

# L'ECHO DE LA CIGOGNE

Numéro spécial - Juillet 2022



Deux nouveaux remorqueurs du port d'Annaba portent les noms des chouhadas  
**RIZY AMOR et REFES ZAHOUANE**



L'histoire du port par l'image



Projet de la gare maritime

# المؤسسة المينائية لعنابة

## نظام إدارة متكامل

### سياسة النوعية/ الصحة والسلامة في العمل / البيئية

في إطار تحسين و دعم الحوكمة ،اختارت مؤسسة ميناء عنابة وضع نظام إدارة متكامل يتوافق و المعايير الدولية، و ذلك من خلال دمج المحاور التالية:

- الجودة
- الصحة و السلامة في العمل
- البيئة

إن تطبيق هذه المحاور يتم من خلال تبني منهج قائم على التوقع المسبق للأخطار و خلق ثقافة النزاهة المبنية على القيم و المبادئ و الأخلاق و التي تسمح بضمان سيرورة و استمرارية المؤسسة و المحافظة على فعاليتها و توازنها المالي.

إن الركائز الاستراتيجية للمؤسسة تهدف أساسا الى:

- زيادة مستوى الرضى لدى الزبائن من خلال تطوير علاقة قائمة على مبدأ "رابح-رابح"
- التحكم في تسيير الطاقة بهدف الحفاظ على الموارد الطبيعية.
- التحكم في تسيير النفايات بهدف التقليل من تلوث البيئة الطبيعية.
- تخفيض أثر المؤسسة على البيئة من خلال الوقاية من التلوث.
- ضمان الرصد المستمر للقوانين و التنظيمات بهدف التحكم في الخدمات المقدمة من طرف المؤسسة في ضل احترام الالتزامات القانونية.
- استكمال تنفيذ مخطط العمل المتعلق بالتنظيم في المؤسسة من خلال ادراج مهن خاصة ب ( الجودة/السلامة/البيئة).
- توفير ظروف عمل صحية و آمنة من خلال الحد من الأخطار في اطار ما يسمى (الصحة-السلامة-في العمل)
- وضع نظام ادارة الصحة و السلامة في العمل(SST) حسب المعيار ISO 45001 إصدار 2018.
- إن نجاح هذه السياسة مرهون بمدى مشاركة كل فرد في المؤسسة.

من أجل ذلك و بصفتي الرئيس المدير العام، أتعهد بتوفير كل الموارد و الإمكانيات اللازمة للتخطيط، التنفيذ، التقييم و كذا التطوير المستمر لنظم الإدارة في المؤسسة وفق ما تقتضيه الشروط و الأطر المرجعية للمعايير ( ISO 45001- ISO 14001-ISO 9001)

من أجل تحقيق هذه الأهداف الأساسية، فإننا نتعهد بما يلي:

- وضع حيز التطبيق سياسة ( جودة/سلامة/بيئة) (QSE)

- مواصلة عملية التطوير

- وضع تحت تصرف المشاركين في هذه العملية كل الوسائل و الإمكانيات اللازمة من أجل عملية التطبيق.

- إبلاغ كافة الأطراف المعنية بهذه السياسة و الحرص على أن تكون معروفة و مفهومة.

- إبلاغ كافة الأطراف المعنية بهذه السياسة و الحرص على أن تكون معروفة و مفهومة.

- اعتبار عنصر تحليل المخاطر و الفرص المحور الرئيسي لمنهج التحسين و التطوير.

إني أعتد اعتمادا كبيرا على مشاركتكم و التزامكم بهذه السياسة لضمان تقدمنا المستمر والحفاظ على الأداء المتواصل لمؤسستنا.

الرئيس المدير العام

الرئيس المدير العام

محمد خير الدين بومنجل

جوان 2021

# ÉDITO

**MOHAMED KHIR EDDINE BOUMENDJEL,  
PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL**

**L**e Port d'Annaba célèbre le 60<sup>ème</sup> anniversaire de l'indépendance de notre pays à travers l'organisation d'une journée portes ouvertes sur le Port d'Annaba permettant au grand public de voir toutes les évolutions enregistrées en matière de développement d'infrastructures et de superstructures portuaires depuis 1962 à ce jour.

Nos atouts et notre détermination à poursuivre les efforts d'amélioration de ses performances ont permis à l'Entreprise de se distinguer dans son domaine d'activité et de gagner les témoignages forts de grands opérateurs.

Je tiens à remercier à cette occasion, tout d'abord, le personnel de l'Entreprise ainsi que toute la communauté portuaire à savoir : Police, Douanes, DCP, Phytosanitaire ....etc pour leurs efforts pour rendre le Port d'Annaba un moteur de développement pour toute la région.

**Vive l'Algérie et Gloire à nos  
vaillants chouhadas.**



يحتفل ميناء عنابة بالذكرى الـ 60 لعيد استقلال الجزائر عن طريق تنظيم أيام أبواب مفتوحة على ميناء عنابة حتى يسمح للزوار أن يشاهدوا التطورات التي سجلها الميناء فيما يخص نمو البنية التحتية و الفوقية من سنة 1962 إلى يومنا هذا.

إن نقاط قوتنا و تصميمنا على مواصلة مجهداتنا لتحسين الأداء قد مكنوا المؤسسة من التميز في مجال نشاطها و الفوز بشهادات كبار المتعاملين الاقتصاديين. و بهذه المناسبة, أود أن اشكر أولا كل عمال و عاملات مؤسسة ميناء عنابة و كل المجتمع المينائي من: الشرطة و الجمارك و مصالح التجارة و عمال الصحة النباتية... الخ على مجهداتهم المبذولة لجعل من ميناء عنابة محركا للتنمية للمنطقة بأسرها.

**تحيا الجزائر و المجد و الخلود  
لشهادتنا الأبرار**

# SOMMAIRE

3

## EDITORIAL

7

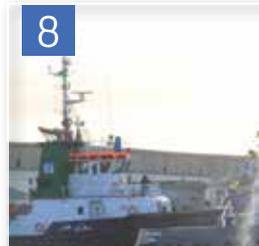
### 53ème édition à la Foire Internationale d'Alger

Participation de l'Entreprise Portuaire d'Annaba



8

La flotte de l'entreprise s'agrandit



12

Projet de la gare maritime



15

### «Port Connectivity award»

Le Port d'Annaba distingué



30

Il y'a 78 ans, les nazis bombardent la place d'Armes et le cimetière de Zeghouane



Histoire du p



## الفهرس

### الافتتاحية

3

الطبعة 53 لمعرض الجزائر الدولي  
مشاركة ميناء عنابة

7

تعزير الأسطول البحري للمؤسسة

8

مشروع المحطة البحرية

13

«Port Connectivity award»

منح ميناء عنابة جائزة

15

قبل 78 عام

قصف النازيون المدينة القديمة و مقبرة زغوان

33





ميناء عنابة

Port de ANNABA

**ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA - AU SERVICE DE SES HONORABLES CLIENTS**

Adresse : Môle Cigogne, Quai Nord  
BP : 1232 Annaba -Algérie

Tél. : 038-45-47-37/38  
Fax : 038-45-47-49

Mail : epan@annaba-port.com  
Site : www.annaba-port.com

Directeur de la publication :  
Ali BOULARES

Responsable de la publication :  
Noureddine TAHRAOUI

Rédaction : Ouissem DJABALI,  
Yasmine ZOUAI, Mohamed Saleh BELAID

Rubrique STATISTIQUES :  
Houda MOHAMED CHERIF

Conception-réalisation :  
Chrome communication,  
Maison de la presse Kouba, Alger

Tél. : 0561 98 27 72



53ème édition à la Foire  
Internationale d'Alger

الطبعة 53 لمعرض الجزائر الدولي

# Participation de l'Entreprise Portuaire d'Annaba

## مشاركة ميناء عنابة



L'Entreprise Portuaire d'Annaba a pris part à la 53ème édition de la Foire Internationale d'Alger, organisée du 13 au 17 Juin 2022 au Palais des Expositions Pins Maritimes-SAFEX. Cette édition est placée sous le haut patronage de Monsieur le Président de la République.

Le 14 juin 2022, Monsieur HARKATI Mohamed Karim Eddine, Président Directeur Général du Groupe SERPORT, a salué l'ensemble des représentants des filiales relevant du Groupe SERPORT présents dans le stand d'exposition.

شاركت مؤسسة ميناء عنابة في فعاليات الطبعة 53 لمعرض الجزائر الدولي التي أقيمت من 13 إلى 17 جوان 2022 في قصر المعارض الصنوبر البحري «سافاكس»- الجزائر العاصمة تحت الرعاية السامية لسيادة رئيس الجمهورية.

يوم 14 جوان 2022، حيا السيد محمد كريم الدين حركاتي، الرئيس المدير العام لمجمع الخدمات المينائية «ساربور»، جميع ممثلي فروع المجمع الحاضرين في منصة العرض.

## La flotte de l'entreprise s'agrandit

Baptisés aux noms de deux martyrs de la wilaya d'Annaba en l'occurrence Rizi Amor et Refes Zahouane, deux nouveaux remorqueurs viennent s'ajouter à la flotte du port d'Annaba.

Ci-après une brève présentation des deux héros de la révolution nationale :

### Le martyre RIZI Amor

Est celui qui a dit et en toute confiance au juge devant le tribunal du colon français le jour de son exécution que « si la France pouvait rester en Algérie 20 autres années, ce jugement serait, donc, normal »

Rizi Amor est né à Annaba le 15 juillet 1929, il est compté parmi les premiers qui ont rejoint la révolution en 1955 pour être martyrisé le 28 février 1962. Il est l'un des héros moudjahidines de la ville d'Annaba qui a donné aux soldats français de multiples leçons dans la lutte et les opérations de guérilla.

Il a été attaqué, alors qu'il avait les mains menottées par un membre français du mouvement sanguinaire OAS, qui lui a tiré dessus plusieurs balles et sous les yeux de tous. En héros il donne sachie pour que vive la patrie. Paix à son âme.

Un jour après sa mort, le martyr Rizi Amor est vengé par son compagnon de lutte Tamerbat Abdel Karim qui a été tué à son tour par ce même colon criminel.

texte repris d'une page d'histoire

**Vive l'Algérie**

**Gloire et éternité à nos martyrs.**

## تعزير الأسطول البحري للمؤسسة

قاطرتين بحريتين جديدتين تم اقتنائهما مؤخرا لتعزير الأسطول البحري للمؤسسة. تم تسميتهما على اسم شهيد ولاية عنابة ألا وهما : رفاس زهوات و ريزي عمر.

