



E.P.A
مؤسسة ميناء أرزيو



Intertek

ArzewPorts.com

Revue trimestrielle de l'Entreprise Portuaire d'Arzew n°03, octobre 2018

Visite de travail d'un expert britannique à l'EPA

Sûreté portuaire et maritime : Coopération algéro-britannique Page: 04



Renouvellement des membres du comité de participation

Page: 14



ARKAS
veut s'inscrire
dans le temps
en Algérie

Page: 07

Sommaire

Page : 04

Visite de travail d'un expert britannique à l'EPA

Page : 05

Editorial : Lasûreté portuaire, maillon fort du développement

Page : 06-6

ARKAS veut s'inscrire dans le temps en Algérie

Page : 08-9

Bureau de Sureté Portuaire EPA
Véritable interface navire/ terre

Page : 10-11

EGPP Arzew
Des potentialités à valoriser

Page : 12-13

« Portus Magnus » :
Bethioua Une ville, une histoire

Page : 14

Renouvellement des membres du comité de participation

Page : 15

Cérémonie de remise des prix aux enfants lauréats

Page : 16-19

« PORTS ET NAVIRES PETROLIERS »

Page : 20-21

Histoire

Page : 22-23

Principaux indicateurs de l'activité portuaire

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
Coordination de l'édition : N.Benchachoua
Rédaction : N.Benchachoua et R. Mahi
Conception et réalisation MAA-COM
Tel : 0553297187
Conception graphique M. Amrous
Infographie : M.Amrous



Tel/fax 041 274 197. Mobile 0553 297 187

Message du PDG de SERPORT, Achour Djelloul à l'ensemble des travailleurs des ports d'Algérie.



J'ai été désigné pour conduire les destinées du Groupe SERPORT, et de mener à bien les objectifs des ports, dans le cadre de leur mission et leurs activités, mais aussi pour assurer leurs objectifs de développement, issus des programmes gouvernementaux sectoriels. Les ports représentent un maillon de la chaîne logistique nationale qui est appelée à se métamorphoser à l'instar de la politique de refonte économique et qui vise, de la part des ports, un soutien indéfectible à destination de l'appareil de production nationale, qui s'inscrit dans une démarche de stimulation des exportations. Outre la noble mission dévolue aux ports, l'implication de chacun des travailleurs est plus que nécessaire et fondamentale de surcroît. Les maîtres mots qui constitueraient notre gage de réussite sont : dialogue, concertation, échange, sérénité, objectivité. Ce seront les atouts de notre diligence permanente pour assurer ce challenge. A toute la famille portuaire

BONNE CHANCE



Visite de travail d'un expert britannique à l'EPA

Sûreté portuaire et maritime : Coopération algéro-britannique

Dans le cadre de la coopération algéro-britannique dans le domaine de la sûreté des installations portuaires et des navires, un expert du département des transports de grande Bretagne en l'occurrence M DES NEWTON a effectué, pendant deux jours, une visite de travail au sein de l'entreprise portuaire d'Arzew. L'expert a d'abord assisté à une séance de travail présidée par le Président Directeur Général de l'EPA M. Mouilah, assisté des cadres de l'entreprise et des corps constitués. Diapositifs à l'appui, l'expert a eu un topo général sur l'entreprise portuaire d'Arzew, en matière d'infrastructures, de capacité, du matériel et équipements, de l'exploitation de son outillage, des installations portuaires ainsi que des travaux d'aménagement et de création d'infrastructures, du plan et de la mise en application des mesures de sûreté



portuaires, ainsi que des dispositifs mis en place dans les structures portuaires d'Arzew, de Béthioua et de Mers El Hadjadj.

L'expert britannique a par la suite visité des sites dédiés de l'entreprise portuaire d'Arzew où il a constaté le degré et la qualité d'application et de mise en œuvre des règles ISPS.

Une visite approfondie du port commercial ainsi que des quais spécialisés (petrochimique) ont été au centre de sa tournée. Cet expert britannique très strict et pointilleux sur le respect des procédures de sûreté ayant cours au port d'Arzew a, par ailleurs, émis quelques recommandations d'ordre organisationnel et logistique tout en affichant sa pleine satisfaction quant à l'application rigoureuse des mesures de sûreté au niveau de l'ensemble des installations.



La sûreté portuaire, maillon fort du développement



Toute stratégie de développement portuaire risque d'être incomplète, voire désuète, si elle ne prend pas en compte l'aspect lié à la sûreté des personnes, des biens et des infrastructures.

Les ports d'Arzew et de Bethioua sont, dans ce contexte, des cas d'espèce, dans la mesure où la sûreté est la préoccupation principale.

Notre activité nous impose une vigilance de tous les instants et, pour cela, la mise en place d'instruments et une forme d'organisation alliant efficacité et souplesse. En d'autres termes, la nature de notre activité nécessite la mise en place d'un dispositif rigoureux qui ne tolère pas la moindre faille ni la moindre complaisance, sans que cela ne soit handicapant pour l'activité elle-même.

Les impératifs de sûreté sont multifformes. En plus de notre astreinte à l'application des termes du code ISPS régissant, à l'échelle universelle, les dispositifs de sûreté portuaire, nous faisons face aux exigences sécuritaires induites par la spécificité de nos deux ports. Les défis sécuritaires ont trait aux risques générés par des marchandises hautement inflammables et potentiellement polluantes, ce qui nécessite la mise en place de dispositifs complémentaires qui s'ajoutent à d'autres imposés par le caractère stratégique de nos deux ports, plateformes logistiques de soutien à la commercialisation de la principale source de revenus du pays.

