrant des réalisations de grande envergure ne connaît pas de répit aux ports d'Arzew et de Béthioua. Ainsi, à peine un projet structurant mené à terme, qu'un autre est réfléchi et mis en études et ne restent que quelques détails pour qu'il soit mis en chantier. Les ports d'Arzew et de Béthioua, par le biais de l'EPA, entrent ainsi de plain-pied dans une dynamique de mise en place des instruments de développement du trafic hors-hydrocarbures, notamment dans son volet « exportations ». L'appel des pouvoirs publics à promouvoir les exportations hors hydrocarbures et à privilégier les importations de produits générant une grande valeur ajoutée à l'économie nationale est ainsi bien entendu au niveau de l'EPA. Mieux, les déclarations de bonne intention sont largement dépassées pour les matérialiser dans des réalisations permettant d'atteindre les objectifs escomptés.

Les deux grandes réalisations de l'EPA – qui en appelleront d'autres – sont les illustrations de la volonté des managers de l'EPA, prolongeant celle des pouvoirs publics, à promouvoir une économie logistique qui réponde aux impératifs de développer une économie productive créatrice de richesses et d'emplois. Ainsi, le quai minéralier, entré en exploitation, est un des maillons forts de l'essor de l'industrie métallurgique, d'abord créatrice de milliers d'emplois et, ensuite alternative à l'importation de ce produit, voire génératrice de rentrées de devises.

L'aménagement du môle 5 sur le terrain anciennement concédé à l'ex-Camel est le prolongement logique de la stratégie adoptée et entamée par le quai minéralier. Cette réalisation permettra de générer, à moyen terme, quelques quatre millions de tonnes d'exportation en produits hors hydrocarbures.

Ces deux réalisations sont l'expression de notre volonté à contribuer efficacement à bâtir une économie nationale créatrice de richesses. Ils sont la matérialisation de notre vision.

M. Kaidari Bensalem
DG de l'EPA

Monsieur Kaidari Bensalem , Directeur Général de l'EPA : « Nous projetons 6 millions de tonnes d'exportation hors-hydrocarbures par an »



Leaders incontestés du trafic hydrocarbures, les ports d'Arzew et de Béthioua, tout en consolidant cette activité stratégique, œuvrent à développer un trafic hors-hydrocarbures à grande échelle. Pour cela des investissements colossaux sont consentis pour mettre en place une infrastructure à la mesure des ambitions de l'EPA, dans ce domaine. Après la réception du mégaprojet de quai minéralier, entré en production, l'entreprise s'attaque à un autre chantier, non moins important, à savoir la réalisation du môle 5 sur le terrain récupéré de l'ex-Camel. Monsieur Kaidari Bensalem, Directeur Général de l'EPA nous parle de ces deux projets structurants pour le port et pour l'économie de la région.

Arzew-ports-com : *Le quai minéralier, une infrastructure d'envergure vient d'être achevée. Quelle en est la consistance ?*

Monsieur Kaidari Bensalem : L'entreprise portuaire d'Arzew vient de mettre en exploitation son nouveau quai minéralier réalisé à l'Est du port de Bethioua. Cet ouvrage est destiné, dans un premier temps, à recevoir les cargaisons de minerai de fer pour le compte de notre partenaire, Tosal Algérie. La gestion de la manutention et l'acheminement du minerai vers la zone d'activité de Bethioua, au moyen d'un convoyeur à bandes, est confiée à BPM (Bethioua Port Minéralier), une joint-venture née d'un partenariat entre l'EPA et Tosal Algérie. Ce nouveau quai est composé d'une digue à talus de 703,20 ml, d'une digue verticale de 432,80 mètres linéaires dont un poste d'accostage de 320 mètres, fondé à une profondeur de moins 20 mètres. La longueur totale du quai minéralier est de 1136 mètres-linéaires. Ce minerai de fer est destiné au complexe idérurgique de Tosal. Le transport de ce produit se fera au moyen d'un transporteur électrique à bandes installé sur une distance de 11 km. Le déchargement s'effectuera par le biais de 2 portiques de manutention installés sur le quai avec une capacité de 2000 tonnes par heure chacun.

Cette réalisation permettra de faire transiter 6 à 10 millions de tonnes de minerai de fer par an. 3 millions dans un premier

temps, 6 millions en 2ème phase et, en 3ème phase, jusqu'à 10 millions de tonnes par an.

Arzew-ports-com : *Quelles sont les opportunités qu'offre le projet et quels sont ses objectifs ?*

Monsieur Kaidari Bensalem : Une telle infrastructure grandiose ne peut que répondre à de grandes ambitions de développement, tant du port que celle de l'économie de la région, voire du pays. Cette réalisation vient confirmer le rôle du port en tant que maillon logistique solide dans la grande chaîne de développement. Si on ne s'en tient qu'aux retombées du projet sur l'activité portuaire, je dirais que ses objectifs sont, d'abord, d'augmenter et d'optimiser les capacités d'accueil des navires par le biais d'un poste minéralier en eaux profondes. Ce qui permettra de recevoir des navires de grande capacité, jusqu'à 150.000 tonnes. Cette réalisation, de par les moyens modernes et des espaces dont elle dispose permettra d'augmenter les capacités de chargement et de déchargement des navires. A titre d'exemple, un navire de 150.000 tonnes pourra être déchargé traité en 4 jours, au maximum. Ceci induira la réduction du temps d'attente des navires en rade et des coûts de passage portuaire.

Les temps d'attente actuels en rade pour les navires minéraliers de 40.000 tonnes au niveau des ports d'Oran et de Ghazaouet utilisés actuellement par le réceptionnaire, en l'occurrence Tosyali Algérie pour le transit de minerai de fer, sont énormes et coûteux. L'infrastructure comprenant le quai et le transporteur à bandes permettra la suppression des rotations de camions causant des désagréments à la population lors de leur passage en zone urbaine.

Concernant les retombées sur l'économie de la région, le quai minéralier permettra au complexe de Tosyali de produire suffisamment pour orienter une grande partie vers l'exportation, via les ports d'Arzew, Mostaganem et Oran, pour l'équivalent de deux (2) millions de tonnes par an d'ici 2 à 3 ans, juste après la fin des travaux et la réception du mégaprojet de Tosyali prévus l'année prochaine. Ceci portera la production à 5 millions de tonnes par an dont 2 millions de tonnes destinés à l'exportation, à partir, principalement du port d'Arzew. Les ports voisins seront également sollicités mais à moindre échelle. Le port d'Arzew aura la primeur du fait d'abord de la proximité avec le complexe de Tosyali mais aussi grâce aux équipements et infrastructure dont il dispose.

Arzew-ports-com : *Une autre réalisation est projetée par l'EPA. Pouvez-vous nous en dire davantage ?*

Monsieur Kaidari Bensalem : En plus du quai minéralier déjà réceptionné, il est projeté la réalisation du môle 5 sur le site de l'ex complexe GL4Z, ex-CAMEL, dédié en grande partie à l'exportation. A noter que les installations de l'ex-Camel ont été démantelées surtout sur la partie maritime du site. Le reste est en train d'être démantelé et l'opération tire à sa fin.

Pour ce qui est de la réalisation des infrastructures sur le môle commercial n°5, les études élaborées par le laboratoire des études maritimes (LEM) d'Alger ont été finalisées et validées. Le cahier des charges est finalisé, de même que les études d'impact sur l'environnement, qui est également validée. Il ne subsiste dans ce programme que l'avis d'appel d'offres national, qui sera lancé incessamment.

L'entreprise portuaire d'Arzew compte réaliser la première phase du projet sur ses propres fonds et recourir à l'emprunt bancaire pour la deuxième phase.