فيما يلي نبذة صغيرة عن بطلي ثورة التحرير المباركة:

### الشهيد ريزي عمر

صورة الشهيد « ريزي عمر » ذلك الذي قال يوم استشهاده امام هيئة محكمة المتسعرم الفرنسي بعد الحكم عليه ب20 سنة سجن قالها بكل ثقة ... « إذا كانت فرنسا تستطيع البقاء في الجزائر 20 سنة أخرى فهذا الحكم عادي », ريزي عمر ابن عنابة و منطقة سيدي عيسى المولود ب 15 جويلية 1929، الذي إلتحق بالثورة من الأوائل سنة 1955 ليستشهد يوم 28 فيفري 1962 هو من أحد المجاهدين الفدائيين الأبطال بمدينة عنابة الذي لقن العسكر الفرنسي و الكولون العديد من الدروس في الكفاح و العمليات الفدائية، أستشهد يوم محاكمته في أمام محكمة عنابة من قبل معمر فرنسي عضو في حركة OAS الدموية، صوب نحوه عدة طلقات امام مرأى الجميع حين كان بصدد خروجه مكبلا نحو السجن، ليعجل في استشهاده رحمة الله عليه. في اليوم الموالي ثم الثأر للشهيد ريزي عمر من قبل صديقه في الكفاح «تمرباط عبد الكريم» الذي قتل و إقتصم مع ذلك المعمر السفاح.

تحيا الجزائر

المجد و الخلود لشهدائنا الأبرار



# Les martyrs REFES Zahouane et son épouse ZARQAWI Fatima Zahra



**L**e martyr Refes Zahouane est né le 19 Décembre 1929 à Annaba. Il est l'un des membres de l'organisation spéciale OS, l'un des braves moudjahidines et le compagnon d'armes des martyrs Babu Cherif, Kayil el Arbi et Bouzerad Hocine, ces derniers étaient les chefs des groupe de rédemption de la région d'El Edough à Annaba. Ils ont planifié et exécuté plusieurs attaques contre les colons Français.

L'épouse du martyr Refes Zahouane est elle aussi martyre. Appelée « Fatiha » de son vrai nom « Fatima Zahra Zarqawi », elle faisait partie du groupe de moudjahidines au moment de l'affrontement contre l'ennemi français au quartier Oued Forchq (quartier Odhma) et a pu s'enfuir avec un groupe de moudjahidines à travers la vallée en faisant tomber son sac à main, elle s'est ensuite réfugiée dans la maison secrète des moudjahidines dans l'un des quartiers

de Annaba. On a pu l'identifier par la suite et grâce à un tuyau, 10 jours environ après l'affrontement les soldats français ont fait une descente dans la maison et l'ont arrêtée. Elle a été emprisonnée au centre de torture « Oued El Aneb » ou elle a subi les pires atrocités et les plus horribles façons de tortures par les soldats français qui ont ensuite jeté son corps aux chiens jusqu'à ce que mort s'en suive. C'était en 1958 elle avait 23 ans.

Quant au martyr symbole, Refes Zahouane, il a poursuivit ses opérations commando et a été martyrisé après son retour de Tunisie, d'où il revenait chargé d'armes, en direction de Souk Ahras exactement dans les montagnes d'EL Machrouha. Il était accompagné de 80 autres martyrs dans une bataille contre l'ennemi français en 1960 au cours de laquelle des moudjahidines ont réussi à abattre un avion militaire français.

Après l'indépendance, les autorités algériennes ont recherché leurs restes et ont déterré le lieu de leur martyre et les ont emmenés afin que le martyr Refes Zahouane soit identifié grâce à sa montre et sa dent en argent.

Le couple est considéré comme la meilleure paire des martyrs dont les noms sont immortalisés dans l'histoire de la révolution.



# الشهيد رفاس زهوان و حرمة زرقاوي فاطمة الزهراء

الشهيد رفاس زهوان المولود بتاريخ 19 ديسمبر 1929 بعنابة، أحد أعضاء المنظمة OS الخاصة و من الفدائيين الأشاوس رفيق السلاح لكل من الشهيد بابو شريف و كايل العربي و بوزراد حسين .

كان هؤلاء قادة على افواج الفداء لناحية الايدوغ بعنابة و قاموا بالتخطيط و التنفيذ للهجمات ضد المستعمر،

زوجة الشهيد « رفاس زهوان » الشهيدة المدعوة « فتيحة » اسمها الأصلي « فاطمة الزهراء زرقاوي » التي كانت من بين فرق الفداء، إثر تواجدها في الإشتباك مع العدو الفرنسي في حي واد فرشة (كرتي عظمة)، تمكنت من الفرار مع مجموعة من المجاهدين عبر الواد و سقطت منها حقيبة يد، و لجأت الى منزل كان مخبأً سرياً للمجاهدين باحد أحياء عنابة، بعد التعرف عليها و اثر وشاية عن مكانها حوال 10 أيام بعد الإشتباك داهمت قوات الإستعمار الفرنسي المنزل و تم اعتقالها، لتساق و تسجن في مركز التعذيب « واد العنب » تعرضت الى أشد و أبشع أنواع التعذيب من قبل جنود الاستعمار و تم رميها لتنهشها الكلاب لتنتقل إلى بارءها سنة 1958 عن عمر 23 سنة

أما الشهيد الرمز رفاس زهوان واصل عملياته الفدائية و استشهد بعد رجوعه من تونس محملاً بالسلاح ناحية سوق اهراس بالضبط بجبال المشروحة رفقة 80 شهيدا سنة 1960 في معركة مع العدو استطاع المجاهدون خلالها إسقاط طائرة فرنسية . بعد الاستقلال قامت السلطات الجزائرية بالبحث عن رفاتهم و حفروهم و جذوهم ليتم التعرف على الشهيد رفاس زهوان من ساعة يده و السن الفضي في فمه هؤلاء خير زوج من الشهداء الذين خلدوا أسمائهم في ذاكرة التاريخ و الثورة



# PROJET DE LA GARE MARITIME

Lancé durant le deuxième semestre de l'année 2016, La nouvelle gare maritime du port d'Annaba, connaît les dernières retouches avant son ouverture.

Ce projet, qui est la nouvelle fenêtre moderne pour tous ceux qui visitent Annaba connaît un taux d'avancement estimé à 96%. Ce pourcentage comme l'explique M. Ahmed LAHDJIMI, Assistant Directeur Général chargé du projet de la nouvelle gare maritime, est lié à l'achèvement de tous les grands travaux, confirmant la fin des travaux de la mise en place des escalators et des ascenseurs, l'équipement du hall d'embarquement et de débarquement de guichets d'observation et de quatre scanners en vue de faciliter la procédure de contrôle et de transit des passagers partant vers l'étranger ou venant séjourner en Algérie.

Quant au pourcentage restant, estimé à 04% selon M. Ahmed LAHDJIMI, il est lié aux travaux de finition Au final ce projet que tout le monde est impatient de voir ouvert au grand public allait être un ajout à la ville d'Annaba et offrirait à ses visiteurs tous les services nécessaires existants dans la plupart des gares maritimes des grandes villes portuaires du monde.

## CONSISTANCE PHYSIQUE DU PROJET :

- Superficie de l'assiette du Projet : 8000 M<sup>2</sup> .
- 02 rampes pour véhicules (auto-passagers) : accès ville-gare maritime et gare maritime-navire.
- 01 passerelle pour passagers (gare maritime-navire).
- Centre commercial – Diverses boutiques.
- Restaurants panoramiques - Cafétérias.

- Guichets de Banques et Compagnies d'Assurances.
- Bureaux de Compagnies Maritimes, Infirmeries et Pharmacies.
- Bureaux de la Polices des Frontières Maritimes.
- Bureaux des Douanes Algériennes.
- Ascenseurs, escalators et montes charges.
- Système de chauffages et de climatisation.
- Réseau de la vidéo surveillance.

## IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET :

- Rendre le port accessible au public.
- Doter la ville d'Annaba d'une gare maritime de standard international, intégrée dans le tissu urbain et ouvert au public.
- Doter le Port d'Annaba d'un véritable terminal passagers pouvant traiter plus de 100 escales/an, soit environ 240 000 passagers/an.
- Création d'un pôle intermodal de transport (gare maritime, gare ferroviaire, station de taxis, station de bus et future station de tramway).
- Amélioration des conditions de transit des passagers passant par le Port d'Annaba.
- Permettre le traitement simultané des passagers à l'embarquement et au débarquement en une escale.
- Contribuer au développement de l'Industrie touristique du pays et de la région en particulier.



## مشروع الهحطة البحرية

### ماهية المشروع:

- مساحة قاعدة المشروع: 8000 م<sup>2</sup>.
- 02 منحدرات للمركبات (المسافرين بالعربات): دخول من المدينة إلى المحطة البحرية و من المحطة البحرية إلى السفينة.
- 01 ممر للركاب (محطة بحرية - سفينة).
- مركز تسوق - محلات تجارية متنوعة.
- مطاعم بانورامية - كافيتريات.
- شبابيك خاصة بالبنوك وبشركات التأمين.
- مكاتب وكالات بحرية - عيادات و الصيدليات.
- مكاتب شرطة الحدود البحرية.
- مكاتب الجمارك الجزائرية.
- مصاعد وسلالم متحركة ومصاعد شحن.
- نظام تدفئة وتكييف.
- شبكة مراقبة بالفيديو.

### الآثار الاجتماعية والاقتصادية للمشروع:

- جعل الميناء مفتوح على الجمهور.
- تزويد مدينة عنابة بمحطة بحرية بمواصفات عالمية مدمجة في النسيج العمراني ومفتوحة للجمهور.
- تزويد ميناء عنابة بمحطة ركاب حقيقية يمكنها استقبال أكثر من 100 سفينة نقل مسافرين في السنة ، أي ما يقرب من 240,000 راكب / سنة.
- إنشاء قطب نقل متعدد الوسائط (محطة بحرية ، محطة سكة حديد ، موقف سيارات آجرة ، محطة حافلات ومحطة ترامواي مستقبلية).
- تحسين شروط عبور المسافرين العابرين عبر ميناء عنابة.
- السماح بالمعالجة المتزامنة للمسافرين عند الصعود و النزول في نفس السفينة.
- المساهمة في تطوير الصناعة السياحية في البلد و في المنطقة بشكل خاص.