Notre préoccupation a donc toujours été de mener à bien les tâches de sécurisation du port par rapport aux multiples défis qu'il doit relever dans ce domaine.

La présidence par l'EPA du comité de sûreté et de sécurité portuaires, dans le cadre de MEDPORT renseigne sur nos capacités et notre expérience en la matière. Cette qualité est confortée également par la visite d'un expert du département des transports de grande Bretagne en l'occurrence M Newton qui a affiché sa pleine satisfaction quant à l'application rigoureuse des mesures de sûreté au niveau de l'ensemble des installations portuaires.

*Lakhdar Mouilah
PDG de l'EPA*

ARKAS veut s'inscrire dans le temps en Algérie

Avec pas moins de 104 000 EVP réalisés en 2017 et des prévisions de l'ordre de 107000 EVP à fin 2018, ARKAS LINE, premier armateur de porte-conteneurs turc avec une flotte de 50 navires, est l'un des leaders du transport maritime dans le bassin méditerranéen. Présent depuis plus de 20 ans en Algérie, le groupe ARKAS s'implique fortement dans le développement économique du pays. Aujourd'hui ARKAS ALGERIE SPA dont le siège social est à Alger se hisse à la 3ème place et est présente à Oran, Arzew, Bejaia, Skikda et Annaba. Privilégiant les partenariats durables, ARKAS LINE s'est associée avec l'armateur national CNAN-MED, acteur historique du transport maritime, afin de réaliser des flux logistiques nécessaires à la production des véhicules à l'Usine RENAULT ALGERIE PRODUCTION d'Oued Tlelat.

En effet, une convention a été signée à Alger entre la société algérienne de transport maritime CNAN-Med et son homologue turc ARKAS LINE pour transporter les pièces destinées à l'usine de RENAULT ALGERIE PRODUCTION (RAP) d'Oued Tlelat (Oran). « Ce partenariat entre CNAN-MED et ARKAS LINE est une mise en commun des ressources entre les 2 armateurs depuis les ports de Constanta (Roumanie) et Novorossiysk (Russie) via le port d'Istanbul Marport (Turquie) jusqu'à Arzew (Oran). Ce partenariat implique le déploiement de trois navires d'une capacité nominale de 1800 Equivalent vingt pieds (EVP). Les navires de cette capacité sont parmi les plus grands à escaler dans les ports algériens actuellement », nous a confié M. Adlane Belabdelouhab, Directeur Général d'ARKAS Algérie SPA.

Le groupe RENAULT ALGERIE dispose actuellement d'une usine de montage de véhicules Symbol, Sandero et Clio 4 à Oran. L'usine de Renault table sur une production de 70 000 voitures en 2018.

ARKAS s'est installée au port d'Arzew le 20 octobre 2015 pour répondre aux besoins de RAP. En effet, explique M. Adlane Belabdelouhab, vu l'augmentation des volumes, il était impératif d'escaler en Algérie de façon hebdomadaire et même à jour fixe. Les premiers flux ont débuté à Oran, mais, compte tenu des exigences en matière de régularité du service, le choix s'est alors porté sur l'EPA qui venait de réceptionner un quai refait à neuf. L'Entreprise Portuaire d'Arzew a été dès le début très réceptive à la faisabilité d'accueillir des navires porte-conteneurs et nous avons trouvé une main d'œuvre non seulement qualifiée mais aussi très motivée par ce nouveau challenge que représente la manutention de conteneurs.





Afin de mener à bien les opérations, l'EPA a procédé à la signature d'une convention avec l'Entreprise Portuaire de Mostaganem pour la location de chariots élévateurs de type Reachstacker.

« Nous avons bénéficié de la coopération totale de tous les départements à commencer par l'ancien PDG. Par la suite, ce partenariat s'est même renforcé avec l'arrivée de l'actuel PDG M.Mouillah » souligne le DG d'ARKAS SPA qui souhaite non seulement maintenir le service de la Roumanie mais aussi utiliser le port d'Arzew pour d'autres services maritimes car la région Ouest présente un très fort potentiel de développement auquel le groupe ARKAS souhaite participer.

Bureau de Sûreté

Véritable interface navire/terre

« La sûreté maritime a pour but de détecter les menaces d'actes illicites qui peuvent survenir sur les navires, les ports et les installations portuaires, et de prendre les mesures de protection contre ces menaces. La sûreté portuaire limite son champ d'action aux ports et aux installations portuaires (les terminaux). » Dixit M. Bouabida Aman Eddine, Directeur du BSP de l'EPA.

En effet, depuis les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats Unis, s'est imposée la nécessité de renforcer la sûreté de tous les points d'entrée sur un territoire, et notamment les ports. Cette prise de conscience a conduit à l'adoption, le 01 juillet 2004, du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (dit code "ISPS" : International Ship and Port Security code) de l'OMI (Organisation Maritime Internationale). Il a été repris en droit communautaire puis transposé en droit algérien par différents textes qui encadrent strictement les dispositions en matière de sûreté portuaire, notamment le décret exécutif n° 04-418 du 8 DhouKaada 1425 correspondant au 20 décembre 2004 modifié et complété par le n°18-190 du 02 dhou el kaada 1939 correspondant au 15 juillet 2018 portant désignation des autorités compétentes en matière de sûreté des navires et des installations portuaires et de création des organes y afférents.

