

Université Abderrahmane Mira de Bejaia
Faculté des Sciences Humaines et Sociales
Département des Sciences Sociales



MÉMOIRE DE FIN DE CYCLE

En vue de l'obtention du diplôme de Master en sociologie

Option : sociologie de la santé

THÈME :

L'environnement socioprofessionnel et la nature des risques professionnels chez les dockers de l'entreprise portuaire de Bejaia

Réalisé par :

M^{elle} HECHIM Saida

Encadré par :

Dr BERRETIMA Abdel-Halim

Session Juin 2018

Remerciements

Mon profond remerciement au bon dieu le tout puissant de m'avoir donné la force et la patience d'élaborer ce modeste travail.

Je tiens à remercier chaleureusement mon promoteur Dr BERRETIMA pour son aide précieuse tout au long de l'élaboration de ce mémoire.

Je remercie infiniment les membres du jury qui ont accepté d'évaluer ce modeste travail.

Je remercie également tout le personnel de l'EPB(le personnel de la manutention) en particulier ;

- M^r BOUDJADI Sofiane.
- Melle BERCHICHE Amel.
- M^r ZEBIRI Salim.

Je remercie les employés de cette entreprise de m'accueillir, aidé, et facilité la réalisation de ce travail en répondant avec franchise à mes questions.

Je tiens à remercier aussi ma précieuse famille, et tous mes chers amis qui m'ont encouragé durant l'élaboration de ce mémoire.

Enfin, je remercie toute personne qui m'a aidé de près ou de loin dans la réalisation de ce travail, en particulier mon adorable frère MOHAMED, et ma chère amie TATA.

MERCI

Dédicaces

Avec une profonde gratitude et un grand amour que je dédie
ce modeste travail à ;

Ma très chère MAMAN et mon cher PAPA

Mes sœurs, mes frères, mes bels sœurs,

Mes chères amis en particulièrement Kamilia, Tata et Kenza,

A toute la famille HECHIM

A tout ce que j'aime et tout ce qui m'aiment.

SAIDA

La liste des abréviations :

AT : Accident de Travail

ATM : Accident de Travail Maritime

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CNAS : Caisse Nationale des Assurances Sociales

CDD : Contrat a Duré Déterminé

CDI : Contrat a Duré Indéterminé

CIP : Contrat d'Insertion Professionnel

DC : Direction Capitainerie.

DDD : Direction Domaine et Développement.

DFC : Direction Finance et Comptabilité.

DG : Direction Générale.

DL : Direction Logistique.

DMA : Direction de Manutention et Acconage.

DMI : Direction de Management Intégré.

DRH : Direction des Ressources Humaines.

DR : Direction Remorquage.

DPW : Dubaï Port Word

EPB : Entreprise portuaire de Bejaia.

EPE : l'Entreprise Publique Economique

HSE : Hygiène, Sécurité, Environnement.

OMS : Organisation Mondiale de la Santé.

ONP : Office National des Ports

QHSE : Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement.

SUMER : Surveillance Médicale des Expositions aux Risques

La liste des tableaux :

N	Titre	Page
01	L'effectif permanent par catégorie socioprofessionnel fixé au 2018.	41
02	Les caractéristiques de la population d'étude interrogée par questionnaire.	45-49
03	La répartition des enquêtés selon l'âge.	52
04	La répartition des enquêtés selon le sexe.	53
05	La répartition des entêtés selon la situation matrimonial.	53
06	La répartition des enquêtés selon l'ancienneté.	54
07	La répartition des enquêtés selon le niveau d'instruction.	54
08	La répartition des enquêtés selon le poste occupé.	55
09	La répartition des enquêtés selon l'abandon de l'entreprise.	55
10	La répartition des enquêtés selon la satisfaction des conditions de travail.	56
11	La répartition des enquêtés selon la satisfaction de poste occupé.	56
12	La répartition des enquêtés selon la conduite des conditions de travail à l'EPB.	57
13	La répartition des enquêtés selon la nature de travail.	57
14	La répartition des enquêtés selon le respect de l'entreprise aux conditions de travail en matière d'hygiène et sécurité.	58
15	La répartition des enquêtés selon la disponibilité des équipements et les moyennes nécessaire.	59
16	La répartition des enquêtés selon la disponibilité des moyennes contre les produits chimiques.	59
17	La nature de relation qui réunit les Dockers.	60
18	Les propositions des Dockers pour améliorer les conditions de travail.	60
19	L'amélioration de l'état de santé des Dockers.	63
20	L'exposition des Dockers aux risques de poste occupé.	63
21	La répartition des enquêtés selon l'exposition aux risques.	64
22	La répartition des enquêtés selon les types de risque attrapé.	64
23	La répartition des enquêtés selon les facteurs de risque.	65
24	La répartition des enquêtés selon l'attient des maladies professionnels.	65
25	La répartition des enquêtés selon l'exposition aux maladies professionnels.	66