Nous avons saisi le ministère des travaux publics et des transports, auquel nous avons soumis le dossier du projet pour solliciter l'établissement et l'octroi des différentes autorisations nécessaires pour pouvoir lancer la procédure d'appel d'offre pour la réalisation de ce projet. Le projet sera étalé sur quelques 52 hectares dont une partie gagnée sur la mer.

Il comprendra 4 postes à quai totalisant 914 mètres linéaires

fondés à moins 14 mètres plus un poste de 180 mètres linéaires à moins 9 mètres.

En plus de l'activité qui va y être développée pour l'équivalent de 4 millions de tonnes par an, cette infrastructure, dont l'entrée en exploitation est projetée en 2025, permettra la création d'emplois directs et indirects, tant au niveau du port qu'à celui des usines de production et des activités de soutien.

Arzew-ports-com : *Quelles sont essentiellement les activités qui vont y être développées ?*

Monsieur Kaidari Bensalem : Parmi les infrastructures qui y seront implantés, un chantier naval, pour lequel les pouvoirs publics sont à la recherche d'un partenaire étranger.

La réalisation des infrastructures réservées à ce projet se fera dans le cadre d'un nouveau protocole d'accord entre toutes les parties concernées.

Un autre produit verra son exportation se développer grâce aux futures installations du môle 5. Il s'agit de l'urée. A ce propos, nous avons demandé à SORFERT d'approfondir les études pour la réalisation d'un transporteur à bandes, à l'instar de ce qu'a fait BPM pour transporter le minerai de fer entre le quai minéralier et la zone d'activités industrielles de Béthioua. Cette réalisation de 5 kilomètres permettrait d'acheminer plus vite l'urée du site de production vers le poste dédié à l'exportation de ce produit au niveau du môle 5. Sorfert a d'ailleurs répondu positivement et a entamé l'étude.

L'autre activité importante qui y sera installée est l'exportation de polypropylène. C'est un projet en partenariat entre Sonatrach qui détiendrait 51 % du capital et Total pour 49%. L'entreprise s'appellera STEP (Sonatrach Total Entreprise Polymères). Les études ont été achevées. L'usine sera implantée dans la zone industrielle d'Arzew à proximité du complexe d'urée-ammoniac de Sorfert. La production projetée est d'environ 550.000 tonnes par an dont 450.000 tonnes seront destinées à l'export. Le produit sera conditionné dans des sacs de 25 kg et exporté en conteneurs.

Arzew-ports-com : *A propos de conteneurs, justement, l'EPA réalise des performances respectables allant jusqu'à 108.000 EVP durant l'année 2018. Quelles sont les projections de développement dans ce sens ?*

Monsieur Kaidari Bensalem : Le môle 5 aura deux postes à quai dédiés au conteneur, équipés de portiques et accompagnés d'équipements spécifiques au chargement et déchargement du conteneur.



Il est à noter que l'essentiel du trafic conteneur a été réalisé par ARKAS et pour le compte de Renault Algérie. Les conjonctures économique et sanitaire ont certes pesé lourd sur l'activité, mais la reprise est imminente avec ce dernier opérateur. La satisfaction exprimée par cet opérateur et le déploiement marketing de l'EPA vont certainement attirer d'autres opérateurs, notamment un, activant dans le même domaine qui va s'installer prochainement à Oran. Avec ces deux clients potentiels et l'activité polymère, le transport par conteneurs dépassera largement les 200.000 EVP par année. L'activité passée dans le domaine nous a permis d'acquérir une grande expérience dans la manipulation du conteneur et nos équipes ont réalisé des performances notables en matière de déchargement.

Arzew-ports-com : *Pour un port dédié au trafic hydrocarbures, le développement du trafic hors hydrocarbures est notable. Quelle analyse en faites-vous et quelles sont les perspectives de développement futures ?*

Monsieur Kaidari Bensalem : En matière d'exportations hors hydrocarbures, nous allons atteindre, à moyen terme quelques six millions de tonnes. Avec le parachèvement du môle 5, nous allons exporter un peu plus de trois millions de tonnes d'urée

entre les opérateurs AOA et Sorfert. Nous allons également exporter, à court terme l'équivalent de 2 millions de tonnes de produits sidérurgiques. Dans une perspective de deux à trois années, commencera l'exportation du polymère à hauteur de 450.000 tonnes/an en plus de divers autres produits. En matière d'importation ce sont principalement les six millions de tonnes de minerai de fer destinés à Tosyali Algérie qui constitueront l'essentiel du trafic hors-hydrocarbures à l'import. L'importation des CKD-SKD pour le compte de l'industrie automobile qui reprend progressivement, constitue une niche non négligeable de trafic hors-hydrocarbures à l'import.

A moyen terme également, avec l'activité projetée de l'extraction du minerai de fer de Gara Djebilet, du côté de Tindouf, sera développée l'activité d'exportation de ce produit. Le produit sera transporté par voie ferroviaire jusqu'à la zone d'activités industrielles de Béthioua puis acheminé par le convoyeur à bandes vers le quai minéralier et de là exporté vers les marchés étrangers.

Equipements Un investissement soutenu

En quête perpétuelle de performance et d'efficacité, l'Entreprise Portuaire d'Arzew maintient un programme soutenu d'investissement en matière d'équipements de manutention et de services. Ainsi, il a été procédé à l'acquisition de trois engins pour renforcer ses parcs de nettoyage et de manutention. Il s'agit de :



1 - Camion multi-benne ampli-roll (Camion à crochet) de marque HYUNDAI, type : HD 78. C'est un camion qui sert à manipuler une benne à ordures de 05 M³.

- Année de fabrication : 2018
- Longueur hors tout : 6565 mm
- Largueur hors tout : 2000 mm
- Hauteur hors tout : 2270 mm
- Charge utile : 5320 Kg
- Vitesse maximum : 125 Km/h

Système hydraulique de levage de la benne :

- Pression d'huile hydraulique assurée par un débit élevé émis par la pompe hydraulique assemblée par une boîte à vitesse à l'aide d'une prise de force.
- La commande de levage / baisse de la benne par des manettes se trouvant à gauche, derrière la cabine du conducteur.
- Equipé d'un bras central sur lequel sont articulés les deux vérins de basculement.



2 - Camion à benne tasseuse de 12 M³, de marque : HYUNDAI et de type HD 120.

- Année de fabrication : 2018
- Longueur hors tout : 8920 mm
- Largueur hors tout : 2350 mm
- Hauteur hors tout : 2750 mm
- Empattement : 4895 mm
- Charge utile : 4260 Kg
- Vitesse maximum : 130 Km/h

Système hydraulique de la benne :

- La puissance hydraulique est assurée par une pompe assemblée par la boîte vitesse à l'aide d'une prise de mouvement.
- Les déchets remplis dans le réservoir à l'aide de commande hydraulique de chargement d'ordure, sont rentrés à l'intérieur du corps en appuyant sur un seul bouton se trouvant à droite du couvercle arrière qui fonctionne par ordre de glissement godet.
- Les limites de mouvement de glissement godet sont assurées par l'intercepteur de limite de pression.
- Le système est mis en marche mécaniquement par les leviers de commande.
- Dans le système de commande, est également intégré le bouton d'arrêt d'urgence.



3 - Chariot élévateur à fourche, à translation latérale, à mât triplex conçu pour la manipulation de diverses marchandises, de marque HYSTER-MAXIMAL, modèle FD50T-M1WI3

- Capacité de levage : 4.5 Tonnes
- Hauteur mat abaissé : 2436 mm
- Hauteur de levage max sous fourche : 4.5m
- Hauteur de levage max : 5725 mm
- Hauteur jusqu'au sommet de protection de conducteur : 2265 mm
- Type de direction : Hydraulique assistée

Bethioua Port Minéralier Le baptême de feu



Le mégaprojet de quai minéralier est enfin une réalité. Combiné à un convoyeur de 11 km reliant le port de Béthioua à la zone d'activités industrielles de la même localité, il est une première du genre en Algérie.