Aussi, le BSP assure deux principales missions : Interne, et en relation avec les autres services de sûreté portuaire, il veille à faire appliquer le code ISPS (Des agents APS assurent pour cela la sûreté des installations du port), préparer et organiser des exercices de sûreté au niveau des installations portuaires en collaboration avec les services de la brigade de police des frontières maritimes, de la station maritime principale des gardes côtes et de la douane . Une mission Externe : Interface navire/terre,

point de contact avec les navires et armateur en matière de sûreté.

Le directeur du BSP est avisé par tous les intervenants de toutes les opérations qui peuvent se dérouler au niveau des installations portuaires et à bord des navires. Les procédures de sûreté doivent être respectées conformément aux dispositions du Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations portuaires.

Les navires ayant l'intention d'entrer au port d'Arzew doivent transmettre, 24 heures avant l'arrivée en rade, les informations en matière de sûreté « Pre-arrival Notice for security » conformément aux dispositions du code ISPS et de la circulaire n°10-04 du 28.06.2004 du Ministère des Transports, portant la Notification d'Arrivée. A défaut du respect de ces dispositions, le navire est considéré en infraction liée à la sûreté en vertu de la règle SOLAS XI – 2.9 et de la partie A du code ISPS. Les renseignements en matière de sûreté doivent comprendre : Caractéristiques du navire, informations liées au Certificat International de Sûreté du Navire (ISSC) : date de délivrance / date d'expiration et nom du gouvernement contractant ou de l'organisme de sûreté reconnu (RSO) qui a délivré le certificat ISSC, Niveau de sûreté applicable à bord du navire, informations sur les dix derniers ports touchés : Nom du port, pays, installation portuaire, niveau de sûreté applicable.

Le chef du BSP (PFSO), procède à l'évaluation

Portuaire EPA



des informations relatives à la sûreté des navires recueillies pour vérification. A défaut de l'envoi du document en question, l'accès au port (règle SOLAS XI- 2.9) peut être refusé au navire jusqu'à confirmation des renseignements demandés. Dès accostage du navire, les officiers assistants PFSO du port et le SSO du navire procèdent à l'établissement de « la Déclaration de Sûreté conformément à la réglementation en vigueur » (Dispositions du Code ISPS), et à la « mise en œuvre des mesures de sûreté édictées dans la déclaration » (DoS). En cas de changement des niveaux de sûreté, les officiers assistants PFSO et le SSO doivent se mettre en rapport ; une nouvelle « DoS » doit être établie. Les autorités de sûreté du port doivent être avisées pour les dispositions à prendre. Les officiers assistants PFSO informent et communiquent au SSO du navire toutes les informations nécessaires en matière de sûreté, dans ce cadre, la procédure de communication doit être mise en application ; (plan de communication à transmettre au navire). Tout incident et / ou problème lié à la sûreté, survenu à bord du navire doit être signalé/ notifié formellement et officiellement au PFSO conformément aux dispositions du plan de sûreté (PFSP et SSP). A la sortie du navire, l'agent consignataire doit

informer la BPFM pour procéder à la fouille du navire. L'officier de port de service s'assure que la fouille a bien eu lieu. L'accès au navire / port, (personnes, véhicules et matériel...), la manutention de la cargaison, la livraison des provisions de bord. Toutes ces activités doivent se conformer aux dispositions de sûreté édictées dans le code ISPS

Acronymes :

SNGC : service national des gardes côtes.
 SOLAS : convention de sauvegarde de la vie humaine en mer.
 Code ISPS : code international de la sûreté des navires et des installations portuaires.
 PFSO : port facility security officer – officier de sûreté de l'installation portuaire.
 B.S.P : bureau de sûreté portuaire.
 SSO : ship security officer – officier de sûreté du navire.
 CSO : company security officer – agent de sûreté de la compagnie.
 PFSP : port facility security plan – plan de sûreté de l'installation portuaire.
 SSP : ship security plan – plan de sûreté du navire.
 ISSC : international ship security certificate – certificat international de sûreté de navire.
 RSO : Recognized Security Organization – Organisme de Sûreté Reconnu.
 DoS : désigne un accord conclu entre un navire et soit une installation portuaire, soit un autre navire avec laquelle ou lequel une interface se produit et spécifiant les mesures de sûreté que chacun appliquera (déclaration of sécurité/ déclaration de sûreté)

EGPP Arzew Des potentialités à valoriser

L'Entreprise de Gestion des Ports e Abris de pêche d'Arzew « E.G.P.P. A » est l'une des dix (10) entreprises créées en juin 2004 au sein du portefeuille de l'ex- SGP-SOGEPORTS comme filiale de l'Entreprise Portuaire d'Arzew, régie par une convention Etat/entreprise signée en 2004. Et suite à des résolutions adoptées par le Conseil des Participations de l'Etat « C.P.E » n°01/145 du 17 septembre 2015, portant sur la réorganisation du secteur public marchand des transports maritimes, portuaires et terrestres. Une assemblée générale extraordinaire de l'Entreprise Portuaire d'Arzew du 20 février 2017 a adopté une résolution de transfert des actions détenues par l'entreprise portuaire d'Arzew dans le capital social de l'entreprise de gestion des ports et abris de pêche d'Arzew (EGPP.ARZEW/Spa) au profit du groupe SERPORT/Spa.