تعرف المحطة البحرية لميناء عنابة و التي تم انطلاق الاشغال بها سنة 2016، آخر اللمسات قبل أن يعلن على افتتاحها في وقت الحق ليستفيد من خدماتها زبائن النقل البحري للمسافرين.

هذا المشروع الذي يعتبر النافذة الجديدة و العصرية لكل من يزور ولاية عنابة يعرف نسبة تقدم الأشغال تقدر بـ 96 بالمائة. هذه النسبة التي صرح بها السيد لعجيمي أحمد مساعد المدير العام المكلف بأشغال المحطة البحرية تتعلق بالانتهاء من كافة الأشغال الكبرى في حين أكد ذات المتحدث على أنه قد تم الانتهاء من وضع السلالم المتحركة و المصاعد هذا كما تم تجهيز قاعة الركوب و النزول بشبابيك مراقبة و أربع 04 أجهزة سكانيير من أجل تسهيل عملية مراقبة و تحويل المسافرين سواء المتجهين نحو الخارج أو القادمين للجزائر.

أما عن النسبة المتبقية و التي تقدر بـ 4 بالمائة حسب السيد لعجيمي أحمد فهي تتعلق بأشغال التهيئة.

في الأخير هذا المشروع الذي يترقب الجميع تدشينه سيكون إضافة عصرية لمدينة عنابة و الذي سيوفر لزواره جميع الخدمات اللازمة مثل تلك التي تتوفر عليها جل المحطات البحرية بكبرى المدن العالمية.

# CHIFFRES CLÉS

Exercice 2021



+51,50 %

**5 773 538 TONNES**

Trafic global

+6,57 %



**600 NAVIRES**

Mouvement de la navigation

-23,12 %



**116 890 EVP**

Trafic conteneurisé

+125,86%



**EXPORTATION**

3 697 669 tonnes

-4,51%



**IMPORTATION**

2 075 869 tonnes



## «Port Connectivity award 2021»

### Le Port d'Annaba distingué

### منح ميناء عنابة جائزة

Le Port d'Annaba a reçu le prix « Port Connectivity Award » décerné par la Chambre Algérienne du Commerce et d'Industrie 'CACI' concernant la meilleure croissance enregistrée en matière de connectivité maritime, selon une évaluation faite par des experts de la CNUCED « Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement ».

Les représentants de la CACI et des Ports nationaux ainsi que plusieurs représentants diplomatiques ont assisté à cet événement.

A cette heureuse occasion Mr Mohamed Khir Eddine Boumendjel, a souligné que cette consécration est le fruit d'un effort considérable consenti par l'Entreprise Portuaire d'Annaba visant à rendre le port d'Annaba une véritable plaque tournante de la région, tout en saluant le personnel de l'Entreprise qui a participé à l'atteinte de ce résultat.

تحصل ميناء عنابة على جائزة « Port Connectivity award » ممنوحة من طرف الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة، والتي تخص أحسن نمو محقق في مجال الاتصال المينائي بعد تقييم من طرف خبراء من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية « CNUCED ».

حضر حفل تسليم الجوائز ممثلون عن الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة، و الموائى الوطنية و كذا عدة ممثلين دبلوماسيين.

أشار السيد خير الدين بومنجل أثناء مداخلة في هذه المناسبة السارة إلى أن هذه النتائج المحققة هي ثمرة جهود كبيرة قامت بها مؤسسة ميناء عنابة، والتي ترمي إلى جعل ميناء عنابة بمثابة عجلة تنمية لكل الجهة الشرقية للبلاد، كما حيا عمال المؤسسة الذين ساهموا لبلوغ هذه النتائج.

# Histoire du port

## Période

### Juillet 1962 à Octobre 1963

**Avant le 09 novembre 1963, le Port d'Annaba était régi par:**

**21 février 1962:** Adaptation en Algérie du régime des ports autonomes décret n° 62/203

**12 mars 1962 :** Application du décret n° 62/203 par décret n°62/267.

Régime de l'Autonomie au Port de Annaba par décret n° 62/270.

**1er Juillet 1963:** Autonomie effective du Port de Annaba

### Circonscription du port de Annaba

#### Limites maritimes

- Une ligne passant successivement par le rocher du lion, l'angle de la partie basse du lion, l'angle des anciens remparts, le côté Nord du chemin de l'avant - port à partir de l'origine du chemin vicinal ordinaire n°15.
- La limite Nord terrain de l'ancien front 31-32 jusqu'au rempart de soutien du chemin vicinal ordinaire n°1, le côté Nord du chemin de l'avant port jusqu'à l'ancien Fort de cigogne.

- Une parallèle au quai Warnier située à 90 mètres de l'arête de ce quai, jusqu'à l'angle Sud Ouest du palais Consulaire, Le trottoir Est de la rue du 4 septembre,
- Une parallèle située à 73,65 mètres de l'arête du quai Warnier, l'alignement Est du palais Calvin et
- Une parallèle située à 45,35 mètres de l'arête du quai Warnier jusqu'à sa rencontre avec la RN 44.
- La limite Est de RN 44 y compris le pont de l'oued Boudjimah au Sud du port ; la limite Est du domaine du chemin de Fer et la limite Nord de la RN 44 et du pont sur la Seybouse.
- La limite de la mer entre le pont sur la Seybouse et la future embouchure de la Seybouse.
- Transfert des biens
- Le décret 62/270 du 12 Mars 1962 instituant l'Autonomie du port de Annaba prévoyait la remise gratuite des biens dans l'état ou ils se trouvent à l'exclusion de ceux mis au service des phares et balises.
- Terrains
- Outillages des concessions et services dont elle est titulaire dans l'étendue de la circonscription ainsi que les terrains, bâtiments, mobiliers et approvisionnement nécessaire à la gestion de ces services



## Services et Attributions du Port Autonome

- La gestion des services publics, de pilotage, remorquage, éclairage et balisage à l'intérieur des limites du port autonome ou pour ses accès.
- Les services sanitaires de sauvetage ou d'incendie.
- La Police et surveillance des quais.
- L'Exploitation des voies ferrées des quais.
- La Gestion des domaines publics situés dans ces limites.

## Conseil d'Administration

- L'Administration du port autonome de Annaba est assurée:
- Par un Conseil d'Administration de 24 membres.
- Toutes les opérations du C.A sont placées sous le contrôle directe du délégué général en Algérie.

## Période 1963 à 1971

Adoption et reconduction par le gouvernement de l'Algérie Indépendante du régime de l'Autonomie au niveau des Ports institué par l'Administration coloniale en date du 09/11/1963 par décret n°63/446.

- Confirmation de la continuité de l'application du décret n°62/270 du 12 mars 1962.
- La remise au port autonome des terrains affectés aux phares et balises (non prévus dans les textes initiaux).
- La remise par la chambre de commerce de Annaba des archives nécessaires à la gestion des services et concessions de terrains et outillages (non prévus dans les textes initiaux).
- Réduction des membres du Conseil d'Administration de 24 à 22 membres.

- Les avoirs en banque, chèques et caisse seront mandatés au profit de l'agent comptable du port autonome.
- Le transfert du personnel soumis à la convention collective ainsi que les fonctionnaires.

## L'Autonomie du port de Annaba et le Gouvernement de l'Algérie Indépendante

### Manutention durant l'Autonomie

Pendant la période d'autonomie les opérations de manutention au niveau du port étaient assurées par des Entreprises de manutention regroupées au sein d'un organisme paritaire dénommé « Bureau Central de Main d'Œuvre du Port ».

En 1969, les opérations de manutention au niveau du port étaient assurées par des Entreprises de manutention regroupées au sein d'un organisme paritaire dénommé « Bureau Central de Main d'Œuvre du Port » sont soumises a partir de 1969 par ordonnance n°69/50 du 17 juin 1969 au monopole de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

### Période 1971 à 1982

#### Création d'Organisme Établissements publics à Caractères Industriel et Commercial

- Création de la société Nationale de Manutention « SONAMA » par Ordonnance n° 71/16 du 05 avril 1971.
- Création de l'Office National des Ports « ONP » par ordonnance n°71/29 du 13 mai 1971.
- Ces deux organismes sont dotés d'un Comité consultatif et d'un Comité portuaire.
- L'activité Remorquage est transférée pendant cette période à la CNAN.



- Le pilotage est rendu obligatoire par ordonnance n°71/39 du 17/06/1971.
- Gestion socialiste par ordonnance 71/74 du 16/11/1971.
- L'Unité économique par décret n°73/177 du 15/10/1973.
- Statut type de l'Entreprise socialiste à caractère économique par Ordonnance 75/23 du 29/04/1975.
- Assemblée des travailleurs décret n°75/150 du 21/11/75.
- Conseil de direction décret n°75/149 du 21/11/75.
- Directeur général de l'Entreprise ou le directeur d'unité.
- Les commissions permanentes.

### Période 1982 à 1988

**Dans le cadre de la restructuration des Entreprises, la restructuration de l'Entreprise Portuaire de Annaba s'est faite par décret n°82/283 du 14/08/82 .**

### Tutelle: Secrétariat d'Etat à la pêche et aux transports maritimes

- Dissolution de la Société Nationale de Manutention «SONAMA» par le décret n°82/280 du 04/08/82.
- Dissolution de l'ONP par le décret n°82/281 du 14/08/82.
- Le service de remorquage est retiré à la CNAN par le décret n°82/279 du 14/08/82.

### Période 1988 à 2016

1988 : loi d'orientation sur les Entreprises Publiques Economiques n° 88/01 du 12/01/1988.

- Passage de l'E.P.AN au statut d'EPE SPA: 28/02/1989.
- Actionnaires : SOGEPORTS situation statutaire actuelle
- Forme juridique: SPA
- Capital social: 1.380.000.000 DA
- Filiale: EGPP

### Activités:

- manutention et acconage
- Remorquage et pilotage
- Gestion du domaine public portuaire

### Période 2016 à 2022

Dans le cadre de la réorganisation du secteur public marchand décidée par les Pouvoirs Publics en 2014, le Groupe des Services Portuaires « SERPORT » a été créé le Dimanche 14/02/2016 en remplacement de la Société de Gestion des Participations de l'Etat « SOGEPORTS »

Ce dernier a notamment pour objectif d'assurer l'animation, le développement et la synergie entre les filiales. Le portefeuille du groupe est composé de Dix Entreprises Portuaires chargées de l'exploitation des Ports. Ces dernières assurent plusieurs activités à savoir : la manutention, l'acconage et le remorquage.