26	Type de contrat de travail des Dockers.	66
27	La répartition des enquêtés selon l'information sur les risques de poste occupé.	67
28	La répartition des enquêtés selon la manière d'accueillir l'information sur les risques.	67
29	La répartition des enquêtés selon la disponibilité des moyennes de protection.	67
30	La répartition des enquêtés selon les conditions qui provoque le stress.	68
31	Les propositions des Dockers pour améliorer les conditions de travail.	68

Sommaire

Sommaire

La liste des abréviations.

La liste des tableaux.

Introduction

Partie théorique et méthodologique

Chapitre I : problématisation de l'objet

I-1- Les raisons du choix du thème.....06

I-2- Les objectifs de la recherche.....06

I-3- Les études antérieures.....07

I-4- La problématique.....14

I-5- Les hypothèses.....16

I-6- La définition des concepts clés.....18

Chapitre II : la présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia

II-1- L'histoire de l'entreprise portuaire de Bejaia.....24

II-2- La situation géographique de l'EPB.....25

II-3- Les activités et les missions de l'EPB.....	26
II- 4- Les différentes structures de l'EPB.....	28
II-5- Les équipements et les infrastructures de l'EPB.....	31
II-6- Les engagements de l'EPB.....	37

Chapitre III : la méthodologie et la technique de recherche

III-1- L'organisme d'accueil.....	39
III-2- La définition du temps et du lieu de l'enquête.....	39
III-3- La population de l'enquête (population mère).....	40
III-4- L'échantillon d'enquête.....	41
III-5- La méthode et la technique utilisée.....	42
III-6- Les obstacles rencontrés.....	44

Partie pratique

L'analyse et l'explication des résultats

Chapitre IV : la nature de l'environnement et les conditions de travail à l'EPB

IV-1- Les caractéristiques de la population d'étude.....	52
IV-2- L'environnement professionnel et les conditions de travail des Dockers.....	56

IV- 3- La nature et les conditions de travail de l'EPB.....	57
IV-4- La disponibilité des moyens nécessaire.....	59
IV-5- Les relations inter personnelles.....	60

Chapitre V : les risques professionnels et la santé au travail chez les Dockers

V-1- La santé des Dockers et le suivi médical.....	63
V-2- Les dangers et les risques qui rencontrent les Dockers dans le poste occupé...	63
V-3- Les facteurs de risque.....	65
V-4- L'atteinte et l'exposition aux maladies professionnelles.....	65
V-5- Le type de contrat de travail des Dockers.....	66
V-6- L'information des Dockers sur les risques.....	67
V-7- Le stress chez les Dockers.....	68
V-8- Les propositions des Dockers pour améliorer les conditions de travail.....	68
La vérification des hypothèses.....	71
La conclusion.....	74

La liste bibliographique

Annexes

Introduction générale

Introduction

La santé au travail est une préoccupation constante chez les responsables des entreprises et les employeurs, à cause des dégâts et des accidents mortels que vivent les travailleurs en exerçant leurs tâches. Les travailleurs des années précédentes souffrent des difficultés au travail et de risques qui mettent leurs vies en péril, mais les entreprises essaient toujours de développer et d'améliorer les conditions de travail et d'appliquer les réglementations et les ordres du code de travail pour protéger la santé des salariés.

L'apparition des nouvelles technologies et des nouveaux équipements a augmenté la productivité et la concurrence suite à la mondialisation et l'économie de marché, ce qui a poussé les entreprises à poursuivre ce phénomène par le développement des conditions de travail.

L'accélération du rythme de travail et la complication des tâches, exige la qualification des travailleurs pour garantir les résultats, mais aussi développe et provoque des risques au travail. Ces modifications organisationnelles du monde de travail poussent les travailleurs à passer au moins huit heures sur le lieu de travail, ce qui engendre le stress et la fatigue chez les employés.