Il faut noter que cette infrastructure portuaire de pêche de la ville pétrolière qui est dotée, d'ailleurs, d'un plan d'eau très important, demeure sous-exploitée. Selon son responsable, plusieurs études ont été proposées dans l'agenda des autorités locales (A.P.W), notamment la réalisation de plusieurs appontements pour l'accostage des bateaux de pêche et l'extension du port de pêche d'Arzew coté front de mer.

avec un effectif de 18 personnes, le port de pêche s'étend sur une superficie de 13.525 m². Le port de pêche d'Arzew accueille actuellement douze (12) chalutiers et un thonier (01). Cinquante-quatre (54) sardiniers, soixante

(60) petits métiers sont dénombrés en croissance et dans le cadre de l'emploi de jeunes en plus d'une centaine d'embarcations de plaisance, ce qui démontre selon M Benmelouka, le déficit en matière d'accueil de plus de 46% de sa capacité d'accueil théorique. A noter que la même enceinte portuaire de pêche est dotée d'un quai sur une longueur de 230m et d'une profondeur de 4,50 à 0,5m et de deux (02) appontements longs de deux fois 52m et de 3m de large. L'édifice maritime cité est doté également d'une cale de halage pour le carénage des embarcations de pêche long de 14 m et large de 05 m et équipée d'un tirant à essieux arrière de 1,20 m et

fortifiée également d'un berceau de 30 tonnes. Concernant les superstructures, le port de pêche d'Arzew renferme 01 bâtiment administratif, 43 cases de pêcheurs de 30 m² chacune pour les armateurs, 72 resserres pour les plaisanciers et pêche artisanale, une halle à marée de 450 m² dotée de deux (02) chambres froides en concession, 01 fabrique de glace en écaille d'une superficie totale de 51 mètres carrés et dont la capacité de production journalière en glace est estimée à 12 tonnes, 01 chantier naval de 1.160 m², 01 comptoir de vente de matériel de pêche et pièces de rechange de 30 m², 01 cercle pour pêcheur de 30m², 01 bloc sanitaire de 16 m² et enfin une station d'avitaillement de 220 m².

En vertu de la convention Etat/ Entreprise signée en 2013, un programme d'investissement d'urgence de 470 millions de dinars est alloué à l'Entreprise de Gestion des Ports et Abris de pêche d'Arzew « E.G.P.P. A » pour le développement du port de pêche d'Arzew et l'abri de pêche de Kristel, selon le Directeur général M Benmelouka Abdesselem, qui précise que : « Plus de la moitié de ce programme d'urgence a été consacrée aux équipements dédiés à la lutte environnementale, à savoir, embarcation de nettoyage du plan d'eau et récupération des déchets solides, citernes d'eau douce, citerne de récupération des huiles usées, un tracteur agricole avec remorque et une station d'avitaillement en carburant».





Suite aux recommandations de l'ex SGP-SOGEPORIS dans le cadre du Groupement des E.G.P.P (GIC-EGPP), l'Entreprise de Gestion des Ports e Abris de pêche d'Arzew « E.G.P.P. A » a été chargée du suivi de la réalisation de l'abri de pêche de Kristel dont les travaux relèvent de la responsabilité de la direction des travaux publics de la wilaya d'Oran (D.T.P). Actuellement, l'ouvrage n'a pas été réceptionné. Selon M Benmelouka, des réserves majeures ont été formulées suivant les diverses visites de l'abri par les autorités locales de la wilaya d'Oran notamment le problème de la déviation de l'oued qui traverse le bassin ainsi que la position de lapasse d'entrée en cas d'intempéries, d'où la nécessité de la réalisation d'un brise lameset de doter l'abri de divers réseaux.