## Evolution du Capital social

**10.000.000 DA** : par décision du conseil national de la planification n°191/SP/DP du 09 novembre 1988.

**300.000.000 DA**: Résolution de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 23 juin 2002K

**1.200.000.000 DA** :Résolution n°02 AGEX du 30/12/2007.

**1.380.000.000 DA** : Résolution n°02 AGEX du 19/04/2009.

**3.000.000.000 DA** : Résolution n°2 AGEX du 25/05/2014.

## PFSO « PORT FACILITY SECURITY OFFICER »

### 2004:

Décret exécutif du 20 décembre 2004 portant mise en place des organes de gestion de sécurité et de sûreté notamment la création des bureau de sûreté des ports.

### 2006:

Mise en place conformément à l'arrêté ministériel du 20 janvier 2006 suite à laquelle le PFSO a été installé.

## Infrastructures et superstructures

### AVANT 1962

Au XIXème siècle : Premiers éléments du port.

**1856-1870** - Quai de la gare et quai Warnier.

**1870-1900** - Môle cigogne – quai nord - Jetée Sud – Jetée du Lion, Jetée Babayaud.

**1900-1915** - Aménagements intérieurs : Quai d'Hip-pone et quai aux phosphates.

**1915-1934** - Quai sud – Grande Darse.

**1934-1959** - Aménagement du Quai Sud.

**1959-1962** - Elargissement des terre-pleins du quai Sud.

### APRES 1962

#### 1962 - 1979

Aménagements divers :

Rempiètement des quais

Rescindement d'épi

Réparation des dommages et entretiens courants.

Le poste 10 du Quai Nord ayant été détruit lors d'une explosion en 1964 (L'explosion du cargo égyptien «Star of Alexandria», le 23 juillet 1964) a été remis en état pour recevoir des navires

Poste d'accostage pour navires pétroliers jetée du lion (poste 26) a été modernisé par l'installation d'une plateforme et de deux ducs d'Albe distantes de 57 m pouvant recevoir des navires de 180m de long

Un éclairage moderne a été installé au Quai Sud (postes à minerai) ainsi qu'aux postes pétroliers 23 et 26.

Un bassin pour plaisanciers a été aménagé, un quai de 76 m et une petite cale de halage ont été construits et mis en service.

D'autres implantations sont à l'étude notamment des bacs de stockage d'huiles végétales

Des dragages sont prévus pour l'accès de navires de plus fort tonnage ainsi des travaux d'agrandissement portuaire tel que le détournement du lit de la Sey-bouse.



D'autres implantations sont à l'étude notamment des bacs de stockage d'huiles végétales.

Durant cette période également:

Stockage engrais sonatrach

Transporteur sur quai

**1970** Construction hangar métallique 1500 m<sup>2</sup>

**1971** Reconstruction du quai aux remorqueurs au droit de l'ex EPI du Môle sur 25 ml

Construction du musoir Nord

Remise en état du portique HECKEL acquis auprès de SONELGAZ (centrale thermique) le 5 mai 1971 pour la SONATRACH pour le déchargement de son complexe phosphatier.

Déchargement des matières premières pour les engrais au poste 20.

### Bassin de l'avant port

Le plan d'eau est d'environ 45 ha.

Un petit quai de 4,50 m a été aménagé à l'enracinement de la jetée du Lion.

Contigu à ce quai, un terre-plein de 95 m sur 70 m pour le stockage des pétroles et essence comporte trois bacs réservoirs et diverses installations.

### Bassin de l'avant port

Ce terre-plein a été étendu au Nord et à l'Est et limité par deux éléments de quai fondés à (-3,50m) qui permettraient l'accostage des balancelles chargées du gravier de Chétaibi.

Un mur de soutènement pour protéger les remblais du terre-plein a été construit sur 55 m de longueur et sert de poste d'amarrage à la marine nationale.

Dans l'angle formé par la jetée Sud et la jetée BABAYAUD ou aboutissent les pipes lines pour le déchargement des pétroliers. des postes 23 et 26.

Enfin, le terre-plein de la cale de halage a été étendu à l'enracinement de la jetée BABAYAUD pour le recasement du parc naval du port.

Une digue mixte a été construite pour la protection du mouillage du matériel naval de servitude du Port Autonome

Une digue mixte a été construite pour la protection du mouillage du matériel naval de servitude du Port Autonome

### Grande darse

L'accès de l'avant-port à la grande darse se fait par une passe dénommée « BABAYAUD » large d'une centaine de mètres.

#### Au Sud:

Le quai Sud forme un élément de 1040m de longueur avec une profondeur d'eau à quai de 10 m (postes 14-15-16-17-18)

#### Petite darse

Le quai Ouest (240 m) dit quai de la gare établi sur piliers et voûtes est accessible aux navires n'excédant pas 4,25 m et il est réservé à la pêche(chalutiers et barques) sur 165 m.

le quai Warnier, rempiété sur 400 m de longueur est réservé au trafic des passagers et des marchandises périssables, colis postaux profondeur 9 m.

**A l'Est,** le quai aux remorqueurs sur 100m

Le quai Sud dit quai d'Hippone, d'une longueur de 625 m, édifié en blocs artificiels fondés à -11 m profondeur d'eau 9 m (2 postes 19-20)



P19: pour exportation du phosphate de la société du Djebel Onk.

P20: réception du fuel nécessaire aux centrales thermiques ainsi que les matières premières nécessaires au complexe d'engrais phosphatés de la SONATRACH (soufre, potasse et sulfate de potasse)

Début P21: installation de dépotage d'ammoniac liquide du complexe d'engrais phosphatés.

P22: marchandises diverses.

### Terre-pleins

Le terre-plein du quai Nord et de la petite darse a 80m de largeur, voies publiques comprises.

Le terre-plein du quai Ouest a 70 m voies publiques comprises.

Sur ces terre-pleins sont édifiés des hangars appartenant au port autonome loués à bail aux compagnies de navigation, fréquentant régulièrement le port et l'hôtel des douanes algériennes.

Le terre-plein du quai Nord de la grande darse a une superficie de 20 ha.

Le terre-plein du Môle Cigogne a une superficie de 18.000m<sup>2</sup>.

Initialement les quais et terre-pleins étaient gérés par le port autonome qui s'est substitué à la Chambre de commerce qui en assurait l'exploitation, suivant les modalités prévues du cahier des charges. Décret de concession du 12 août 1922, complété par l'arrêté du 21 mars 1950.

La surface totale des terre-pleins du port de Annaba y compris les voies publiques, les édifices, hangars et installations industrielles fixes etc.. est de 107 ha environ.

### Les voies ferrées

Les quais et terre-pleins sont desservis par 9.800m de voies ferrées appartenant à la SNCFA et le port autonome.

Le tracé du quai Sud a été modifié et remplacé par des rails à ornières de 60 à 70 kg

Une voie de raccordement de la gare maritime à la voie de rive du quai sud a été construite 790 m de longueur

Enfin, le faisceau de voies établies en arrière du terre-plein A.Souleyre, le long du « Guide Seybouse » sur une parcelle de 5 ha a été prolongé pour la desserte du nouveau terre-plein Sud.

Ce faisceau d'une longueur de 2.240 m avec des embranchements particuliers desservant les installations des diverses sociétés:

Société nationale des mines de l'Ouenza: 4530m

Société du djebel Onk: 2230m

S.N.S: 2000m

Société nationale de Transport et de commercialisation des hydrocarbures : 1.176m

#### 1970 :

Construction d'un hangar métallique 1500 m<sup>2</sup>.

Prolongement de la jetée du Lion.

**1973** - Consolidation et rempiètement du quai sud sur 350 ml ( rideau en Palplanches).

**1976-1982** - Construction du quai minéralier sur pieux sur 42' de longueur de 322 ml (Quai Sud). (Par l'Entreprise SONATRAM).

**1979** - Dragage général du port 2.000.000 m<sup>3</sup>.

#### 1980:

- Aménagement des postes de contrôles aux accès;



- Revêtement chaussées et terres pleins;
- Plan d'alimentation eau potable et eau pour incendie;
- Plan d'éclairage;
- Plan de circulation principale et des voies de maintenance.

### Surfaces exploitées commercialement en m<sup>2</sup>: 130.850

Opérations de réfection et d'entretien:

- Renforcement du mur de quai des postes 15,16 et 18;
- Rempiètement sur 400m (linéaire des quais des postes 15,16 et 18 en vue de réaliser alignement avec quai 15);
- Réfection poste 26;
- Redéfinition du tracé du chenal d'accès au port;
- Assainissement et réseaux: eau, vrd, incendie, voies ferrées;
- Réseau éclairage;
- Construction bâtiments;
- Regroupement services techniques et de maintenance;
- Regroupement des usagers et des opérateurs portuaires.

**1975-1981** - Rempiètement du poste à quai phosphatier en palplanches sur une longueur de 420 ml (postes 19 à 20).

**1981** - Réparation des dégâts de décembre 1980 sur 1350 ml de la Jetée du Lion et Sud.

**1981** - Mise en service du poste 13

- Ce poste est équipé d'installations de déchargement et stockage de charbon et minerai de fer en vrac.
- Ce poste d'une longueur de 320 mètres accueille

des navires d'un tirant d'eau de 12,50 mètres. Il est équipé de 04 portiques d'une capacité de 800 à 1000 T/H.

**1981** - Clôture de la Grenouillère.

**1982** - Clôture de la zone extension Ouest

- Acquisition de barrage flottant

Aménagement des locaux de police de la gare, amélioration des conditions d'accueil de la gare.

**1983** - Rénovation terre-pleins

**1983-1986:**

Confortement de la carapace de protection de la jetée du Lion et Sud (En blocs B.C.R de 50T).

Colmatage des cavernes sur 1350 ml (par l'Entreprise SOTRAMEST).

**1982 -1986** - Stabilisation des terre-pleins du poste 15 au quai sud sur 150 ml (colonnes ballastées).

**1982-1986** - Réfection de la superstructure du poste pétrolier n°26.

**1984-1989** - Renforcement et rempiètement des quais sur palplanches Larsen IV des postes 16-17 et 18 sur une longueur de 525 ml ( quai sud – 1ere et 2eme tranche) ( par l'Entreprise SOTRAMEST).