Les lésions professionnelles sont dues aux accidents de travail et à des maladies professionnelles, généralement l'accident est assemblé à un incident exceptionnel, alors que la maladie collabore à une situation qui se transforme avec le temps. Et ces derniers ont des effets instables sur la santé et le bien être des blessés.

La gestion de la santé et de la sécurité au travail est devenue compliquée, et fait appel à l'évaluation des spécialistes de nombreuses disciplines, telles que la sociologie de la santé, la sociologie du travail, la médecine du travail, la psychologie et l'ergonomie.

Introduction générale

Aujourd'hui, toutes les entreprises Algériennes mettent en considération toutes les exigences des travailleurs, pour éliminer certains facteurs de risque tels que la pression, le bruit, la poussière, les odeurs et l'humidité.

Pour un environnement de travail sain et favorable, et pour protéger les travailleurs des accidents et des maladies au lieu de travail, il faut une bonne politique de prévention pour diminuer les risques professionnels dans nos entreprises et aussi pour garantir la santé des travailleurs. Nous avons choisi l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) pour notre recherche empirique, comme c'est un environnement des plus risqués, de thème « l'environnement socioprofessionnel et la nature des risques professionnels chez les dockers ».

Notre travail est divisé en deux parties :

Une partie théorique et méthodologique et une autre pratique.

La première partie qui est la théorie est composée de trois chapitres :

- Le premier chapitre reçoit la problématisation de l'objet qui englobe les raisons et les objectifs du choix du thème, les études antérieures, la problématique, les hypothèses et la définition des concepts.
- Le deuxième chapitre porte sur l'historique de l'entreprise portuaire de Bejaia, la situation géographique de l'EPB, les activités et les missions de l'entreprise, les équipements et les infrastructures, les différentes structures et enfin les effectifs de l'EPB.
- Le troisième chapitre porte sur la méthodologie et les techniques de recherches, l'organisme d'accueil, la définition du temps et du lieu de l'enquête, la population mère, l'échantillon d'enquête, la méthode et la technique utilisées, et on finira avec les obstacles rencontrés.

La deuxième partie qui est la pratique est composée de deux chapitres :

Cette partie porte sur l'étude et l'explication des résultats obtenus dans notre terrain de recherche, la nature de l'environnement et les conditions de travail à l'EPB, les risques

Introduction générale

professionnels et la santé des dockers au travail, la vérification de nos hypothèses et en final, la conclusion.

Introduction :

Ce premier chapitre sera consacré au cadre théorique de notre recherche ; dans lequel on va commencer par les raisons et les objectifs du choix de notre thème. Puis on va présenter les études antérieures, après la problématique et les hypothèses. Enfin nous définirons les concepts importants et en rapport avec notre thème.

I-1-Les raisons de choix du thème :

La vie professionnelle des Dockers au sein du port est trop risquée, pour cette raison nous avons choisi ce lieu pour mener notre enquête et aussi:

- La clarté de l'EPB dans le domaine de qualité de travail et le milieu de travail pour leurs dockers.
- La nécessité de chercher sur l'entourage de travail dans lequel les dockers exercent leur travail au sein de l'EPB.
- La nécessité de faire des recherches sur la santé des dockers pour trouver des remédiations.
- Fournir des connaissances dans le domaine de sécurité, la santé et les risques professionnels.
- Identifier et évaluer les risques professionnels de l'activité maritime dans l'entreprise portuaire de Bejaia.
- Connaître les risques professionnels qui existent dans l'entreprise portuaire de Bejaia.

I-2-L'objectif de la recherche :

Etant donné la largeur du domaine de la sociologie de la santé, la découvrir est devenue le but connu des sociologues et des psychologues, afin d'aboutir à des réponses satisfaisantes à leurs recherches et à des remédiations nécessaires pour faciliter la vie professionnelle des travailleurs, en protégeant leurs états de santé.

- Justifier la réalité des conditions de travail à l'EPB.
- Connaître le côté positif et négatif de la vie professionnelle.
- Comprendre l'importance de la gestion des risques professionnels dans l'entreprise portuaire de Bejaia.