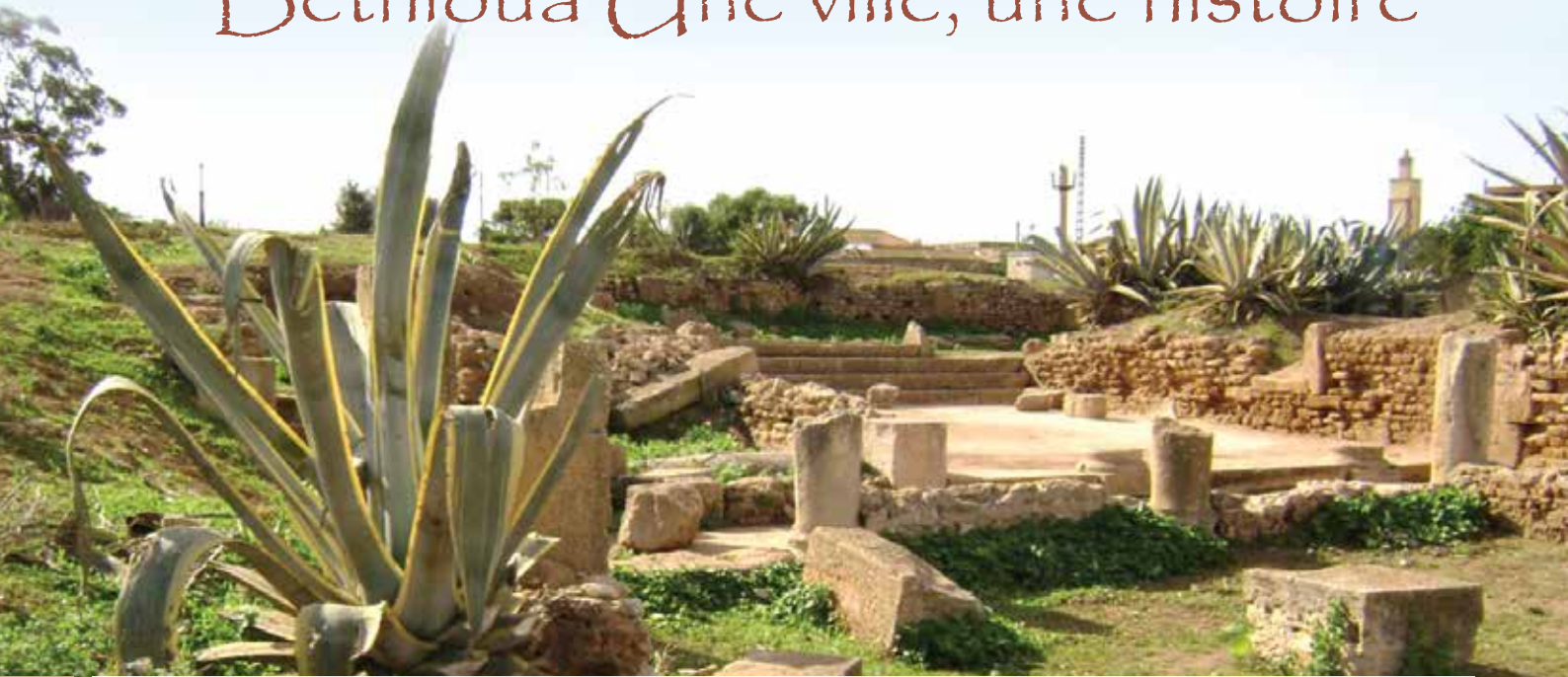
L'Entreprise de Gestion des Ports e Abris de pêche d'Arzew « E.G.P.P. A » a occupé en 2015 la première place suite à un concours national organisé dans le cadre de la 3eme édition de la campagne « Ports et barrages bleus » par l'ex ministère de la pêche et ressources halieutiques pour désigner la meilleure infrastructure à l'échelle nationale. De même qu'en 2016, elle décroche le premier prix régional et en 2017 le 1er prix local. Le même responsable a expliqué que le choix porté sur le port d'Arzew s'explique par les efforts déployés pour améliorer les conditions de son exploitation selon des critères définis comme l'organisation interne de l'infrastructure, les nouvelles opérations inscrites pour améliorer le cadre de travail au niveau des services opérationnels et leur environnement portuaire.



Profil

M Benmelouka Abdesselam est diplômé des universités d'Oran et de Lille (France). Il est titulaire d'une licence en sciences économique ainsi qu'un DESS en Commerce International. Il débute sa carrière en 1993, en tant que Cadre supérieur au niveau d'une multinationale dans le secteur pétrolier et gazier et dans le cadre de la rénovation du complexe Sonatrach/GNL2 et SONARCO au sud algérien. En 1995, il est Cadre dirigeant dans une entreprise de travaux publics et génie civil, puis Président directeur général de cette entreprise de 2003 à 2006. En 2007, il débute une autre carrière comme Cadre supérieur chargé du projet d'organisation de S.T.H, filiale de Sonatrach. Et c'est en 2012 qu'il intègre l'Entreprise de Gestion des Ports et Abris de pêche d'Arzew « E.G.P.P.A » jusqu'à ce jour, en qualité de Directeur général. En parallèle de 1994 à 2012, il enseigne à l'université d'Oran en qualité de maître assistant associé à la faculté des sciences économiques et à la faculté de droit et sciences politiques.

« Portus Magnus » : Bethioua Une ville, une histoire



Située à 40 km au nord-est de la ville d'Oran, Bethioua (Portus Magnus) le grand port, s'étend sur 108,6 km² et compte 68 000 habitants depuis le dernier recensement de la population. Elle est entourée par Aïn El Bia, Marsat El Hadjadj et Hassi Mefsoukh. Economiquement, Bethioua dispose d'un port gazier, d'installations pétrochimiques, d'une station de dessalement d'eau de mer, et d'exploitations de salines dans la sebkha d'Arzew.

Le site de Portus Magnus a été identifié aux ruines de Béthioua (ex Saint Leu), localisé à quelques kilomètres de l'actuel Arzew. Ayant plus de trente hectares de superficie, cette ville est considérée comme l'une des plus grandes de la Maurétanie césarienne, elle est d'ailleurs citée à travers les siècles par plusieurs sources antiques (Pline, Pomponius Méla, Ptolémée, Strabon, l'itinéraire d'Antonin, Julius Honorius, et le géographe de Ravenne). Les vestiges de la ville antique ont été localisés à deux kilomètres en retrait de l'actuelle ligne de côte.

Bethioua tire son nom de la tribu des Beni bethioua venus de la région de Nadordans le rif marocain vers 1300 AC. La localité était un ancien comptoir phénicien, qui connut un grand essor avec l'occupation romaine qui la nomma, Portus Magnus. La ville s'appelait Arziw jusqu'à 1830 (occupation

française) mais l'administration coloniale rebaptisa le lieu "saint-leu", en l'honneur de saint-leu-la forêt en région parisienne d'où sont originaires les premiers colons affectés en ce lieu. Le nom d'Arzew fut donné à l'actuelle ville du même nom qui s'appelait "marsa el mouahidine". L'illustre Al Amir Abdelkadery a étudié.