**1984-1986** -1ere tranche (Rempiètement postes 17 et 18 sur 183 ml).

**1986-1989** - 2ème tranche : (Rempiètement postes 16 sur 342 ml).

**1985-1987** - Aménagement du port de pêche et l'anse de la Grenouillère.

**1987** : Clôture du port de Annaba.

**1989** : Clôture Penétrante Sud. SEYBOUSE



**1992** - Levée bathymétrique des bassins du port ( grande et petite darse – avant port et chenal d'accès).

Construction d'abri pour engins roulants quai Nord

**1992** - Rénovation et réparation du ponton « Mazagan ».

**1992** - Construction d'une passerelle pour passagers au niveau de la gare maritime.

**1992** - Revêtement des terre-pleins Quai-Sud.

**1992** - Installation de détecteurs incendie au niveau du silo à Céréales.

**1992-1995** - Aménagement et amélioration de la protection du port de pêche de Chetaïbi.

Prolongement des deux jetées de protection sur 175 ml + 65ml et 316 ml de quai accostable et un appontement en béton sur 86 ml + 1 cale de halage ( par l'Entreprise SOTRAMEST).

**1992-1999** - Rempiètement du quai aux remorqueur du poste 5 sur une longueur de 110 ml ( par l'Entreprise SOTRAMEST).

**1994** - Clôture Gare Maritime ferroviaire.

**1994** - Clôture séparant Port de pêche du port commercial.

**1995** - Clôture pénétrante Sud:

**1995** - Auvent Atelier engin RC Quai Sud.

**1996** - Hangar Parc Animalier (RC) Quai Sud.

**1996** - Bureau+Logts veter (R+1) Quai Sud.

**1996** - Clôture PORT :

**1996** - Renforcement clôture Guide lame SEYBOUSE.

**1998** - Bloc Administratif T.C (R+2) Quai Sud

**2004-2006:**

Extension du 3ème bassin du port de pêche de Annaba.

225 m d'ouvrages et protection, 345 m d'ouvrage accostable, 4000 m<sup>2</sup> de TP, Plan d'eau + 1 ha.

**2006-2007** - Réparation des 2 Slip ways .

**2006-2008:**

Confortement et rempiètement du poste 06 sur 170 ml.

**2010:**

- Poste 15: confortement et rempiètement du poste 06 sur 174 ml.
- En cours d'achèvement: confortement et rempiètement du poste 14 sur 276 ml.
- Revêtement du poste 21-22.

**2010-2011:** Protection cathodique des postes à quai métallique ( TC P1-2, p16,17,18,19,20 et 21).

**2010-2011:** Renouvellement de bordure de quai nord sur 200 ml.

**Projet : travaux de rempiètement des postes à quai N°14 ( sur 273 ml ) et N° 15 (sur 174 ml) :**

**Poste N°15 réceptionné en mois de juin 2013.**

**Poste N° 14 réceptionné en mois de juin 2014.**

**Projet :** Dragage général des bassins du Port d'Annaba et le Channel d'accès.

**Opération finalisée en 2015.**

**Projet :** travaux de revêtement en béton bitumineux de la zone de dégagement et infrafer.

**Réceptionné le 04/12/2017**



### Consistance des travaux :

Pour la zone INFRAFER : revêtement de la zone INFRAFER EN Béton bitumineux ainsi que la réalisation d'un réseau d'assainissement des eaux pluviales.

Pour la zone DEGAGEMENT : revêtement de la zone en Béton bitumineux

**Projet** : Réalisation d'un bloc administratif de construction légère en R+1 niveau du port d'Annaba -Direction T.C- (Unité CAPREF SIDI MOUSSA EX-PHD).

**Réceptionné le** : 27/01/2019

### Consistance des travaux :

La mise en place d'une plateforme recevant la bâtisse en bois en R+1.

Montage de la structure en bois de la bâtisse en R+1 en forme rectangle de dimension (26,72 x 9.32)

**Projet** : Réalisation d'un bloc préfabriqué en R+1 et de forme de L de 20,36 x 17,88 m<sup>2</sup> pour la Direction DEV de l'Entreprise portuaire d'Annaba (Unité CAPREF SIDI MOUSSA EX-PHD).

**Réceptionné le** 27/01/2019

### Consistance des travaux :

La mise en place d'une plateforme recevant la bâtisse en bois en R+1.

Montage de la structure en bois de la bâtisse en R+1 en forme de L de dimension (20,36 x 17,88 m<sup>2</sup>)

**Projet** : reprise du revêtement en béton bitumineux du terreplein du poste à quai N°22 quai N°04 port d'Annaba

**Réceptionné le** 06/01/2020

### Consistance des travaux :

Décaissement général sur profondeur de 25cm

FMO des différentes couches (enrochement, T.V.C, grave concassé ..)

Mise en œuvre de la couche en béton bitumineux ep 10cm.

**Projet** : réalisation d'une rampe RO-RO au poste à quai N°22 quai N°04 au niveau du port d'Annaba

**Réceptionné le** : 01/10/2020

### Consistance des travaux :

Démolition du couronnement existant.

Blindage HEB 160 pour le couronnement et la mise en œuvre du béton coulé sur place dosé à 350kg/m<sup>3</sup> pour la réalisation de la poutre de couronnement.

Mise en place d'un revêtement souple (BB- GB- GC), sur une bande de 2.00 m au niveau du terre-plein

Mise en place de nouvelles appareils (défenses/ bollards).

**Projet** : la réalisation du siège C.M.S -syndicat – salle de formation de l'entreprise portuaire d'Annaba.

**Réceptionné le** 30/05/2021

### Consistance des travaux :

La mise en place d'une plateforme recevant la bâtisse en bois en R+1.

Montage de la structure en bois de la bâtisse en R+1 en forme rectangle de dimension (31,06 x 9,31 m<sup>2</sup>)

**Projet** : reprise du revêtement en béton bitumineux du terreplein du poste à quai N°21 et réhabilitation de l'accès aux terre pleins poste N°21/22

**Réceptionné le** 12/07/2021

**Projet** : travaux de colmatage des cavernes existant au niveau du quai nord du pot d'Annaba

**Réceptionné le** : 14/11/2021

**Projet** : réalisation des travaux de rénovation de quelques accessoires d'accostage (bollards/ défenses) au niveau du port d'Annaba

**Réceptionné le** : 03/01/2022.

### Consistance des travaux :

Le remplacement de quelques bollards et défenses endommagées et la mise en place de nouvelles unités identifiées et réparties sur différentes positions des quais.



## Outillage naval

### 1962 - 2022

- Un ponton flottant Mazagran d'une puissance de 80 tonnes et son remorqueur « Seybouse » (réformé)
- La cale de halage est situé à l'angle Nord Est de la grande darse et comprend:
- Un ber de hissage de 200 tonnes.
- Un ber de hissage de 100 tonnes.
- Un treuil électrique de 18CV traction 32 tonnes (réformée).

## Remorqueurs

### Remorqueurs appartenant à la CNAN:

**RHUMEL IV** : 1000 CV

**OUEENZA** : 750 CV

**HIPPONE** : 750 CV

**Remorqueur : RHUMMEL 4** : Puissance 01 x 1000 CV  
- Année de construction 1971.

**Remorqueur : CHELIFF III** : Puissance 01 x 1500 CV  
- Année de construction 1971

**Remorqueur : MAZAFRAN 4** : Puissance 02 x 1700 CV  
- Année de construction 1982

**Remorqueur : SIDI BRAHIM** : Puissance 02 x 2060 CV  
- Année de construction 2005

**Remorqueurs: RIZI AMOR** : Puissance 1400Kw à 1000 rpm – année d'acquisition 2018

**Remorqueurs : REFES ZAHOUANE** : Puissance 1400Kw à 1000 rpm.

## Pilotines

**Pilotine : BONA I** : Puissance 2 x 298 CV

Année de construction 1997.

**Pilotine : BONA II** : Puissance 2 x 298 CV

Année de construction 1997.

**Pilotine : Abou Marwan** : puissance 1430cv année de construction 2012.

**Pilotine : Saint augustin** : puissance 454cv à 2100 RPM , année de construction 2016.

## Canots

**MINA I** : Puissance 1 x 140 CV

Année de construction 1998

**MINA II** : Puissance 1 x 140 CV

Année de construction 1998

**GAIS NEDJM EDDINE** : année d'acquisition 2014

**RAS EL HAMRA** : année d'acquisition 2014

## Outillage Terrestre

### 1962 - 2022

### Quai Nord de la grande Darse:

7 grues de quai de 6 tonnes.

Un silo à céréales d'une capacité de 16000 T muni de deux portiques.

Une bouche à quai (poste 11) pour la réception des huiles en vrac importées par la SNCG. Un pipe line souterrain achemine les huiles jusqu'aux bacs de stockage.

### Quai Nord de la grande Darse:

Des bouches à quai (postes 7,8 et 9) pour l'exportation des vins en vrac de l'ONCV. Des pipes lines souterrains relie ces bouches au Chai à vin de l'ONP (capacité 28.000 HL).

Durant cette période, le montage de la passerelle pour la réception du sucre roux de la SOGEDIS pour la raffinerie de Guelma.



## Môle Cigogne poste 6:

Une bigue électrique fixe de 110 T

### Quai Warnier Petite Darse:

4 grues de quai Stothert and Pitt de 3 T.

Une gare maritime pour le transit des passagers à l'embarquement et débarquement.

### Quai Ouest Petite Darse

Quai réservé à la pêche

### Quai Sud Petite Darse

4 grues de quai Stothert and Pitt de 3 T.

L'installation de dépotage d'ammoniac liquide pour le complexe d'engrais phosphaté de SONATRACH.

Une bouche à quai poste 22 pour le dépotage de bitume liquide nécessaire à la SONATRACH.

Une installation de réception de matières premières nécessaires au complexe d'engrais phosphatés de la SONATRACH (soufre, potasse et sulfate de potasse) sont déchargés à l'aide d'un portique muni de benne de 300 T/H.

Une installation pour exportation du phosphate en vrac de la société du Djbel Onk. Le chargement se fait à l'aide d'un portique de 800 T/H.

Une bouche à quai poste 20 pour l'alimentation des centrales thermiques en fuel.

Diverses bouches pour l'avitaillement des navires en eau potable.