Le projet est constitué de deux parties complémentaires. Le quai minéralier constitue la première partie et la deuxième est composée du convoyeur de 11 km reliant le quai au Pôle économique de Béthioua.

La réalisation de la première partie était à la charge de l'Entreprise Portuaire d'Arzew, tandis que celle du convoyeur à bande est prise en charge par BPM Spa (Béthioua Port Minéralier), une joint-venture mise en place par l'EPA et Tosyali Algérie.

Le projet a connu moult contraintes mais beaucoup d'abnégation et de ténacité de la part de ses initiateurs. Ainsi, le 31 mars 2021, l'Entreprise Portuaire d'Arzew a réceptionné provisoirement le quai minéralier. Le 15 juin furent entamées les tests en charge du convoyeur. Pour cela, le quai a reçu un navire de 40.000 tonnes de minerai de fer. C'est aussi la première fois que le port d'Arzew recevait un navire de minerai de fer. C'est donc à partir de cette cargaison du 15 juin, que les tests en charge ont pu être effectués. Jusqu'au 15 juillet le quai minéralier a accueilli 3 navires d'une moyenne de 40.000 tonnes chacun et les tests en charge se sont poursuivis, comme s'est poursuivie la formation du personnel en charge de la manutention et de la maintenance du convoyeur.

En matière de cadence de déchargement, les installations de BPM Spa sont conçues pour un déchargement de 4.000 tonnes par heure, à l'aide de deux portiques. Durant cette phase expérimentale, les équipes de manutention ont pu réaliser 1700 tonnes/heure en ne faisant fonctionner qu'un seul portique. Des performances appréciables, comme l'estime Madame ALTINISIK Necla, Directrice de BPM, mais qui considère que le rythme escompté n'est pas encore atteint, eu égard à la période de formation du personnel et des différents aléas liés à la période de démarrage. « Il nous arrive d'arrêter parfois le convoyeur pour opérer des réajustements, parce que c'est ça le but des essais en charge ; ils nous permettent d'opérer tous les réglages du processus de déchargement-convoyage pour atteindre la pleine performance », nous dit Madame ALTINISIK qui espère entrer en pleine exploitation du quai minéralier et du convoyeur, au courant du mois de septembre.

En sus d'un important investissement consenti par les deux partenaires et la joint-venture dans la réalisation d'un quai moderne et l'acquisition d'équipements de dernière technologie, les performances de ces structures reposent également sur les ressources humaines. Les prévisions faites en amont ont été revues à la hausse, au fur et à mesure des essais en charge. « Nous avons déjà recruté 190 personnes alors que nous avions des estimations à 166.

Nous avons augmenté le nombre de postes parce qu'avec l'expérience, une fois que nous avons commencé les tests nous nous sommes rendus compte que l'organigramme n'était pas suffisant à prendre en charge toute l'activité et nous avons augmenté le nombre de demandes au niveau de l'ANEM. Le personnel va être affecté essentiellement aux portiques et au convoyeur, en plus du personnel administratif. Bien sûr la plus grande partie du personnel est dédiée au convoyeur parce ce dernier est long de 11 km. Là aussi le personnel est réparti entre les agents d'exploitation et ceux de la maintenance », nous dit la directrice de BPM Spa, qui poursuit : « Cette dernière tâche est très importante. Nous avons un personnel de maintenance en permanence et en parallèle au personnel d'exploitation. Des agents sont répartis sur les 11 km pour surveiller la marche du convoyeur. A la moindre anomalie, ils stoppent le convoyeur et alertent l'équipe de maintenance qui intervient immédiatement pour réparer ». Ce personnel est déjà à pied d'œuvre pendant la période des tests à charge. Cette période de tests est justement consacrée, entre autres, à la formation des mécaniciens et électriciens sur place. En matière de formation, BPM Spa est assisté par une équipe d'une quinzaine de techniciens missionnés par le constructeur qui encadrent et forment le personnel de l'entreprise.

L'organigramme comporte également une équipe d'agents polyvalents qui s'occuperont du nettoyage du convoyeur une fois le transfert du minerai vers le site de réception terminé. Une tâche indispensable à la bonne marche du convoyeur.

La vitesse de croisière de l'ensemble du dispositif interviendra en 2022. Les prévisions de traitement pour 2022-2023 sont de quatre millions de tonnes de minerai de fer déchargés par an. Dès que Tosyali Algérie aura terminé la quatrième étape de son expansion, les quantités de minerai de fer déchargées et acheminées vers l'usine seront de 8 millions de tonnes par an.

Des performances remarquables et une activité fiable de par ses quantités et, surtout la célérité de son déchargement et son acheminement rapide et respectueux de l'environnement.

D'autre part, toutes les parties sont gagnantes dans cette affaire. Tosyali-Algérie qui augmentera sensiblement ses capacités de production, le Port d'Arzew qui réalisera un chiffre de trafic jamais atteint jusqu'à maintenant, en hors hydrocarbures et le fruit de leur partenariat qui créera des centaines d'emplois et une importante plus-value. L'augmentation de la production de Tosyali Algérie générera de grands surplus de produits métallurgiques qui vont être destinés à l'exportation ; ce qui sera aussi une aubaine pour le port d'Arzew et quelques ports voisins. Ce sera surtout bénéfique pour l'économie nationale qui s'appuiera sur la production et sur les exportations hors-hydrocarbures.

Une fois la vitesse de croisière atteinte avec les importations et sa consolidation, le convoyeur et le quai minéralier pourraient être utilisés pour le processus inverse, c'est-à-dire les exportations, en restant toujours dans le minerai de fer, du moins à moyen terme. Il s'agit du projet d'exportation du minerai de fer, qui a dépassé les vœux pieux. Il est projeté d'acheminer le minerai de la wilaya de Tindouf vers une aire de transit au niveau de la zone industrielle de Bethioua, puis par convoyeur sur le quai minéralier pour son exportation.

Pour Madame ALTINISIK, il est encore trop tôt pour s'enthousiasmer pour l'exportation même si pour BPM Spa, c'est un plan de charge supplémentaire générateur de postes d'emplois bénéfiques pour la région. « Nous avons trois à quatre ans pour consolider nos acquis et atteindre les performances souhaitées. Ces équipements et ce convoyeur, sont une première dans le pays qu'il faut consolider et entretenir. Il faut également maîtriser le processus et le développer. Si le projet d'exportation se concrétise dans ce laps de temps, ce serait l'idéal », conclut Madame ALTINISIK



Mme Tamdrari directrice de l'Audit interne à l'EPA

" L'audit a pour leitmotiv, l'objectivité et l'impartialité "



Mme Tamdrari est directrice de l'Audit interne à l'EPA Arzew depuis 2017. Titulaire d'un diplôme d'ingénieur en électronique option contrôle, obtenu à l'université Mouloud Mammeri de Tizi Ouzou, elle a d'abord travaillé dans l'administration à la wilaya de Bouira. Après sa venue à l'ouest du pays, elle a travaillé dans le domaine de l'informatique dans une institution privée puis enseignante en électronique dans un lycée technique. Recrutée à l'EPA Arzew en septembre 2005, elle fut ingénieur à la direction du remorquage, puis à la direction technique, au département approvisionnement, ce qui lui a permis de se familiariser avec les achats, la gestion des stocks et l'activité remorquage. Toute cette expérience diversifiée l'a prédestinée à sa fonction actuelle. Entre-temps elle a dû parfaire ses connaissances par des formations, sur recommandation de l'ex-SOGEPOR, notamment en audit interne au bout desquelles elle obtient son DPAI (diplôme professionnel de l'audit interne), délivré par l'institut français de l'audit et contrôles internes. Cette distinction de l'IFACI lui donne, à l'instar des autres membres de l'équipe d'audit, « la qualification de réaliser et/ou diriger une mission d'audit de manière autonome et professionnelle, conformément aux normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne ». Ne s'arrêtant pas là et étant ingénieur de formation, elle obtint un Master en gestion des entreprises (MBA), option management financier. Sa mutation à la structure Audit est survenue suite aux recommandations du commissaire aux comptes en 2010 visant son renforcement par des ingénieurs. Cette structure obtient le statut de direction en 2017 et Mme Tamdrari en devint la directrice.