Portus Magnus, ville côtière liée dans le passé à toute la vie du Maghreb, la rade et le port de l'antique cité furent anciennement visités par les navires Phéniciens et les Carthaginois. La grande colonie phénicienne vassalisa la famille du roi Massinissa, maître de cette région au (II^{ème} siècle avant J.C). Ptolémée écrit qu'à « une centaine de miles à l'Ouest de Ténès, au-delà de la côte rocheuse du Dahra, s'ouvre un golfe large, mais peu profond, que des plaines entourent de tous côtés. C'est le « Portus Maghvs a spatio appellatvs » Ce grand port s'étendait de l'emplacement actuel du Fort de pointe d'Arzew jusqu'à Mers El Hadjadj (Port aux poules) et dépendait de la cité proprement dite de Portus Magnus, située sur les vestiges épars de la tribu des Bettioua, près du village.

Après que les romains eussent marqué de leur empreinte cette région, les Vandales y furent entraînés par leur nouveau roi, Genséric (428-477). Dévalant comme un torrent sur l'ancienne

province romaine, ils ruinèrent l'imposante cité de Portus Magnus et ses dépendances. Ils furent dépossédés de leur conquête et repoussés jusqu'à Tanger par Bélisaire (533). Abou-El-Bekri nous décrit « Dans le voisinage d'Arziou est une colline avec trois châteaux entourés de murs et formant un ribat très fréquenté ». Ainsi en 1068, la grande cité romaine dévastée par les Vandales ne s'était pas relevée de ses ruines, mais cent ans plus tard, en 1154, le géographe andalou arabe El Idrisi écrivait ; « Arzeu est un bourg considérable où l'on apporte du blé que les marchands viennent chercher pour l'exportation ».

C'est ce qui incitait Elisée Reclus à cette remarque : « Une ville commerçante exista de tout temps à Arzeu, ou se reconstruisit après chaque désastre, au bord de cette anse propice aux matelots : c'était un port et une cité».

Youcef IbnTachfine chassa les Zianides et domina toute la province. En 1120, Mohamed Ben Abdellah aida Abdel Moumen, le futur (Charlemagne berbère), à se révolter contre les Mourabitines et à asseoir la souveraineté des Mouahiddines dans la principauté. En 1162, Abdel Moumen fit construire une flotte de cent vaisseaux à Arzew, dont il avait fait le plus important arsenal maritime de la province. En 1242, sous le règne de son descendant Saïd, le Gouverneur de la province Hassan Ben Ziane, vassal des Mouahidines, se souleva et, parvenant à assassiner le souverain, défit complètement l'armée chargée de le combattre, demeurant ainsi le seul maître de la cité. En 1286, le successeur des Mouahidines, au Maroc, Abou Yacoub de la dynastie des Mérinides, tourna ses armes contre Tlemcen où régnaient les Zianides, successeurs de Hassan et princes du Royaume. Il organisa le siège de la ville et en laissa la direction à son frère Ali Saïd, qui s'empara de la capitale après une résistance de sept années. Par la suite, il conquiert facilement la majeure partie du pays' El Maghreb El Aouset).

Différents historiens ont décrit plus ou moins l'histoire de cette ville qui a connu la succession d'une

multitude de civilisations laissant sur elle des traces indélébiles. Parmi eux, Ibn Khaldoun qui cite que le nom de Bettioua est, à l'origine, celui d'une grande confédération ayant pour habitat la région du Rif, ce nom se trouve tantôt écrit Botouïa, tantôt Battouya, tantôt Bettioua. Il s'agit d'un rameau des Berbères sédentaires des Sanhadja, dits "fondateurs d'empires", dont le rameau sédentaire se trouve dans les Kabylies et dont parmi les principales de leurs réalisations figure l'empire fatimide, la Qalaa des Beni Hammad, le royaume de Bougie ou encore l'empire almohade. Parmi les principales familles

sanhajis d'Alger figure les Botouïa aux côtés des Beni Mezghena. Les Bettioua, en berbère lbettiwen, sont issus donc d'une puissante tribu berbère du même nom, et qui avait prêté ses armes aux Beni Merin contre les Beni bou-Hafs. En 1370 les Bettioua suivirent le sultan mérinide Abd el-Aziz dans son expédition contre les



Berbères du nom des Maghraouas dans leur capitale de Mazouna. Ils se fixèrent après leur défaite sur ce même territoire, près de Mostaganem, tout en maintenant un certain courant d'échanges avec leurs congénères rifains.

Du temps des Ottomans, Bettioua était un fief administratif, gouvernant l'ensemble de la région à l'ouest de la Macta. Le petit hameau a toujours été un centre d'exportation de blé et de bétail grâce à son port "El Marsa" devenu ensuite Arzew le port. Son port servait au stockage de blé et d'orge. Dès le XVIIIe siècle le plateau où se situe le village de Bettioua est habité principalement par les Bettioua, une population berbère majoritairement rattachée à deux clans, Beni Tmait et Zegzaoui, dont les ancêtres auraient quitté la rivière du Kert au sein des AytSaïd et Temsamane. Le village de Bettioua était divisé en deux parties, la première au sud était formé par la branche Zegzawa, la deuxième partie au bord de la mer rassemblait les autres fractions de la tribu (Beni Tmait).



Renouvellement des membres du comité de participation

Les travailleurs du port d'Arzew ont été appelés à élire leurs représentants du comité de participation le jeudi 27 septembre 2018, en présence d'un huissier de justice et dans un climat serein, six membres ont été élus, dont trois cadres et maîtrise et trois exécutants. Il s'agit de MM : Oukkal Miloud, Tairi Mohammed, Benabed Zoubir (cadres maîtrise) et de MM Belkébir Moussa, Boubakeur Mohamed Amine, El Oujdaoui Abdelkader (Exécutants). Il a été procédé à leur installation officielle par le PDG de l'entreprise en date du 03 Octobre 2018

Le SG du conseil syndicat a profité de l'occasion pour rappeler à l'ensemble des travailleurs de l'EPA le respect du pacte social de stabilité pour l'intérêt général des travailleurs et de l'entreprise en privilégiant le dialogue social.