- Faire une analyse sociologique sur l'identification et l'évaluation des risques professionnels de l'activité maritime.
- Déterminer la source des accidents de travail et leurs conséquences sur les dockers.
- Déterminer la catégorie des dockers les plus touchés par les accidents de travail au sein de l'entreprise pour savoir quels sont les moyens à mettre en place pour éviter la récurrence de ces derniers et trouver des pistes d'améliorations pour les réduire.
- Détecter le rôle de la formation en hygiène et sécurité pour réduire les accidents.

I-3-Les études antérieures :

Plusieurs études traitées par des spécialistes et des chercheurs aujourd'hui dans la vision de faire reconnaître et enrichir les liaisons existant entre la santé et l'activité professionnelle, dans le sujet de la santé au travail et les risques liés à l'environnement de travail.

Pour mieux enrichir notre cadre théorique, **on doit s'être soutenu sur les études suivantes :**

I-3-1- La première technique est celle de l'enquête SUMER 2010 :

- **Un dispositif d'observation des expositions professionnelles mis en place en 1994 :**

L'enquête Surveillance médicale des expositions aux risques professionnels (Sumer) est un outil de cartographie des expositions aux risques professionnels des salariés en France. Son objectif est de permettre de définir des actions prioritaires de prévention et de réaliser des outils d'aide au repérage des expositions pour tous les acteurs impliqués dans le domaine du travail et de la santé au travail, ainsi que d'alimenter la réflexion sur les politiques de prévention et de recherche.

Après une enquête expérimentale en 1987, les enquêtes de 1994 et de 2003 ont établi le modèle qui fonde l'enquête actuelle, à la fois du point de vue du questionnement et de la méthode de collecte. Le protocole de l'enquête est élaboré d'une part en concertation avec des experts de toutes les disciplines du champ santé et travail et d'autre part en concertation avec les partenaires sociaux. En outre les partenaires sociaux examinent le projet dans le cadre de la commission « médecine du travail » du conseil supérieur de prévention des risques professionnels (1).

•La conception et la collecte de l'enquête Sumer 2010 :

L'enquête Sumer 2010 a été menée et gérée conjointement par la Direction générale du travail (DGT, inspection médicale du travail) et la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares) en collaboration avec la Direction générale de l'administration et de la fonction publique (DGAFP) dans le cadre d'un élargissement aux trois versants de la fonction publique. La collecte s'est déroulée de janvier 2009 à avril 2010. Sumer 2010 a été conçue et lancée selon le même protocole que les deux enquêtes précédentes.

Le salarié est interrogé par son médecin du travail ou son médecin de prévention, qui pour l'occasion fait office d'enquêteur. Les questions portent sur son activité professionnelle habituelle (pour les contraintes organisationnelles) ou de la dernière semaine travaillée (pour les autres contraintes). Un auto-questionnaire sur le vécu du travail est proposé à tous les salariés.

Les médecins du travail ou de prévention volontaires tirent les personnes à enquêter parmi les salariés qu'ils voient en examen périodique selon une méthode de tirage aléatoire. On compte en moyenne 20 questionnaires par médecin enquêteur.

•Le champ de l'enquête :

L'enquête couvrait en 1994 l'ensemble des salariés du régime général et de la Mutualité sociale agricole (MSA). En 2003, le champ a été étendu aux hôpitaux publics, à La Poste, EDF-GDF, la SNCF et Air France. En 2010, les salariés de la RATP, les gens de mer, les agents des collectivités territoriales et une grande partie des agents de la fonction publique de l'État ont été intégrés à l'enquête, à l'exception des enseignants de l'Éducation nationale (où le nombre de médecins de prévention rapporté au nombre d'agents du ministère est inférieur à celui observé dans les autres ministères) ainsi que des ministères sociaux et celui de la Justice.

•L'échantillon :

Un échantillon représentatif a été tiré par un sondage à deux degrés :
1°) les médecins du travail ;
2°) les salariés surveillés par ces médecins.
Seuls les médecins du travail ou de prévention disposent d'une connaissance précise des expositions professionnelles au poste de travail, en particulier concernant les risques chimiques et biologiques. Outre l'examen médical périodique de chaque salarié surveillé, les médecins du travail doivent en effet consacrer le tiers de leur temps pour étudier sur le terrain l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail des entreprises dont ils ont la charge. La participation des médecins du travail ou de prévention à l'enquête repose sur le volontariat. Chaque médecin enquêteur tire un échantillon aléatoire de salariés parmi ceux qu'il voit à l'occasion de l'examen périodique. Pour la collecte 2009-2010, 2 400 médecins du travail ou de prévention ont pu interroger 47 983 salariés ; il y a eu 5 957 cas de non-présentation à l'examen, refus ou impossibilité de répondre à l'enquête.