Arzew-ports-com : Tout d'abord, pouvez-vous nous définir ce qu'est l'audit interne ?

Mme Tamdrari : L'audit interne est une activité indépendante et objective qui donne à une organisation une assurance raisonnable sur le degré de maîtrise de ses opérations, lui apporte ses conseils pour les améliorer et contribue à créer de la valeur ajoutée. Il aide cette organisation à atteindre ses objectifs en évaluant par une approche systématique et méthodique, ses processus de management des risques, de contrôle, et de gouvernance, et en faisant des propositions pour renforcer leur efficacité. L'audit interne intervient à l'intérieur de l'entreprise, dans tous les processus et toutes les activités sans limites ni restriction et s'adresse à tous les acteurs de l'entreprise quelles que soient leurs positions hiérarchiques.

Arzew-ports-com : Est-ce qu'il y'a une différence entre audit interne et contrôle de gestion ?

Mme Tamdrari : Effectivement, par le passé, il y eut effectivement un amalgame entre contrôle de gestion et audit interne.

L'audit interne permet d'appréhender toutes les organisations de l'entreprise. A cet effet, il est beaucoup plus proche du contrôle interne qui est le dispositif de contrôle que toute organisation met en place pour assurer au fond une correcte prise de décision. Il est même assimilé à un système d'alertes et concerne tous les secteurs de l'entreprise. Cependant, le contrôle de gestion consiste en une analyse des éléments financiers qui vont permettre d'évaluer la progression vers un objectif financier. Le contrôle de gestion est, donc rattaché non pas aux processus mais à l'atteinte des objectifs financiers par le biais des analyses en la matière.

Arzew-ports-com : *Quels sont les profils des auditeurs ?*

Mme Tamdrari : La direction de l'audit est constituée d'une équipe pluridisciplinaire (économistes, juristes, ingénieurs en Systèmes d'informations ...) afin d'intervenir dans toutes les activités de l'entreprise qui sont nombreuses et différentes. Cela va de la manutention à l'aconage, à la facturation en passant par la maintenance, le pilotage, l'amarrage, le remorquage, les ressources humaines, les finances... etc. A cet effet, pour une pratique professionnelle de l'audit interne il faut également mobiliser d'autres compétences en termes de savoir-faire (connaissances des métiers de l'organisation, de sa culture...) ce qui permet de renforcer chez les auditeurs internes l'objectivité et l'indépendance, deux qualités nécessaires à l'exercice de leurs responsabilités individuelles.

Arzew-ports-com : *Et pour l'audit des domaines techniques (remorquage, aconage, ...) ?*

Mme Tamdrari : Nous projetons le recrutement de deux ingénieurs. Le recrutement ne s'est pas encore concrétisé, mais cela ne saurait tarder. Ce sera, d'abord un ingénieur en génie civil, parce que beaucoup de chantiers de réalisation d'infrastructures sont ouverts, beaucoup de marchés sont contractés dans ce sens. Nous allons également recruter un ingénieur en maintenance au vu du nombre importants d'engins de servitudes et de manutention dont dispose l'EPA et des différents ateliers de maintenance. A cet effet, nous avons donc besoin de profils qui ont des connaissances solides dans ces deux domaines pour élargir le champ d'intervention et couvrir le maximum d'objectifs d'audits.

Arzew-ports-com : *Quelles sont les méthodes d'intervention de l'audit ?*

Mme Tamdrari : La direction de l'audit interne a un double rattachement. Elle est rattachée hiérarchiquement à la direction générale et, fonctionnellement, au comité d'audit qui est constitué de trois administrateurs siégeant au conseil d'administration. Le comité a pour rôle d'évaluer les travaux d'audit. Nous intervenons sur la base d'un ordre de mission signé par le DG.

Avant le début de l'année, un plan d'audit annuel, fondé sur l'analyse des risques pouvant impacter négativement l'atteinte des objectifs de l'entreprise, est établi par la direction d'audit. Après sa validation par le Directeur Général, puis le comité d'audit et son approbation par le conseil d'administration, nous établissons un calendrier où les thèmes d'intervention sont étalés sur l'année. L'audit est un travail à plein temps passant de la phase planification, accomplissement de la mission, communication des résultats jusqu'au suivi des actions et des progrès tout en veillant à finaliser le plan d'audit durant l'année.

Arzew-ports-com : *Quelles sont les principaux risques sur lesquels intervient l'audit ?*

Mme Tamdrari : La direction d'audit opte pour des audits d'opérations pour l'identification d'un maximum de risques pouvant impacter négativement l'atteinte des objectifs afin d'aider dans la conception des processus de management des risques. Il s'agit en fait de la mise en place des contrôles clés pour

supprimer les risques ou les gérer s'ils sont contenus dans les limites que l'organisation est disposée à accepter.

A cet effet, l'audit interne doit évaluer les risques inhérents à la gouvernance d'entreprise, aux opérations et aux systèmes d'informations de l'organisation au regard de la fiabilité et l'intégrité des informations financières et opérationnelles, à l'efficacité et à l'efficience des opérations et des programmes, à la protection des actifs et au respect des lois, règlements, règles, procédures et contrats.

Au cours des missions, les auditeurs doivent couvrir les risques liés aux objectifs de la mission et demeurer vigilants vis-à-vis de l'existence de tout autre risque susceptible d'être significatif tel que la possibilité de fraude et la manière dont ce risque est géré par l'organisation.

Prenons en exemple l'opération de réalisation du môle 5, l'audit consiste à s'assurer de l'existence ou de la viabilité de l'étude préalable pour garantir un retour sur investissement et définir la qualité de la valeur ajoutée que va apporter ce projet à l'entreprise d'où la nécessité de l'identification et de l'évaluation incontournable des risques opérationnels et financiers qui en découlent.

Arzew-ports-com : *En cas de constatation d'anomalies après audit, êtes vous habilités à faire des recommandations d'amélioration ?*

Mme Tamdrari : L'audit est une profession normée qui repose essentiellement sur la méthodologie. Cette méthodologie est préconisée par l'Institut International de l'Audit Interne (IIA). Chaque mission est un nouveau challenge différent du précédent et chaque mission a sa propre valeur ajoutée. Elle n'est ni machinale ni routinière. Quand nous intervenons, nous évaluons les risques et la conception du dispositif de contrôle interne mis en place par le management, parce que le manager d'une structure auditée est, en quelque sorte, trop souvent embarqué dans sa gestion au quotidien, donc il n'a pas toujours le recul nécessaire pour évaluer ce qu'il a mis en place et ce qui a été réalisé tel qu'il l'a été préconisé. Il y a souvent des décalages. Ce sont ces décalages qui vont être analysés par l'audit interne. Nous allons donc faire ressortir les objectifs de notre mission d'audit qui doivent répondre à la nécessité de l'amélioration des dispositifs de contrôle interne et ce en révélant les dysfonctionnements constatés. Ceci peut se faire en procédant à une véritable analyse qui cherche à comprendre pourquoi des personnes qualifiées prennent de mauvaises décisions ou des décisions inappropriées (pourquoi la personne ayant pris la décision a-t-elle pensé qu'elle avait fait le bon choix à ce moment ?). Dans ces cas, les auditeurs internes doivent concrétiser la situation en essayant de comprendre toutes les circonstances qui ont amené les acteurs du processus à prendre une décision spécifique. A cet effet, notre mission est couronnée par une série de recommandations à valeur ajoutée pour supprimer les causes des dysfonctionnements et les risques y afférents probables ou constatés. Tout le processus d'audit est mené en collaboration avec la structure auditée, avec une totale transparence. Le rapport d'audit, issu de la mission doit être au final exact, objectif, constructif complet et utile pour la structure auditée. La preuve en est le taux d'application global des recommandations qui dépasse les 62%.