Cérémonie de remise des prix aux enfants lauréats



Perpétuant la tradition, le comité de participation du port d'Arzew a organisé le 03 Septembre 2018, une cérémonie de remise des prix aux 118 enfants des travailleurs ayant réussi avec succès leur examen de fin de cycle (primaire, moyen et secondaire). En présence des parents et des cadres dirigeants de l'EPA, c'est dans une ambiance festive agrémentée d'un buffet que des cadeaux ont été remis aux lauréats en signe de récompense pour leur réussite.



« PORTS ET NAVIRES »

Cette rubrique n'a pour seule ambition que de rappeler aux lecteurs les termes employés dans le langage professionnel sous forme de sigles, initiales, acronymes, abréviations ou termes anglais.

Il est toujours utile de disposer d'un mémento pour se remémorer cette multitude de mots techniques en usage dans les transports maritimes spécialisés et particulièrement en exploitation portuaire traitant les produits pétroliers.

G.N.L. :

Gaz Naturel Liquéfié ; composé essentiellement de méthane liquide et transporté à bord des méthaniers dans des cuves cryogéniques à -162°C .

1 M3 de GNL = 600 M3 de GN (Gaz Naturel)
1 M3 de GNL = 0,465 Tonne

G.P.L. :

Gaz de Pétrole Liquéfié ; composé d'un mélange Butane-Propane est transporté soit sous pression soit à la température de -33°C .

Le GPL-c (GPL-carburant), utilisé comme carburant pour véhicules, est un mélange à 50% de butane et de propane.

B.T.U. :

British Thermal Unit ; unité calorifique utilisée sur le marché gazier (Million de BTU)

1 BTU = 250 calories
1 M3 de G.N. équivaut à 40000 BTU
1 M3 de G.N.L. équivaut à environ 24 Millions de BTU

Condensats :

fraction pétrolière appelée également Pentane plus (C5+) ; provient essentiellement des gisements de gaz naturel. Lors de la sortie du puits, ce mélange (C5, C6, C7) se condense en fines gouttelettes et peut être exploitée soit comme carburant, soit comme charge pour la pétrochimie.

Indice Worldscale :

Barème de référence publié régulièrement indiquant le coût de revient à la tonne de pétrole transportée pour un navire type et pour tous les voyages possibles. L'affrètement des pétroliers est coté pour un voyage particulier à plus ou moins WS 100.

Prix FOB (Free On Board) :

Prix d'une cargaison à son port de départ.

Prix CIF (Cost, Insurance and Freight) :

Prix d'une cargaison rendue à son port de destination incluant prix matière, frais de transport (fret), assurances et taxes portuaires.

PETROLIERS »



Brent :

Nom d'un champ pétrolier de mer du Nord situé en zone britannique. Le prix du pétrole de ce champ sert de référence sur le marché de Londres. Qualité proche du brut algérien.

Baril :

mesure de volume sur le marché pétrolier équivaut à environ 159 litres.
Une tonne de pétrole vaut environ 7 barils (selon la densité du brut).

S.P.M. :

Single Point Mooring ; bouée de chargement en mer
S.B.M. : Single Buoy Mooring ; bouée de chargement en mer

V.L.C.C. :

Very Large Crude Carrier

U.L.C.C. :

Ultra Large Crude Carrier

O/O et O/B/O :

Ore /Oil et Ore/Bulk /Oil Carriers : navires vraquiers transporteurs de minerais et pétrole, ainsi que minerais, vracs et pétrole.





Taille des navires :

Le volume total du navire est sa jauge brute ; son volume commercial est sa jauge nette. La jauge s'exprime en tonneaux (2,83 M3)

Le déplacement est le poids total du navire en charge; exprimé en tonnes.

Le port en lourd est le poids maximum que le navire peut charger.

Le « Dead weight capacity »(DW) est le port en lourd,y compris les soutes.

Les navires de commerce sont souvent classés selon leurs tailles en référence à des limites imposées par les canaux, des ports ou des passages maritimes ou de manière arbitraire.

Panamax (L max. :294m ; l. :32,3m. ; t.e. :12m.)

Suezmax (T.e.max. :16m.)

Actuellement, ces deux canaux devront porter les profondeurs admissibles à environ 18,5 mètres.

Les principaux types de navires et leur tonnage moyen en Tpl

Handysize	15 à 35000
Handymax	35 à 50000
Panamax	50 à 80000
Over panamax	80 à 100000
Aframax	80 à 125000
Capesize	100 à 160000
Suezmax	125 à 160000
VLCC	160 à 320000
ULCC	sup. à 320000

Pétrole brut
et produits raffinés

50 000-79 999 tpl

Panamax

80 000-124999 tpl

Aframax

125 000-199 999 tpl

Suezmax

Pétrole brut

200 000-349 999 tpl

VLCC

>350 000 tpl

ULCC

Navires pétroliers par catégories

Porte-conteneurs :

E.V.P. :Equivalent Vingt Pieds ;conteneur standard (ou T.E.U : Twenty foot Equivalent Unit)

Dimensions EVP : Longueur 20 pieds : 6,05 mètres

Largeur 8 pieds : 2,43 mètres

Hauteur 8,5pieds : 2,59 mètres

Charge maxi EVP =21 T

Charge moy. EVP env. 14 T

Les principaux containers sont en 20 et 40 pieds.