•Le questionnaire :

Le questionnaire principal fournit des informations sur le salarié (sexe, âge, statut de l'emploi, profession exercée, tâche principale, fonction principale et position professionnelle) et sur l'établissement qui l'emploie (secteur d'activité, effectif de salariés). Dans la deuxième partie, le médecin du travail ou de prévention fait le relevé des expositions que subit le salarié à partir d'une liste de plus de deux cents situations de travail, classées en quatre catégories : les contraintes organisationnelles, les nuisances physiques, les expositions aux agents biologiques et aux agents chimiques. Enfin, le médecin donne un avis pour chacun de ces aspects sur la qualité du poste de travail en termes de prévention des risques. Ce questionnaire a été enrichi en 2010 sur le thème de la prévention dans l'établissement (existence d'un CHSCT, d'un document unique d'évaluation des risques...). Pour les contraintes organisationnelles et relationnelles, la période de référence est « la situation habituelle de travail », et les réponses sont de type « oui / non ». Pour les autres types d'exposition, le questionnement porte sur la dernière semaine travaillée, et pour chaque exposition identifiée, le médecin du travail ou de prévention évalue sa durée, l'existence de protections collectives et la mise à disposition de protections individuelles. Pour les agents

biologiques sont également notés les moyens d'hygiène adaptés et pour les produits chimiques l'intensité de l'exposition, mesurée ou évaluée. L'auto-questionnaire permet de recueillir des informations sur l'opinion du salarié à propos de sa situation de travail. Il contient le questionnaire de Karasek (2), la partie « récompenses » du questionnaire de Siegrist (3), et des questions sur la reconnaissance au travail, la santé ressentie, la relation santé-travail, la santé mentale (questionnaire Hôpital Anxiety and Dépression scale (HAD) sur les situations d'anxiété et/ou de dépression), les comportements hostiles au travail, les arrêts de maladie, les accidents du travail et le retrait d'une situation dangereuse.

•La pondération :

La pondération a été réalisée en plusieurs étapes : redressement en fonction des caractéristiques des médecins-enquêteurs, correction du biais induit par la corrélation entre la fréquence des visites et les fréquences des expositions, correction de la non-réponse totale et enfin calage sur marges. Pour cette dernière étape, les critères utilisés sont le sexe, la tranche d'âge, la nationalité, le type de temps de travail, la catégorie socioprofessionnelle, le secteur d'activités regroupées et la taille d'établissement. Les distributions de référence sont issues des déclarations annuelles de données sociales (DADS), de l'enquête Emploi et de sources spécifiques pour certains secteurs professionnels (groupes EDF et GDF-SUEZ, SNCF, La Poste, Air Franc L'essentiel à savoir.¹

I-3-2-La deuxième technique utilisé est cela de : piloter un système de management, du livre de responsable :

Cette technique désigne de manager la sécurité et la santé au travail :

Le référentiel OHSAS 18001 a pour objectif de donner des lignes directrices permettant d'avoir une gestion rigoureuse et efficace de la santé et la sécurité au travail. Selon ce référentiel, les étapes pour la mise en place d'un système de management de la santé et

¹ Lydie Vinck, « synthèse. STAT' » Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques, (les risques professionnels par secteurs d'activité). Enquête Sumer 2010, Numéro 06. Mai 2014, P05.

de la sécurité au travail sont :

- l'évaluation des risques : identification des dangers et analyse des risques.
- l'identification des exigences légales et des autres exigences.
- la définition de la politique de santé et de sécurité : engagement de l'entreprise relatif

aux problèmes de santé et de sécurité.

- **L'établissement d'un programme de système de management de la sécurité :**

- définir les rôles de chaque acteur : représentants de la direction, membres du CHSCT,

service médical.

- déterminer les objectifs à atteindre.
- identifier les ressources nécessaires à l'atteinte des objectifs.
- la mise en place d'indicateurs.
- l'établissement d'un plan de formation : il s'agit de mettre à profit les compétences identifiées au sein de l'organisme, de former le personnel, d'organiser des exercices d'évacuation.
- l'élaboration d'un système documentaire (manuel, procédures, consignes, modes opératoires) :

toute documentation relative au référentiel doit être maîtrisée.