Arzew-ports-com : *Il se peut qu'il y ait contestation des résultats de l'audit. Sur quelles bases objectives sont définies les normes d'audit ?*

Mme Tamdrari : D'abord la qualité du travail de l'auditeur interne dépend essentiellement de son objectivité, de sa compétence et conscience professionnelle ainsi que de son indépendance au sein de l'entreprise. Etre auditeur, c'est avoir les capacités d'écoute, savoir communiquer et être apte à convaincre. Pour amener le responsable de la structure auditée à adhérer aux résultats de l'audit et aux recommandations, l'auditeur doit avoir une démarche structurée et un discours convaincant.

Lors de la réunion de clôture, s'il y a des contestations sur des dysfonctionnements, elles sont débattues et on peut arriver, si les arguments du responsable de la structure sont fondés, à supprimer la constatation du dysfonctionnement du rapport. En cas de persistance d'un différend, le responsable de l'audit interne doit agir en fonction de l'appétence au risque et des seuils de tolérance définis par l'organisation ou de son opinion sur la qualité des dispositifs de traitement des risques en place et dans le cas échéant, c'est au directeur général de décider de mesures correctives à prendre.

Arzew-ports-com : *Comment et en direction de qui se fait la communication des résultats ?*

Mme Tamdrari : Chaque mission d'audit est conclue par une réunion de clôture où nous devons rendre compte des résultats et des constatations au responsable de la structure auditée, parce qu'il est le responsable de son dispositif de contrôle interne. Un projet de rapport lui est remis au moins une semaine auparavant. Nous devons lui rendre compte des faiblesses de son système parce que cela va impacter ses objectifs. Un rapport d'audit est également remis au directeur général et aux membres du comité d'audit pour validation de notre travail et de la démarche d'audit. Si une étape est mal traitée ou occultée, le comité d'audit peut rejeter les résultats et nous invite à refaire la démarche. Le comité d'audit est un organe de contrôle de par sa composante de membres du conseil d'administration qui est l'organe suprême de contrôle au niveau de l'entreprise.

Arzew-ports-com : *Quelle est l'incidence des risques sur les performances de l'entreprise ?*

Mme Tamdrari : Toute entreprise est motivée par des objectifs, seulement voilà il n'y a pas d'objectifs sans incertitudes, nous évoluons ainsi dans un environnement par nature incertain (changement de ressources, de

modes opératoires, changement de législation, de problèmes exogènes et la survenance d'évènements extraordinaires telle que l'avènement de la pandémie de la Covid 19 qui a perturbé les économies du monde entier. Il y a aussi les risques opérationnels, les risques financiers, environnementaux qui influent sur les objectifs de l'entreprise).

Atteindre les objectifs c'est donc prendre des risques. Cela ne signifie pas pour autant, qu'il faille de façon inconsidérée, la fin ne justifie pas tous les moyens. Etre performant c'est atteindre des objectifs tout en maîtrisant les risques qu'il est nécessaire de prendre et ceux auxquels on est exposé.

Il n'y a pas de performance durable sans être capable de gérer les risques donc de les mesurer et de les évaluer.

Arzew-ports-com : *Combien de missions d'audits menez-vous par année ?*

Mme Tamdrari : De 2017 à 2020, nous avons effectué 45 missions. C'est en moyenne 10 à 12 missions par an. Cela dépend de la complexité des thèmes choisis, de la disponibilité des auditeurs aux profils qui correspondent à l'activité à auditer.

Arzew-ports-com : *Quelles sont les structures qui sont les plus auditées ?*

Mme Tamdrari : L'audit interne est là pour donner une assurance raisonnable à la direction générale et au conseil d'administration de la maîtrise des opérations.

A cet effet et dans toute mission d'audit, nous nous basons essentiellement sur les audits opérationnels afin de s'intéresser à tous les processus de l'entreprise quel qu'ils soient il s'agit surtout des processus de prise de décision, des processus de reporting ou d'alertes vers la direction générale par exemple dans le cadre des audits des contrats. Nous vérifions depuis la phase d'appel d'offres, ouverture des plis, évaluation des offres, décision de la commission des marchés jusqu'à la signature du contrat et au-delà vers la phase réalisation, réception et paiement des situations. Il s'agit également des

processus de type « procure to pay », c'est-à-dire, depuis l'évaluation du besoin, la prise de commande, la livraison, la réception et le paiement ou depuis le recrutement, la formation, le paiement des salaires jusqu'à éventuellement la sortie en retraite. De par mon expérience, la plupart des missions déjà effectuées aboutissent à la direction des ressources humaines, vu son lien direct ou indirect avec les autres processus opérationnels, administratifs ou financiers, d'une part et de la diversité de ses activités et de son importance au sein de l'entreprise, d'autre part.

Arzew-ports-com : *Est-ce qu'il y a une mission d'audit plus difficile qu'une autre ?*

Mme Tamdrari : Chaque mission d'audit est unique, différente des autres de par son domaine d'investigation et les contraintes rencontrées sur terrain. Pour chaque mission, je mets sur pied une équipe d'auditeurs aux profils correspondant, plus ou moins, à l'activité à auditer et en tenant compte de leurs connaissances et de leur savoir-faire. Cependant je privilégie la polyvalence des auditeurs.

Arzew-ports-com : *Quelles relations y-a-t-il entre l'audit et le système de qualité ?*

Mme Tamdrari : Le SMQ a son référentiel ISO. Il intervient de manière ponctuelle en collaboration avec un organisme externe qui l'accompagne et valide la satisfaction client. Nous partageons beaucoup d'informations et pouvons même nous auditer l'un l'autre.

Arzew-ports-com : *Je vous laisse le soin de conclure :*

Mme Tamdrari : Je lance un appel à la tutelle pour la mise en œuvre d'un solide programme d'assurance et d'amélioration qualité, pour tous les processus liés à l'audit interne, notamment ceux qui concernent les ressources humaines et l'embauche et j'espère que cette fonction d'audit qui est exceptionnelle puisse être valorisée à l'échelle nationale. Il y a une adhésion des audités mais ce n'est pas encore un acquis. Il faut que l'audit fasse partie des mœurs de l'entreprise.



Assurances

La nécessaire vulgarisation

Le département juridique et contentieux de l'Entreprise Portuaire d'Arzew, profitant du passage du cabinet de courtage, INARA Assurances, désigné par la tutelle pour organiser le 13 juillet 2021 une journée de formation, d'information et de sensibilisation sur le domaine des assurances, en direction des cadres dirigeants de l'entreprise. L'assurance étant un domaine très vaste et très complexe, sa maîtrise nécessite des outils et des techniques que les cadres dirigeants et encore moins, le reste du personnel, n'ont pas nécessairement. L'occasion du passage du cabinet de courtage à l'EPA était donc propice pour vulgariser, un tant soit peu, la notion d'assurance au niveau, au moins, du management de l'entreprise. Une journée n'est certes pas suffisante pour aborder tous les aspects et faire profiter les cadres de toutes les connaissances en la matière, mais c'était une aubaine à ne pas rater.

Il n'était cependant pas dans l'ambition des organisateurs d'aborder le domaine des assurances dans son ensemble avec détails. Le programme de la journée avait donc trait aux généralités de l'assurance, aux contrats d'assurance et aux risques.