### Quai Sud Grande Darse:

Une installation pour l'export en vrac du minerai de fer de la Sonarem par 2 portiques de 1200 T/H chacun.

Une installation pour l'export des produits sidérurgiques (fonte, brames, billettes etc) par 2 grues de quai de 25 tonnes chacune.

Une installation pour l'import de coke et fines de coke par 2 portiques dotés de benne de 500 et 600 T/H

## GRUES

### 1982 :

Grue de 120 tonnes

Grue de 40 tonnes

### 2003 :

Grue de 40 tonnes

### 2005:

Grue de 45 tonnes

Grue de 65 tonnes

### 2006 :

Grue de 40 tonnes

### 2009 :

Grue de 40 tonnes (02)

Grue de 45 tonnes

### 2011 :

Grue de 104 tonnes

### 2014 :

02 Grues de 40 tonnes

01 grue de 64 tonnes

### 2015 :

01 Grue de 40 tonnes

02 Grues télescopiques de 100 tonnes



## Stackers

**1998** : 01 Stakers de 42 tonnes

**2009** : 01 Stakers de 45 tonnes

**2010** : 04 Stakers de 45 tonnes

**2014** : 03 Stakers de 45 tonnes

**2014** : 02 Stakers de 42 tonnes

**2020** : 05 Stakers de 45 tonnes

## Chariots élévateurs

**1992**

04 Chariots élévateurs 4 Tonnes

02 Chariots élévateurs 6 Tonnes

**1994**

06 Chariots élévateurs 2 Tonnes

04 Chariots élévateurs 3 Tonnes

01 Chariot élévateur 5 Tonnes

13 Chariots élévateurs 6 Tonnes

07 Chariots élévateurs 10 Tonnes

02 Chariots élévateurs 18 Tonnes

**1995**

02 Chariots élévateurs 28 Tonnes

**1996**

16 Chariots élévateurs 4 Tonnes

**1997**

01 Chariot élévateur 28 Tonnes 1998

**1998**

03 Chariots élévateurs 6 Tonnes

03 Chariots élévateurs 10 Tonnes

03 Chariots élévateurs 35 Tonnes

**2004**

02 Chariots élévateurs 3 Tonnes.

**2010**

01 Chariot élévateur 10 Tonnes.

01 Chariot élévateur 32 Tonnes.

**2015**

02 Chariots élévateurs 15 tonnes

**2016**

08 Chariots élévateurs 15 tonnes

02 Chariots élévateurs 20 tonnes

## Tracteurs

07 Tracteurs RO/RO de 35 à 50 Tonnes

07 Tracteurs RO/RO en 2016 :

07 Remorques porte conteneurs : de 20 à 50 Tonnes

15 remorqueurs porte conteneurs en 2017

## Portique mobile de déchargement de céréales

01 Portique 250 à 400 /T/H: 2003

## Chouleurs :

01 chouleur : 0,8 m<sup>3</sup>

02 Chouleurs en 2016

01 Chouleurs en 2020

01 Chouleurs en 2022



TRAFIC À L'IMPORT ET EXPORT  
1962- 1970



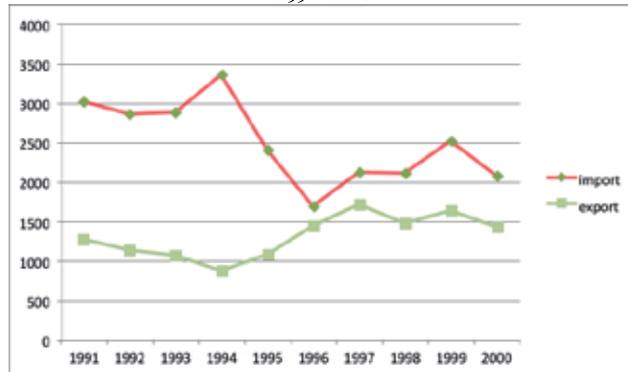
TRAFIC À L'IMPORT ET EXPORT  
1971 - 1980



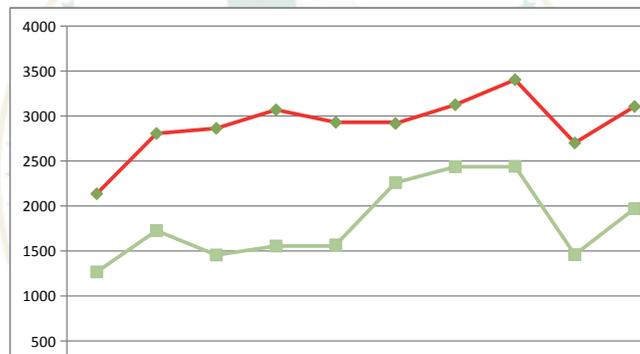
TRAFIC À L'IMPORT ET EXPORT  
1981 - 1990



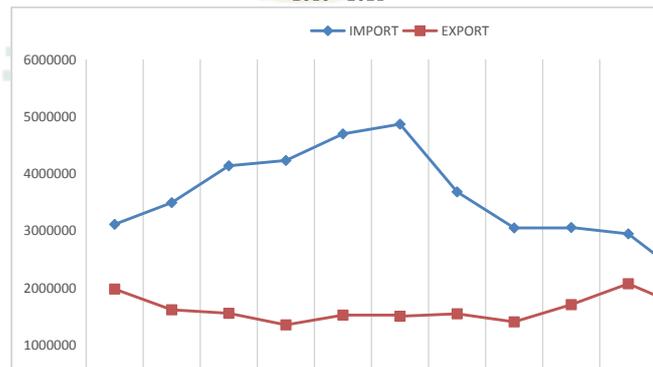
TRAFIC À L'IMPORT ET EXPORT  
1991 - 2000



TRAFIC À L'IMPORT ET EXPORT  
2000 - 2010



TRAFIC À L'IMPORT ET EXPORT  
2010 - 2021



# La Tribune Bônoise

JOURNAL RÉPUBLICAIN QUOTIDIEN DU MATIN

Publié sous la Direction du Comité Républicain de Bône

ORGANE DES INTÉRÊTS DE LA RÉGION DE L'EST

## ABONNEMENTS :

Bône..... 3 mois: 6 fr. 6 mois: 12 fr. 1 an: 24 fr.  
Algérie-Tunis... — 5 \* — 10 \* — 20 \*  
France..... — 6 \* — 12 \* — 24 \*

Les Abonnements partent des 1<sup>er</sup> et 15 du mois.

On s'abonne dans tous les bureaux de poste sans augmentation.

Rédacteur en Chef: **GEORGES CANDAS**

Nous pensons que c'est pour un journal un devoir sacré de ne faire aucune vérité, de parler des hommes selon ce qu'ils lui paraissent mériter, de publier ce qui est bien, de publier ce qui est mal.

ANASTAS CANAL

## PUBLICITÉ

"LA TRIBUNE BÔNOISE" est désignée pour l'insertion des annonces légales judiciaires et administratives.

On traite à forfait pour les annonces au mois.

S'adresser pour ce qui concerne les abonnements, la publicité et mandats à M. POMPEANI, administrateur, rue de la République.

Téléphone: 2.34.

Nos Abonnements sont payables à terme échu.

Téléphone: 2.34.

## Le Port de Bône Bombardé

Ce matin, à quatre heures, un croiseur allemand, embossé à un mille environ du port du côté des sables, puis à côté de la jetée Babayand à l'endroit même où était mouillée récemment l'escadre française, a tiré une dizaine d'obus

Un autre passa par une fenêtre de la manutention, et éclata dans le magasin aux farines, défonçant le parquet, et trouant les murs. Il fail-

Renseignements

complémentaires

## Il y'a 78 ans, les nazis bombardent la place d'Armes et le cimetière de Zeghouane

Le 13 Novembre 1942, la ville d'Annaba allait vivre un drame atroce et perdre des milliers de ses enfants au cours d'une attaque soudaine d'avions de chasse et de bombardiers allemands pilotés par les italiens de Mussolini. C'était en pleine deuxième guerre mondiale, que ce crime gratuit avait été commis contre une population innocente qui n'avait rien à voir avec leur guerre.

Des familles Bônoises avaient été touchées dans leur chair et leur sang au cours de ce bombardement qui ne figure sur aucun document d'histoire. Il serait bon de rétablir cette tragédie et donner un nom à la place qui se trouve derrière l'ancien Cinéma « Le Régent » où tombèrent les premières bombes sur la Vieille ville mais également sur le cimetière de Zeghouane où plusieurs carrés mortuaires dont celui de la famille Kabendji avaient été touchés et détruits.

Les forces de l'Axe d'Adolf Hitler et du Duce Benito

Mussolini avaient choisi de couler des bateaux de guerre qui avaient jeté l'ancre dans le port d'Annaba. L'Algérie était bien sûr sous domination coloniale, donc française et servait de base aux Alliés. Alors que des milliers d'algériens avaient été enrôlés de force pour servir de chair à canon à la soi-disant Armée d'Afrique.

Annaba de par sa position de port stratégique s'ouvrant sur la Méditerranée servait de réservoir de matériels de guerre entreposé en différents lieux et particulièrement au Camp des Anglais, aujourd'hui la ville d'Echatt. L'Armée Italienne était dotée d'avions de combat allemands et avait choisi de bombarder le port d'Annaba, où venaient des bateaux décharger l'armement et le matériel roulant. Ce 13 Novembre 1942, les premières bombes de l'attaque surprise avaient explosé au lieu dit « petite vitesse » à l'ancienne gare d'Annaba sans faire de victimes.

Ils avaient mal visé car des transports de troupes étaient à quai à quelques centaines de mètres plus à l'Est. Il s'agissait du « Colombie », du « Ville de Marakech » et un bâtiment U.S le « Le Liberty », lorsque des « Junkers 87 - Stukas » et des Messerschmitt 109 foncèrent sur eux, venant de la mer et surgissant tels des rapaces sur la ville.

Benhamza Slimane, qu'on appelait affectueusement « Aâmi Slimane », ancien employé de l'Imprimerie Centrale, que Dieu ait son âme, nous avait alors relatés ces instants dramatiques. C'était à l'époque un jeune gaillard âgé de 17 ans et son grand père El Hadj Souici, âgé alors de 80 ans lui avait conseillé de rester à la maison, car il craignait qu'un autre bombardement n'ait lieu.