- l'organisation de la surveillance du système :
 - veille règlementaire.
 - suivi des indicateurs.
 - suivi des non conformités, actions correctives et préventives.
 - révision par la direction pour orienter les actions.
 - audit interne.
 - mise à jour du système documentaire.
- la préparation aux situations d'urgence, les trois versants de la fonction publique et la MSA.

- **Comment évaluer les risques professionnels :**

L'évaluation des risques professionnels constitue le socle de l'organisation sécurité de l'entreprise.

C'est à partir de ces constats que l'entreprise pourra planifier la prévention et mettre en

place une organisation propre à répondre aux objectifs de santé et de sécurité des salariés fixés par le législateur.

L'évaluation des risques doit se faire si possible en continu. Elle doit être l'image du travail réel et non pas du travail prescrit.

La participation des salariés et des acteurs de la prévention est impérative pour obtenir l'efficience. C'est aussi souvent l'occasion pour tous les acteurs d'une prise de conscience.

L'évaluation des risques est transcrite dans le Document unique dont le format est libre.

Ce document doit être mis à jour annuellement et lors de tout changement ayant un impact sur les conditions de travail.

- **L'objectif d'évaluation les risques professionnels :**

L'objectif est d'identifier les dangers auxquels sont exposés les salariés et d'évaluer le risque lié à cette exposition.

L'évaluation des risques se doit donc d'être la plus proche des conditions de travail réelles, ce qui nécessite l'implication des salariés, d'une manière ou d'une autre.

Cette démarche doit conduire à proposer des mesures d'amélioration qui sont traduites en plan d'actions et intégrées à la planification de la prévention par la personne ayant l'autorité et les moyens correspondants.

- **La méthode utilisée :**

L'idéal est de constituer une équipe projet qui définira ses objectifs et son fonctionnement.

Le projet doit être borné dans le temps pour arriver à son terme et ne pas risquer l'essoufflement.

La méthode est celle de l'évaluation a priori des risques. Il en existe plusieurs variantes. La méthode présentée ci-dessous est une possibilité. Elle repose sur les étapes suivantes :

- identification des dangers.

- quantification du risque brut.
- relevé des conditions d'exposition et des moyens de prévention.
- quantification du risque résiduel.
- hiérarchisation des risques.
- propositions d'amélioration.
- plan d'actions.

L'intérêt de nos analyses statistiques est de comprendre l'accident, les maladies professionnelles et les risques, mais cette analyse seule est incomplète pour comprendre les causes des accidents du travail, et chaque accident est un cas spécifique.

Les études obtenues sur les risques professionnels nous permettent d'assembler des informations nécessaires et de comprendre les principaux risques qui peuvent dégager dans le milieu de travail, concluent à des mauvaises conditions de travail, et leurs résultats sur la santé des travailleurs et leur bien-être.

Connaitre les causes des accidents de travail et des maladies professionnelles est l'objectif de nos études, d'acte que notre étude exhibe sur les risques liés à l'environnement de travail².

²Olivier Beineix, Guide du responsable HSE-© LAMY S.A. thème 705 : piloter un système de management, Juin 2007.

I-4-La problématique :

Le terme de santé dans les études sociologiques est la base des recherches des sociologues, psychologues, anthropologues dans le milieu du travail et l'environnement socio-professionnel. Ce dernier joue un rôle très important en milieu professionnel de l'entreprise portuaire de Bejaia, est une zone exposée aux plusieurs risques (psychologiques, physiologiques, sociologiques, chimiques....

Le risque le plus courant dans le domaine de travail que les employeurs négligent est celui des conditions du travail. Les travailleurs ne prennent pas en considération leur santé. De ce fait, les Dockers de l'EPB sont exposés aux différents risques qu'on a déjà cités et aussi les risques des machines au sein du port (les stickers, les camionnes, les battons) aussi les risques des chutes (des pierres, des fers, de bois) et sa bien sûr prennent la santé des travailleurs a des dangers, aussi à des maladies à long termes.