« L'activité de l'entreprise portuaire d'Arzew présente beaucoup de spécificités, elle nécessite une assurance qui en tienne compte. Une assurance, en quelque sorte personnalisée. A l'exemple de la responsabilité civile aconage qui nécessite certaines conditions particulières dans la rédaction du contrat d'assurance. Nous avons aussi le parc naval qui génère la plus grande prime dans le contrat d'assurance, nous avons également les parcs engins de manutention et véhicules qui sont énormes. Nous avons également la responsabilité civile générale,

le risque incendie, le vol et le risque multi-habitation et catastrophes naturelles. Il y a enfin, l'assurance de vie avec la TALA Assurance, une filiale de la CAAT », nous déclare Madame BELHADJ Tahar, cheffe de département juridique et contentieux et principale organisatrice de l'évènement pour qui la journée devait permettre aux cadres d'avoir au moins une idée sur comment gérer tous les contrats d'assurance inhérents à ces risques.

Etaient présents les responsables du cabinet de courtage, en l'occurrence le gérant, Monsieur Bouguerra Ahmed, Monsieur TAHI Mustapha directeur général adjoint, ancien cadre de la CAAT et qui assure la formation au niveau de GEMAFORM et Monsieur Mouaki Mohamed sous-directeur technique. Les organisateurs tenaient à saisir cette occasion pour faire profiter les cadres de l'EPA des larges connaissances de ces spécialistes dans le domaine de l'assurance.

Pour cette première initiative, ce sont les cadres dirigeants qui étaient ciblés, « nous avons jugé opportun de cibler cette catégorie, d'abord, parce qu'ils sont aux premières loges pour les passations de contrats. », nous déclare Madame BELHADJ Tahar

Les débats, au cours de cette journée étaient très riches en questionnements et en éclaircissements. Ainsi le directeur de l'exploitation et de la manutention, qui a été à l'origine de l'initiative de tenue de cette journée, a posé des questions sur la responsabilité civile aconage, sur la responsabilité des armateurs et comment appliquer le droit de réserve en cas d'avarie de la marchandise. D'autres préoccupations ont été émises auxquelles l'animateur de la conférence a répondu, même si c'est resté au stade des généralités, telles, la définition du



risque, de la prime, du contrat d'assurances, les responsabilités, les procédures à observer en cas de sinistre, les délais réglementaires de déclaration. La journée a également été une opportunité pour informer les cadres présents sur la manière de procéder à la déclaration, comment collaborer avec le département juridique, qui s'occupe de la rédaction de la déclaration de sinistre, qui assiste la direction concernée et qui sert d'intermédiaire entre elle et la compagnie d'assurance.

Pour mieux vulgariser toutes ces questions, les organisateurs ont proposé la tenue d'autres journées durant lesquelles chaque fois un thème sera abordé avec plus de détails.

En tenant compte de l'expérience et des préoccupations émises par les présents, les futures journées auront essentiellement pour thèmes, la responsabilité civile acconage qui concerne les risques liés à la manutention des marchandises au débarquement et à l'embarquement. A ce sujet, au cours de la journée, une préoccupation a été soulevée par le directeur de l'exploitation et de la manutention concernant les emballages défectueux sans que

la marchandise n'en soit affectée. Cela n'empêche pas certains partenaires de faire des réserves. C'est à ce titre que le formateur a insisté sur la nécessité de la présence d'un expert désigné par la compagnie d'assurance pour le compte de l'EPA, au débarquement ou à l'embarquement quand il s'agit de marchandises présentant des risques.

Les autres thèmes concerneront, respectivement les risques liés à la navigation côtière et de servitudes et le risque voyage qui couvre le voyage de la marchandise de son point de départ à l'étranger, en passant par les différents ports, jusqu'à l'arrivée au port d'Arzew.

Ce sont donc les assurances des activités prioritaires liées au caractère spécifique du port et de celles présentant des risques répétitifs qui seront vulgarisées en premier lieu, lors des prochaines rencontres pédagogiques sur le sujet.

Notre interlocutrice tint à nous informer que l'EPA bénéficie, pour son personnel, en plus de l'assurance contractée avec la CNAS, d'une autre, complémentaire avec TALA Assurance, une filiale de la CAAT. C'est le comité de participation de l'entreprise qui représente l'EPA dans les négociations et l'établissement de contrats avec cette compagnie. Les prestations de cette compagnie couvrent certains frais tels que les décès, mariages, interventions chirurgicales, circoncisions, etc.

« Actuellement le département juridique et contentieux de l'EPA est lui-même assisté par le cabinet de courtage, mais souvent procède à la déclaration et la gestion des dossiers sinistres directement à la compagnie d'assurance sans passer par ce cabinet », nous déclare madame Belhadj Tahar.

Condoléances



Consternés par la disparition de leur collègue, Monsieur Bedrani Benyagoub, rappelé à dieu le 07 juillet 2021, le directeur général, les cadres dirigeants, le conseil syndical et le comité de participation se joignent à la peine de l'ensemble des travailleurs de l'EPA et présentent leurs sincères condoléances à

la famille du défunt et l'assurent de leur indéfectible soutien.

Feu Bedrani Benyagoub est né le 1er janvier 1973 à Arzew.

Il était marié et père de deux enfants. Il a rejoint l'entreprise portuaire d'Arzew le 1er juin 2008 en qualité de gardien, puis a été promu au poste d'agent de prévention et de sûreté à partir du 26 juillet 2017, poste qu'il a occupé jusqu'à son décès.

إنا لله وإنا إليه راجعون

Madame BELHADJ Tahar Nassima La garante du respect de la législation

Madame BELHADJ Tahar Nassima née Nedjadi est cheffe de département juridique et contentieux à l'EPA. Après avoir obtenu son baccalauréat Sciences, en 1996, Nassima Nedjadi s'inscrit en faculté de droit, sous insistance de son père, alors qu'elle aurait pu opter pour une matière scientifique, mais elle tint à exaucer son souhait. Elle obtient sa licence en droit en 2000 puis son CAPA, en 2002, qui la prédestine à exercer le métier d'avocat. Peu avant, elle est recrutée à l'EPA le 5 janvier 2002, en qualité d'attachée de direction. Et le bail se poursuit...



Beaucoup de perspectives s'ouvraient à la jeune juriste à l'époque, comme exercer le métier d'avocat ou travailler pour obtenir des masters, mais elle privilégia la stabilité. Stabilité qui généra de la passion, parce que madame BELHADJ Tahar ne jure que par son métier à l'EPA et par l'épanouissement que lui a apporté son travail.

Gravissant les échelons Madame BELHADJ Tahar est actuellement chef de département juridique et contentieux qui dépend hiérarchiquement de la direction des ressources humaines. Elle a sous son autorité deux services, celui des assurances et celui du contentieux juridique et veille réglementaire. Le département emploie 4 personnes avec des missions et tâches bien définies.

Si elle ne prend ses directives que du directeur des ressources humaines et du directeur général et ne rend compte qu'à ces deux responsables, la cheffe de département juridique et contentieux travaille en collaboration avec toutes les directions de l'entreprise.

« C'est une obligation de travailler avec toutes les directions parce que nous sommes le support juridique de toutes les activités et les conseillers en la matière de tous les responsables des structures. Nous les assistons dans l'élaboration des contrats et les déclarations d'assurance, notamment », nous précise Madame BELHADJ Tahar.

Madame BELHADJ Tahar est également présidente du comité de veille réglementaire qui a été créé en 2018. Ce comité est créé pour développer la veille réglementaire, la généraliser à tous les niveaux d'activité et coordonner ses actions conformément aux exigences de la norme ISO 9001/2015. Le comité a également un rôle de sensibilisation et de veille à la conformité de l'application des lois et textes réglementaires. Chaque direction de

l'entreprise est représentée dans ce comité qui se réunit une fois chaque trimestre. Avec son chef de service veille réglementaire, elle procède à l'identification et fait l'étude des nouveautés en termes de lois et de parution des textes réglementaires. Le comité étudie surtout les textes spécifiques à l'activité maritime. Le rôle du comité est primordial, car les directeurs des structures ne sont pas nécessairement des juristes de formation et la présence de Madame BELHADJ Tahar contribue à vulgariser les textes et à les interpréter correctement au niveau des directions.