C'était un pressentiment et nous allons voir plus loin qu'il ne trompait pas. Le vieux Souici avait l'habitude d'ouvrir très tôt son magasin d'herboriste situé à l'angle des Rues Castiglione et Saint Augustin. Le jeune Slimane, devait se rendre chaque matin à la boulangerie de son oncle, à la Rue Danrémond, aujourd'hui (Rue El Fida) afin de l'aider à distribuer le pain contre les bons de rationnement distribués par l'Armée française.

## Le jour où la terre a tremblé

Malgré le danger, une longue queue s'était formée devant le local. Chacun voulait avoir son « gros pain » le premier, confectionné à partir de son (noukhala) et de semoule mélangés. Il était quatre heures trente approximativement, et il faisait encore nuit. A l'intérieur des maisons les femmes avaient préparé le « café » à base de noyaux de dattes grillés et moulus, sur un braséro à charbon, car le gaz de ville n'existait pas encore. Seuls les européens y avaient droit. C'était la guerre et tout manquait, à part les légumes.

Certes, le topinambour et l'ipomée (patate douce) remplaçaient la pomme de terre, ramenée des Amériques par un certain Parmentier qu'il avait surnommé « le pain des pauvres », mais on s'en contentait du moment qu'on assouvissait sa faim. La famille Hafiz qui devait déménager ce jour avait préparé des ballots dès la veille et on n'attendait que le landau (cabriolet tracté par un cheval) qui devait servir de transport. Les femmes étaient parées de leurs bijoux.

Les cafés de Métidji et de Chbaita Zidène étaient déjà ouverts et offraient aux premiers clients un « café » au goût fade et repoussant. Mais les gens ne semblaient pas s'en soucier.

Ils en avaient pris l'habitude et l'acceptaient bien volonté et de bonne grâce. En sirotant leur boisson, ils entendaient les voix des enfants de l'école coranique qui récitaient à tue-tête des versets du Coran sous la surveillance de « Cheikh El Marouqui » leur taleb.

Vers 6 heures la mosquée Sidi Abderahmane libère les retardataires qui s'étaient éparpillés à travers les Rues Scipion, Joseph et Saint Augustin. Certains d'entre eux s'étaient dirigés vers la Place d'Armes ou du côté du marchand de pois chiches attirés par l'odeur du cumin et de l'huile d'olive.

Le temps s'égrenait lentement et le jeune Slimane avait fait entrer tous les clients qui attendaient devant la boulangerie. Quant à Merdaci Amar, un ancien cadre du service d'hygiène de l'APC d'Annaba durant les années 1980, maintenant décédé et témoin de cet événement tragique, il faisait la queue au marché couvert, appelé alors « Marché francisque », de la Rue Bugeaud, parce que fréquenté surtout par les colons, pour essayer d'avoir quelques patates.



La ville semblait en ce vendredi 13, vivre normalement malgré la guerre qui causait des millions de victimes à travers le monde. Les cafés en ces moments étaient remplis de clients et le vieux Zidène qui était manchot, s'affairait derrière son comptoir, se servant à merveille du seul bras qui lui restait. Tout à coup des sifflements sinistres et stridents (c'était le bruit des Stukas) avaient fait lever les têtes vers le ciel.

Des formes assassines surgies de la mer commençaient à larguer leurs cargaisons mortelles sans faire de distinction. Des Junkers-Stukas pilotés par des italiens venaient de libérer plusieurs bombes de 1000 livres chacune soit 500 kilogrammes. Les vieux immeubles semblaient se soulever du sol et aller à leur rencontre. Tout était devenu sombre, les murs s'effondraient, la terre s'ouvrait... La première bombe avait explosé en plein dans le café de Chbaïta Zidène. La plupart des clients avaient été déchiquetés. Un seul en avait réchappé et pour cause ! Un besoin pressant avait fait qu'il se trouvait à ce moment précis dans les toilettes, lesquelles par un vrai miracle et une chance inouïe étaient restées debout et intactes.

Les corps désarticulés recouverts de gravats et de poussière blanche étaient pratiquement impossibles à dénombrer de par leur nombre très élevé. Toutes les maisons des Rues Castiglione, Scipion, Saint Augustin et de l'impasse Jemmapes avaient été soufflées. Les familles Hafiz, Stambouli, Merdaci, Ouali, Chalabi, Gouâr, Kabendji, Zidane, Sakhri, Benabed, Laouabdia Sellami, La Médersa de la Ligue de Tempérance de Si Seddik El Gharbi, le siège du journal de Mohamed Tahar El Bjaoui intitulé « Sidi Hanini bé franc echrini » avaient vu leurs maisons complètement détruites. D'autre part le transport de troupes US le « Liberty » avait été atteint et coulé dans le port d'Annaba.

De toutes parts on n'entendait que des cris de douleurs, des lamentations des survivants et des gémissements. Les pierres étaient éclaboussées de sang tout comme l'école primaire de trois étages n'était plus que décombres.

La chance avait voulu que les enfants ne soient pas encore en classe, car il n'était que 7 heures 30. Les familles Hafiz dont un seul échappera et restera trois jours enfoui sous les ruines, et Oubaïch sont décimées.

La fumée, la poussière, les cris des blessés et les salves

de DCA (Défense Aérienne) tirées à partir des bateaux de guerre en rade créaient ainsi un climat infernal et irréel. Les survivants couraient dans tous les sens, désorientés, ne sachant où se diriger pour échapper à la mort, crevant de terreur.

La panique leur étreignait la gorge, les yeux hagards, une jeune mère Benbellil Reguia trainait sa fille Janette et sa sœur Yamina (maintenant toutes les trois décédées après l'indépendance) vers un abri quelconque et protecteur. Les femmes se lacéraient les joues, devant leurs morts et particulièrement leurs enfants, innocentes victimes, comme les autres d'ailleurs, d'une guerre qui n'était pas la leur.

Avec laquelle personne n'avait rien à voir !!! Les sauveteurs de la Défense Passive arriveront bien après le bombardement, car il ne s'agissait que de familles d'« indigènes ». Les recherches dureront plusieurs jours. Les scènes de pillage, il y en eut certes en ces temps de grande disette. L'état de siège avait alors été décrété et tous ceux qui se trouveraient dans la zone interdite et qui ne sont pas en possession d'un laissez passer seront sommairement passés par les armes.

La Moquée de Sidi Boumerouane qui servait d'hôpital militaire avait été évacuée. Les soldats malades avaient été transférés au « Château Chancel » du côté des M'Haffeur. Les morts sont allongés dans les rues.

Les autorités d'alors avaient déclaré avoir dénombré plus de 600 morts, mais en fait d'après les comptes des personnes présentes après le drame, ils dépasseraient largement les 1200. Les cadavres étaient sous la garde de soldats de l'armée coloniale, des Sénégalais – nous a-t-on rapporté – jusqu'au mois de Mars 1943. C'est-à-dire près de six mois plus tard.

Le général De Gaulle visitera les lieux, sans qu'au moins une plaque commémorative ne soit apposée en ces lieux, comme celle du « Breslau » à la place Bakha (ex- Place du Coq Hardi » appelée avant « Blacette Esserdouk ». Les responsables communaux devraient en principe ériger une stèle au moins pour devoir de mémoire.

**A.Chabi**



## قبل 78 عام

# قصف النازيون الهدينة القديمة و مقبرة زغوان

انفجرت أولى قنابل الهجوم المفاجئ في 13 نوفمبر 1942 في مكان يسمى "السرعة المنخفضة" في محطة عنابة القديمة دون تخليف إصابات. لم يحسنوا الاستهداف لأن وسائل نقل القوات كانت ترسو على بعد بضعة مئات من الأمتار نحو الشرق. تتمثل من "كولومبيا" ل"فيل دي مراكش" و عمارة "ليبرتي" في حين "يونكرز 87 - ستوكاس" و "ميسرشميت 109 " هاجمهم من البحر و انقضوا عليهم مثل الطيور الجارحة على المدينة. لقد أخبرنا بن حمزة سليمان الملقب بـ "عمي سليمان" موظف سابق في المطبعة المركزية رحمه الله عن هذه اللحظات الدرامية. كان في ذلك الوقت شابًا يبلغ من العمر 17 عامًا حيث نصحه جده الحاج سويسي الذي كان يبلغ من العمر 80 عامًا بالبقاء في المنزل خوفًا من وقوع قصف آخر و بالفعل لم يخنه حدسه. كان الحاج سويسي معتاد أن يفتح متجره لبيع الأعشاب الذي يقع في زاوية شارع كاستي ليون والقديس اوغستين في وقت مبكر جدًا و كان الشاب سليمان يذهب كل صباح إلى مخبزة عمه في شارع دانريمونت المعروف اليوم بشارع الفداء لمساعدته في توزيع الخبز مقابل قسائم التموين التي كان يوزعها الجيش الفرنسي.

### اليوم الذي اهتزت فيه الأرض

رغم الخطر ، تشكل طابور طويل أمام المحل حيث أراد الجميع الحصول أولاً على قسائمهم من "الخبز الكبير" ، المصنوع من خليط النخالة والسמיד. كانت الساعة حوالي الرابعة والنصف وكان لا يزال الظلام. كن النساء قد أعددن "القهوة" داخل

كادت مدينة عنابة في يوم 13 نوفمبر 1942 أن تعيش مأساة و تفقد الآلاف من أطفالها خلال هجمة مفاجئة من قبل طائرة مقاتلة و قاذفات قنابل ألمانية كان يقودها ايطاليين تابعيين لموسوليني.

تم ارتكاب هذه الجريمة الغير مبررة خلال الحرب العلمية الثانية ضد شعب بريء لا علاقة له بحربهم. اين لحق بالعائلات العنابية اضرار في جسددهم و دمهم خلال هذا القصف الذي لا يظهر في أي وثيقة تاريخية.

سيكون من الجيد استدراك هذه المأساة و تسمية المكان الموجود خلف السينما القديمة "الوصي" اين سقطت اوانل القنابل على المدينة القديمة و كذلك مقبرة "زغوان" حيث هدمت عدة عدة قبور من بينها قبور عائلة "قابنجي". لقد اختارت قوات المحور التابعة لادولف هيتلر و الدوك بنيتو موسيلينس اغراق السفن البحرية التي رصت في ميناء عنابة.