Histoire :

Le développement des porte-conteneurs ne s'est fait que récemment. Pendant longtemps le transport de produits divers s'est fait à l'aide de cargos. Les années 1970 ont vu le développement des échanges commerciaux entre les différents continents. Ainsi, les porte-conteneurs ont répondu à ce besoin de transport en offrant une modularité et une flexibilité importantes, notamment avec l'automatisation des moyens de levage dans les ports.

Le conteneur est né en 1956 aux États-Unis avec le cargo reconstruit Ideal X de la Pan-Atlantic Steamship, quand le transporteur par camions McLean Trucking Co. a commencé à expédier des remorques de camions sans leur châssis entre New-York, Houston et la cote Est des Etats-Unis.

En tant que chauffeur, il lui arrivait de s'impatienter dans les ports quand il livre ou vient chercher des marchandises. Il lui vient alors l'idée de réunir les colis, jusqu'ici manutentionnés un par un, dans une boîte qui passerait directement du navire au camion.

Pour éviter les réglementations différentes des États lors du transport Nord-Sud des États-Unis, le transporteur décide de passer par la mer, invente le conteneur et acquiert une compagnie maritime.

En 1960, Mac Lean créa la société d'armement Sealand Corporation (Sea-Land) pour bien exprimer le caractère intermodal de son concept. Ce moyen de transport a conquis le monde entier et les raisons de ce succès sont évidentes : la simplicité du système, son caractère multimodal, une bonne garantie contre les risques de vols ou d'avaries et la standardisation mondiale dont il fait l'objet.





En 1961, l'ISO fixe les dimensions du conteneur à 20 ou 40 pieds de longueur. Le TEU (twenty foot equivalent unit) ou EVP (équivalent vingt pieds) est né.



Conteneur : boîte de 20, 35, 40 ou 45 pieds pouvant être manutentionnée de manière interchangeable entre les camions, les wagons, les barges et les navires transocéaniques.

Tonnes de port en lourd (TPL) : poids maximal pouvant être chargé à bord d'un navire, incluant le fret, le ballast et les provisions de bord.

Navire panamax : le plus grand navire qui peut traverser le canal de Panama. Les dimensions maximales sont actuellement les suivantes : longueur de 294,1 mètres (965 pieds); largeur de 32,3 mètres (106 pieds); tirant d'eau de 12,0 mètres (39,5 pieds) dans l'eau douce tropicale; hauteur de 57,91 mètres (190 pieds) au-dessus de l'eau.

Navire postpanamax : La définition du « navire panamax » (voir ci-dessus) est en vigueur depuis l'ouverture du canal en 1914. Les navires qui dépassent les dimensions du navire panamax sont appelés postpanamax ou super-panamax.

Hub : lieu de transbordement ou s'organisent la correspondance des conteneurs

Caractéristiques des plus grands porte-conteneurs :
400 mètres de long, 59 mètres de large, 16 mètres de tirant d'eau, une capacité de plus de 21 000 EVP et une puissance installée de plus de 100 000 chevaux.

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



3ème Trimestre

Indicateurs	2017	2018	VAR %
A) - Indicateurs de production			
1- Trafic global (tonne)	10 276 092	11 554 986	12,45
1.1- Trafic à l'import	559 039	687 422	22,96
1.2- Trafic à l'export	9 717 053	10 867 564	11,84
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	11 092 127	11 461 991	3,33
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	9 884 594	10 548 582	6,72
a) Import	461 284	609 562	32,14
b) Export	9 423 310	9 939 020	5,47
3.2- Vrac solides (tonne)	270 726	901 638	233,04
a) Import	17 837	8 426	-52,76
b) Export	252 889	893 212	253,20
3.3- Marchandises diverses (tonne)	120 772	104 766	-13,25
a) Import	79 918	69 434	-13,12
b) Export	40 854	35 332	-13,52
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	9 884 594	10 548 582	6,72
a) Import	461 284	609 562	32,14
b) Export	9 423 310	9 939 020	5,47
3.5- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	391 498	1 006 404	157,06
a) Import	97 755	77 860	-20,35
b) Export	293 743	928 544	216,11
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	24 143	22 894	-5,17
a) Import (EVP)	10 050	10 488	4,36
Nombre pleins	10 050	10 488	4,36
Nombre vides			
b) export (EVP)	14 093	12 406	-11,97
Nombre pleins	2 641	2 200	-16,70
Nombre vides	11 452	10 206	-10,88
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	33 457	32 652	-2,41
a) Import (tonne) Net	25 690	25 792	0,40
Nombre pleins (Tonnes)	25 690	25 792	0,40
Nombre vides (Tonnes)			
b) export (tonne) Net	7 767	6 860	-11,68
Nombre pleins (Tonnes)	7 767	6 860	-11,68
Nombre vides (Tonnes)			
3.8- Taux de conteneurisation (%)	8,55%	3,24%	-62,04
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	301	336	11,63
2- Nb navires à la sortie	302	332	9,93
3- Nb moyen navire/jour sur rade	2,79	3,13	12,19
4- Nb moyen navire/jour à quai	3,28	3,61	10,06
5- Sejour moyen navire/Rade (jours)	1,75	2,66	52,00
6- Sejour moyen navire/Quai (jours)	2,01	2,02	0,50
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>