Le département juridique et contentieux s'occupe également d'assurances. Il s'agit de l'assurance du patrimoine, déclaration de sinistres, suivi des enchères pour le compte de l'entreprise etc...

Le département a pour mission également de gérer le contentieux et le précontentieux. Ce dernier terme désigne un processus où les différends avec les tiers en matière de créances sont réglés à l'amiable, sans recourir nécessairement à l'arbitrage de la justice. Le département de Madame BELHADJ Tahar, prend en charge dans ce cas précis le suivi des créances et leurs remboursements par l'établissement d'échéanciers.

Le département collabore également avec son homologue du personnel en matière de traitement des revendications des travailleurs, en matière d'établissement et de gestion des conventions. Dans les négociations entre la direction et le partenaire social, ou parfois devant des différends, même si le département juridique est d'abord représentant de la direction, il s'érige en arbitre de par sa maîtrise des lois et textes réglementaires qu'il se fait un devoir de vulgariser et d'expliquer aux uns et aux autres.

Madame BELHADJ Tahar qui se félicite de la bonne harmonie qui règne au niveau de l'entreprise, actuellement et de l'écoute dont elle bénéficie au niveau de sa hiérarchie, nous dit que le rôle du juriste est mieux considéré qu'avant. « Avant, nous faisons le pompier. Nous intervenons en catastrophe quand il y a des problèmes. Maintenant non, notre rôle est devenu plus préventif. Nous anticipons les conflits et les différends ». C'est dans cet ordre d'idées que le groupe SERPORT a organisé, il y a quelques années une journée d'étude dédiée au sujet. L'essence de ce qui en est ressorti est que le juriste doit intervenir en amont, prévenir les conflits, mettre en place les garde-fous juridiques et non intervenir après apparition des litiges et différends. « On ne peut, bien sûr pas tout prévoir, mais notre action en amont permet au moins de minimiser les préjudices », nous dit Madame BELHADJ Tahar qui précise tout de même que certains conflits ont été avortés grâce à leur prise en charge par le département juridique qui en avait anticipé les conséquences et réglé les litiges par la discussion et la concertation, sans aller à l'affrontement devant les tribunaux ou l'inspection du travail.

Madame BELHADJ Tahar qui a une conception souple de l'activité juridique, préconise donc les règlements des conflits, notamment ceux internes à l'entreprise, par la discussion et l'argumentation objective. Son bureau, dit-elle, est toujours ouvert aux travailleurs et à leurs représentants pour écouter leurs revendications et en atténuer les conséquences poussant éventuellement à l'affrontement.

Heureusement, constate Madame BELHADJ Tahar, la prise de conscience et la culture syndicale évoluent positivement : « nous avons de jeunes syndicalistes très cultivés avides de connaissances juridiques qui peuvent protéger les intérêts des travailleurs et encadrer leurs actions de revendications légitimes. Les syndicalistes d'aujourd'hui ne se considèrent plus comme les adversaires – pour ne pas dire les ennemis- de l'administration mais des partenaires travaillant pour un intérêt commun », et d'ajouter : « dans ce partenariat, nous veillons à ce que les intérêts des uns et des autres soient préservés et que chaque partie observe scrupuleusement l'application de la loi.»

Un autre aspect de l'activité de l'entreprise devrait requérir l'attention, voire la collaboration du département juridique, à savoir la passation des marchés. Cependant, pour cela, la direction des marchés a ses propres juristes, cependant la cheffe de département juridique est membre de la commission d'évaluation des offres. Elle y intervient à ce titre. Son département peut être sollicité en cas d'ambiguïté dans les clauses d'un contrat de marché pour en faire l'analyse et conseiller une autre mouture, mais ce cas de figure ne s'est jamais présenté

jusqu'à maintenant et jamais aucun contentieux n'a été signalé dans les marchés publics.

A propos de la relation entre les juristes d'entreprise et les avocats d'entreprise, Madame BELHADJ Tahar nous déclare : « en toute modestie, nous gérons nous-mêmes nos affaires judiciaires. Nous passons par l'avocat d'entreprise juste devant la cour, parce que nous y sommes contraints par la loi de 2008, relative aux procédures civiles et administratives. Par contre, quand il s'agit d'affaires qui passent devant le tribunal, généralement, nous nous en occupons nous-mêmes, d'autant que le maritime a des spécificités que ne maîtrisent que les juristes de l'entreprise portuaire ». D'un autre côté, l'EPA n'a pas de convention longue durée avec un avocat. Pour chaque dossier qui nécessite l'intervention d'un avocat, le service juridique en sollicite un selon les circonstances et la nature du dossier.

Les aspects juridiques les plus importants sont ceux relatifs aux conflits sociaux. Ce sont les revendications individuelles relatives, généralement, aux promotions, aux différends des interprétations des accords collectifs, aux négociations, etc.

Madame BELHADJ Tahar nous rapporte une de ses missions les plus ardues lors d'un litige né suite à une opération de sauvetage en 2009. Le litige a opposé l'entreprise à l'équipage qui a opéré le sauvetage par rapport à la distribution des dividendes. Les membres de l'équipage devaient percevoir des indemnités d'une partie de la somme perçue par l'entreprise en paiement de la mission de sauvetage. Le conflit avait trait aux modalités de répartition de la prime de sauvetage entre l'armateur et l'équipage. Devant le vide juridique en la matière, les deux parties ont dû recourir à la justice qui a tranché au bout de 4 années de procédures.

Même si elle apporte beaucoup en termes de compétence et d'expertise juridique, madame BELHADJ Tahar tient surtout à valoriser ce qu'elle a appris elle-même au contact de ses collègues, au contact de l'environnement de l'EPA et auprès des différentes institutions avec lesquelles son travail la met en contact. Ainsi, apprécie-t-elle son passage, en qualité de représentante de l'EPA, au sein du bureau de conciliation de l'inspection du travail qui se réunit une fois par semaine. Elle considère avoir honnêtement apporté beaucoup à la connaissance de ses pairs au bureau en matière de réglementation appliquée au social.

La cheffe de département juridique au niveau de l'EPA se dit amplement satisfaite du choix de sa carrière au niveau de l'entreprise. Elle considère le secteur portuaire très attrayant et très instructif dans tous les domaines. Elle n'échangerait pas sa carrière pour une carrière d'avocate, même si cette dernière est plus alléchante sur le plan pécuniaire.

Ouahrani Kada

La logistique au service de la performance



Chef de service installations spécialisées et logistique qui dépend de la direction de l'exploitation, Ouahrani Kada gère le parc engins de levage, à savoir les chariots élévateurs, les grues ainsi que les camions d'assainissement, les camions citernes, etc. Il a également sous sa responsabilité le pont bascule et les opérations de nettoyage et enlèvement des ordures. Recruté à l'EPA en 2002, il occupe d'abord le poste de gestionnaire de parc engins de levage pour, ensuite être promu à son poste actuel en 2014. Ses responsables ne tarissent pas d'éloges à son égard, louant sa perspicacité, son sens du devoir, sa ponctualité. Ils disent de lui qu'il est méticuleux et aime le travail bien fait. Son sens de l'initiative est également relevé par sa hiérarchie. On loue, dans ce sens, sa participation à la réorganisation du travail, notamment au niveau du pont bascule.