كانت الجزائر انذاك تحت الاحتلال الفرنسي و و تعتبر كقاعدة للحلفاء بينما الاف الجزائريين تم تجنيدهم بالقوة ليكونوا وقود للمدافع لما يسمى بجيش افريقيا . بفضل مكان مينائها الاستراتيجي الذي يفتح على البحر الابيض المتوسط كانت مدينة عنابة خزان للادوات الحربية المخزنة في عدة اماكن مختلفة خاصة معسكر الانجليز او ما يسمى الان ببلدية الشط.

كانت القوات الايطالية مسلحة بطائرات حربية ألمانية و اختارت قصف ميناء عنابة اين كانت تأتي السفن لتفريغ الاسلحة .

تم تفجير جميع المنازل في شارع كاستيجليون وسكيبون وسانت أوجستين وممر جيمابيس. كانت عائلات حفيظ و ستامبولي و مرداسي و والي و شلابي و غوار و قابنجي و زيدان وصخري و بن عابد و لعوادية سلامي و مدرسة رابطة الاعتدال لسي الصديق الغربي و مقر جريدة محمد طاهر البجاوي بعنوان "سيدي هنيبي بفرنك اشريني" قد دمرت منازلهم بالكامل. من جهة أخرى ، تعرضت وحدة نقل القوات الأمريكية "ليبرتي" للقصف واغرقت في ميناء عنابة. لم نسمع إلا صرخات الألم ورثاء الناجين والأهات في كل مكان. كانت الحجارة تتناثر بالدماء كما تحولت المدرسة الابتدائية المكونة من ثلاثة طوابق إلى أنقاض. و من أطاف الله أن الأطفال لم يلتحقوا بعد بصنفهم حيث كانت الساعة لا تزال 7.30 .

لقوا كل من عائلة حفيظ و ابيش حنفي و واحد من عائلة حفيظ ظل 3 أيام تحت الأنقاض. أدى الدخان والغبار و صرخات الجرحى و الرشقات النارية لقوات الدفاع الجوي التي انطلقت من السفن الحربية في الميناء إلى خلق مناخ جهنمي وغير حقيقي. كان الناجون يركضون في كل مكان مرتبكون لا يعرفون أين يتجهون خاشعين الموت مرتعبين و بعيون صقرية ، قامت أم شابة بن بليل رقية بسحب ابنتها جانيت وشقيقتها يمينة (ثلاثتهم توفوا بعد الاستقلال) إلى مأوى امن . كانت النساء تمزقن خدودهن أمام موتاهن وخاصة اطفالهن الذين كانوا ضحايا بريئين لحرب لم تكن تعنيهم.

لحرب لم تكن تعني احد. وصل رجال الإنقاذ بعد فترة طويلة بعد القصف لأنهم كانوا مجرد عائلات محلية بسيطة. تواصلت الأبحاث لعدة أيام. كانت مشاهد النهب بكثرة في هذه الأوقات النادرة الشديدة و تم إعلان حالة الطوارئ حيث يتم إطلاق النار على كل فرد متواجد بالمنطقة المحظورة دون تصريح كما تم إخلاء مسجد سيدي أبو مروان الذي كان يستخدم كمستشفى عسكري.

كان الجنود المرضى قد نُقلوا إلى "Château Chancel" قريبا من حي المحافر و كان الموتى يرقدون في الشوارع و صرحت السلطات آنذاك أنها أحصت أكثر من 600 قتيل ولكن في الواقع وفقاً لروايات الحاضرين بعد المأساة اتضح أنهم أكثر من 1200 قتيل. قيل لنا أن الجثث كانت تحت رقابة جنود سنغاليين من الجيش الاستعماري الفرنسي-حتى مارس 1943 أي بعد ستة أشهر تقريباً. لقد زار الجنرال ديغول الأماكن دون وضع لوحة تذكارية واحدة على الأقل مثل تلك الموجودة في "بريسلاو" في ساحة باخا التي كانت تسمى من قبل "ساحة كوك هاردي" والتي كانت تسمى سابقاً "ساحة السردوك". يتوجب على مسؤولي البلدية ومن حيث المبدأ وضع شاهد على الأقل كواجب تذكاري.

البيوت المكونة من علف التمر المحمص والمطحونة على موقد من الفحم لأن غاز البلدة لم يكن موجوداً بعد أو فقط الأوروبيون من كان يحق لهم التمتع به.

كان زمن الحرب حيث كل شيء ناقص باستثناء الخضر. كان الخرشوف و البطاطا الحلوة بديلاً للبطاطا اين كانت تأتي من أمريكا عن طريق مختص في البطاطا حيث لقبها ب "خبز الفقراء"

كانت عائلة حفيظ ستنتقل في ذلك اليوم حيث كانوا قد أعدوا حزمًا في اليوم السابق وظلوا فقط في انتظار وسيلة النقل (عربة يجرها حصان). تزينت النساء بمجوهراتهن و كانت مفاهي متيجي و شبيطة زيدان مفتوحة تقدم لأول زبائنها "قهوة" بطعم مريع. لكن الناس لم يكونوا يهتموا و اعتادوا على طعمها وتقبلوها طوعاً و بصدور رحب. أثناء احتساء مشروبهم ، كانوا يسمعون أصوات أطفال من المدرسة القرآنية يتلون آيات من القرآن بصوت عالي تحت إشراف "الشيخ المروكي" و في حوالي الساعة 6 صباحاً ، سرح مسجد سيدي عبد الرحمن المتأخرين الذين تفرقوا في شوارع سيبون ، جوزيف و سانت أوجستين. ذهب بعضهم إلى المدينة القديمة نحو بائع الحمص أين كانت تجذبهم رائحة الكمون وزيت الزيتون.

كان الوقت يمضي ببطء وكان الشباب سليمان قد ادخل جميع الزبائن الذين كانوا ينتظرون أمام المخبزة. أما بالنسبة لمرداسي عمار ، إطار سابق في مصلحة النظافة في بلدية عنابة خلال الثمانينيات والمتوفى الآن كان شاهد على هذا الحدث المأساوي إذ كان يصطف في طابور في السوق المغطى الذي كان يسمى آنذاك "مارشي فرانسيس" لأنه يرتاده المستعمر خاصة للحصول على بعض البطاطا و الموجود في شارع بوجو.

بدأت مدينة عنابة في يوم الجمعة 13 تعيش بشكل طبيعي على الرغم من الحرب التي خلفت ملايين الضحايا حول العالم. كانت المقاهي مليئة بالزبائن وكان العجوز زيدان مشغولاً في عمله مستخدماً الذراع الوحيدة التي لديه.

فجأة ، رفعت صفارات شريرة وحادة (كان صوت قاذفات قنابل) الرؤوس نحو السماء. بدأت الأشكال القاتلة التي تخرج من البحر في إلقاء حمولتها المميته بشكل عشوائي. أطلقت قاذفات قنابل ألمانية بقيادة الإيطاليين عدة قنابل تزن كل منها 1000 رطل أي 500 كيلوغرام.

بدأت المباني القديمة وكأنها ترتفع عن الأرض وتلتقي بها. أصبح كل شيء مظلماً والجدران تنهار والأرض تنتشق... انفجرت القنبلة الأولى في مهى شبيطة زيدان. معظم الزبائن تم تمزيقهم واحد فقط نجا ولسبب انه كان متواجدا في تلك اللحظة بالذات في المرحاض حيث ظل واقفاً وسليماً بمعجزة حقيقية. كان من المستحيل إحصاء الجثث المفككة المغطاة بالركام والغبار الأبيض نظراً لارتفاع عددها.

# ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA EPAN - SPA SYSTEME DE MANAGEMENT INTEGRE

## Politique Qualité/Sécurité/Environnement

Dans le cadre de l'amélioration et le renforcement de sa bonne gouvernance, l'Entreprise Portuaire d'Annaba a opté pour une standardisation de son système de management autour des référentiels internationaux, intégrant notamment les composantes :

- **Qualité,**
- **Santé & sécurité au travail,**
- **Environnement**

La mise en œuvre de l'ensemble de ces facettes passe nécessairement par l'adoption d'une approche basée sur l'anticipation des risques et le déploiement d'une culture d'intégrité déclinée suivant une vision, une éthique, des valeurs et des pratiques permettant d'assurer la pérennité, l'équilibre financier et la performance de l'Entreprise Portuaire d'Annaba.

### Les axes stratégiques recherchés concernent :

1. Augmenter la satisfaction de nos clients en développant une relation de confiance sur le principe gagnant-gagnant.
2. Optimiser la gestion de nos énergies dans le but de préserver les ressources naturelles.
3. Optimiser la gestion de nos déchets dans le but de minimiser les pollutions du milieu naturel.
4. Réduire notre impact sur l'environnement à travers la prévention des risques de pollution.
5. Assurer une veille réglementaire afin de conduire toutes les opérations de la prestation dans le respect de nos obligations de conformité.
6. Finaliser la mise en place de notre organisation en intégrant les métiers QSE (Qualité/Sécurité/Environnement).
7. Procurer des conditions de travail sûres et saines, en éliminant les dangers et réduire les risques pour la S&ST,
8. Mettre en place un Système de Management Santé et Sécurité au Travail (SST) selon le référentiel ISO 45001 Version 2018.

Le succès de cette politique dépend avant tout de l'implication de chacun d'entre nous.

Pour se faire, **je m'engage en tant que Président Directeur Général** à fournir les ressources nécessaires pour la planification, la réalisation, l'évaluation et l'amélioration continue des systèmes de management conformément aux **exigences applicables** et aux référentiels ISO 9001, ISO 14001 et ISO 45001.

### Pour atteindre ces objectifs fondamentaux, nous nous engageons :

- A mettre en œuvre la politique QSE.
- A maintenir un processus d'amélioration continue.
- De mettre à la disposition des collaborateurs les moyens nécessaires pour la mise en œuvre.
- A communiquer cette politique aux parties intéressées et s'assurer qu'elle soit connue et comprise.
- De considérer l'analyse des risques et opportunités comme axe principal de la démarche d'amélioration à développer.

Je compte sur votre engagement et implication dans cette démarche pour garantir notre progression continue et assurer la performance durable de notre entreprise.

الرئيس المدير العام  
محمد حليم الدين بومنجل  
Le Président Directeur Général



Juin 2021



## تاريخ مجيد وعهد جديد



📍 : MÔLE CIGOGNE, QUAI NORD  
BP : 1232 ANNABA - ALGÉRIE

☎ : 038-45-47-37/38 - FAX: 038-45-47-49

✉ : EPAN@ANNABA-PORT.COM

🌐 : WWW.ANNABA-PORT.COM