Le parc se compose de 13 chariots élévateurs de 3 à 6 tonnes, d'une grue de 160 tonnes et de deux grues Grove de 51 tonnes. Il dispose également de 3 chariots élévateurs de 28 tonnes, un chariot de 15 tonnes, 3 chariots reach stacker de 45 tonnes pour le traitement de conteneurs pleins, 3 chariots reach stacker de 9 tonnes pour le traitement de conteneurs vides, un chariot de 4,5 tonnes, quatre (04) camions d'assainissement pour les bennes à ordures, un camion balayeur et deux ponts bascules qui fonctionnent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7

L'activité « installations spécialisées et logistique », sans être « une activité de prestige », n'en demeure pas moins une tâche névralgique à l'EPA, voire stratégique.

De son organisation et de la disponibilité de ses équipements et de son personnel, dépend la fluidité de la manutention par ce qu'elle œuvre à mettre à disposition les engins nécessaires au chargement, au déchargement et à l'entreposage. C'est d'elle aussi que dépend l'hygiène des surfaces et des bâtiments et celle des navires. C'est pour cette raison que cette activité est régie par une organisation méticuleuse. Le moindre oubli peut causer des retards irrattrapables au niveau de la manutention. Les activités sont rigoureusement organisées et obéissent à des protocoles précis. Le service de Monsieur Ouahrani est en relation avec deux autres services qui lui commandent les prestations, à savoir ceux de la manutention et de l'acconage. « Ils me remettent des bons et je mets à leur disposition l'engin demandé, grue ou chariot élévateur. Rien ne bouge sans une demande faite par bon, émis par le chef de service concerné et sans que je ne signe le bon de mobilisation de l'engin », nous dit monsieur Ouahrani.

Dans le volet hygiène, le service est donc chargé du nettoyage des enceintes portuaires d'Arzew et de Bethioua. « Nous faisons le nettoyage des terre-pleins, des surfaces et des bâtiments. Nous nous occupons également de récupérer les bennes à ordures des navires accostés que nous acheminons à l'aide de nos camions d'assainissement vers le centre d'enfouissement technique, avec lequel nous avons une convention », nous déclare encore Monsieur Ouahrani, qui précise que



les frais de nettoyage des terre-pleins et des surfaces sont à la charge des clients dont les marchandises y étaient entreposées ou dont les marchandises génèrent des poussières ou des débris au déchargement.

Monsieur Ouahrani nous précisera également que les camions de nettoyage effectuent plus de 80.000 rotations par an et ramassent l'équivalent d'un million de tonnes de débris

Les débris les plus courants sont les chutes de bois d'emballage et celles de métal de cerclage des colis, générés par le déchargement, la manipulation, l'entreposage et l'enlèvement. L'enlèvement quotidien de ces débris est nécessaire pour éviter les crevaisons des engins par les clous contenus dans les bouts de bois ou par les déchets métalliques. Concernant les bâtiments administratifs, le service s'occupe du ramassage, deux à trois fois par semaine, des poubelles à l'aide d'une benne tasseuse et le nettoyage et la désinfection systématiques des bennes après passage du camion et enlèvement. Le service s'occupe également de l'avitaillement des navires en eau douce.



Maaref Merine Plombier chauffagiste

Il est des métiers de l'ombre qui sont essentiels à la bonne marche d'une entreprise, au bien-être de ses travailleurs et à son image.

Dans le contexte d'une activité de trafic maritime où les fonctions d'acconage, de manutention, de pilotage de remorquage, de commercialisation, de management, de comptabilité, pour ne citer que ceux-là, sont largement sollicitées, constamment évaluées et leur qualité mise en avant, un métier comme la plomberie fait office d'intrus. Il est pourtant impensable d'imaginer le bon fonctionnement de toutes les activités si celle de la plomberie fait défaut.

Maaref Merine est chef d'équipe plomberie à l'EPA. Il veille, avec son équipe au bon fonctionnement des installations d'eau, de sanitaires, de plomberie et de chauffage dans l'ensemble des bâtiments tant administratifs que techniques au niveau de l'ensemble des installations portuaires. Il s'occupe également de l'entretien du réseau incendie. Ces mêmes travaux sont généralement menés au niveau des remorqueurs, avec la nuance que le réseau de plomberie au niveau de cet engin est mêlé à la tuyauterie, ce qui rend son entretien un peu plus difficile. Il a pour cela sous ses ordres, un plombier, un aide-plombier et des apprentis.

Merine a rejoint l'EPA en 2006. Auparavant il a fait ses classes dans le métier dans une entreprise sous-traitante au chantier naval de Mers el Kébir, après avoir appris les rudiments du métier auprès de son père. Notre plombier a plusieurs cordes à son arc : « J'ai également fait l'aménagement et l'entretien des puits et celui des hammams ». Un ensemble d'activités pour lesquelles il cumule une expérience de 27 ans, malgré son allure jeune.

Merine demeure toutefois, très concentré sur son travail à l'EPA, car dit-il « dans ce domaine la moindre négligence peut avoir des conséquences néfastes. C'est pour cela que je suis tout le temps aux aguets pour détecter la moindre panne ou fuite. » Ce qu'il craint le plus, ce sont les pannes des chaudières au niveau des bases de vie des travailleurs marins.

Le travail ne connaît pas de répit car, nous dit-il « Il y a toujours quelque chose à faire ou une panne à réparer »

Il nous dit que le plus important dans le métier, en plus du savoir-faire, est l'honnêteté. « Mon père qui m'a appris le métier ne cesse de me répéter que le plus important est de contribuer à ce que l'eau ne soit pas gaspillée »

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

Indicateurs	1èr Semestre		
	2020	2021	VAR %
A) - Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	20 678 689	19 885 585	-3,84
1.1- Trafic à l'import	598 435	769 827	28,64
1.2- Trafic à l'export	20 080 254	19 115 758	-4,80
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	24 217 214	22 044 774	-8,97
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	18 855 237	18 043 210	-4,31
a) Import	513 303	688 390	34,11
b) Export	18 341 934	17 354 820	-5,38
3.2- Vrac solides (tonne)	1 742 808	1 691 163	-2,96
a) Import	22 650	55 551	145,26
b) Export	1 720 158	1 635 612	-4,92
3.3- Marchandises diverses (tonne)	80 644	151 212	87,51
a) Import	62 482	25 886	-58,57
b) Export	18 162	125 326	590,05
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	18 855 237	18 043 210	-4,31
a) Import	513 303	688 390	34,11
b) Export	18 341 934	17 354 820	-5,38
3.5- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	1 823 452	1 842 375	1,04
a) Import	85 132	81 437	-4,34
b) Export	1 738 320	1 760 938	1,30
3.6- Trafic céréales (tonne)	0	0	0,00
a) Import	0	0	0,00
b) Export	0	0	0,00
3.7- Trafic conteneurs (EVP)	8 994	2 677	-70,24
a) Import (EVP)	3 341	764	-77,13
Nombre pleins	3 341	764	-77,13
Nombre vides			
b) export (EVP)	5 653	1 913	-66,16
Nombre pleins	1 032	0	-100,00
Nombre vides	4 621	1 913	-58,60
3.8- Trafic conteneurs (tonne)	11 737	8 806	-24,97
a) Import (tonne) Net	9 079	8 806	-3,01
Nombre pleins (Tonnes)	9 079	8 806	-3,01
Nombre vides (Tonnes)			
b) export (tonne) Net	2 658	0	-100,00
Nombre pleins (Tonnes)	2 658	0	-100,00
Nombre vides (Tonnes)			
3.9- Taux de conteneurisation (%)	0,64%	0,48%	-25,74
3.10- Trafic véhicules (Nbr)	0	0	0,00
a) Import	0	0	0,00
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	695	673	-3,17
2- Nb navires à la sortie	695	675	-2,88
3- Nb moyen navire/jour sur rade	3,73	3,60	-3,49
4- Nb moyen navire/jour à quai	3,84	3,73	-2,86
5- Séjour moyen navire/Rade (jours)	2,50	2,23	-10,80
6- Séjour moyen navire/Quai (jours)	1,83	1,89	3,28
7- TAT Navires céréaliers			



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>