« Le port de Bejaia s'est toujours fixé dans une nette tendance d'avancée qu'il faut à tout prix maintenir. Son souci de pérennité constitue plus que jamais l'axe fondamental de ses actions futures, au vue de la conjoncture économique difficile que traverse notre pays et qui l'incite à une plus grande vigilance de sa gestion. Cette stratégie lui permettra de faire face aux retombées de la baisse drastique du prix des hydrocarbures, qui s'est répercutée sur l'activité des ports et accompagner la politique nationale orientée vers l'optimisation du potentiel national. Et l'adhésion de la communauté portuaire, boostera la dynamique des activités portuaires, car le future ne peut se réaliser que s'il est envisagé avec nos partenaires, pour le construit au mieux »¹.

« Cette entreprise ne peut pas être présente sans les divers employés qui guident son fonctionnement, et la possession de l'esprit créatif chez tous ses salariés. C'est ainsi que la sociologie de la santé s'intéresse à la question des risques professionnels au travail, encore une autre question qui est la maladie qui lie à la profession et au social. Aussi, l'étude de l'environnement socioprofessionnel d'n point de vue sociologique dans le Domain de travail »².

Depuis les années 80, la conception des conditions de travail reste toujours une question politique et sociale. Potentiellement toute caractéristique de travail a vocation à devenir une

¹ Bulletin d'information du port de Bejaia N°93.

² <http://www>. Santé au travail l'affaire de tous, consulté le 25/01/2018 à 10h30.

« condition de travail ». Il appartient au débat social de dire s'il est légitime de la traiter comme telle. Selon GOLLACH Michel « *la recherche scientifique doit aussi examiner comment la société traite le travail, et les conditions de travail des salariés* »³.

Cette étude amène à combiner les apports de nombreuses disciplines scientifiques, toutes indispensables et chacune insuffisante. Ce dernier a cet effet, « *l'ergonomie cherche à déterminer l'aspect organisationnel de l'activité au travail. Mais l'apport des sciences sociales et humaines ne se limite pas à l'environnement immédiat du travail, parce que la qualité des conditions de travail est régie par des facteurs économiques et macro sociaux* ».⁴

Les conditions de travail constituent un atout majeur d'attraction et de gouvernance des ressources humaines et un outil efficace d'acquisition, de développement et d'exploitation des compétences nécessaires aux succès des entreprises et à leur pérennité.

Les ressources humaines sont alors devenues à l'EPB un facteur stratégique garantissant le succès et la pérennité des entreprises. « *Les conditions dans lesquelles ces ressources exercent leurs activités, ou ce qu'on appelle le climat social, doivent répondre impérativement aux attentes des individus et à leurs aspirations* ».⁵

PERETTI Jean-Marie dit que « *L'importance des enjeux économiques et humains justifie l'intérêt qu'a l'entreprise pour l'action à mener sur « les conditions de travail » de santé et le bien-être, la sécurité et l'organisation de travail* ».⁶ D'après GOLLACH Michel donc on arrive à dire que « *les bonnes conditions de travail sont celles qui donnent aux travailleurs la liberté de construire une activité favorable à leur santé* ».⁷

Parmi les risques liés au métier d'une profession, il est à mentionner : les problèmes des douleurs, le problème de dos, le problème sur la colonne vertébrale, le problème d'inspiration au sein des poumons, et le problème de peau du aux produits chimiques utilisés au sein du port.

Malgré que l'entreprise ait exercé des formations de sensibilisation pour leurs travailleurs, on a constaté qu'il y a des salariés qui ne respectent pas le règlement des conditions du travail. C'est pour cette raison que cette entreprise constitue un endroit où on

³GOLLAC Michel, les conditions de travail, édition la découverte, paris, 2014, p10.

⁴Ibid., p13.

⁵<http://www.santé-au-travail.fr>. Santé au travail l'affaire de tous. Consulté le 25/01/2018 à 10h30.

⁶PERETTI Jean-Marie, gestion des ressources humaines, Vuibert 20eme édition, paris, 2015, P184.

⁷Ibidem, P 19.

passé la plus grande partie de notre vie professionnelle. Les salariés s'exposent à des multiples risques et danger qui menacent leur intégrité physique et mentale, alors cette mauvaise situation conduit les dockers à revendiquer l'amélioration de travail (salaire, horaire de travail, congé, hygiène et sécurité, et la santé bien sûr). A partir de là, la question qui se pose, l'environnement socio-professionnel provoque-t-il des risques chez les dockers ? Est-ce-que les maladies professionnelles au sein du port sont dues à l'air ? Quelles sont les symptômes de ses maladies ? Comment peut-on reconnaître les signes de ces maladies ? Comment pourrait-on remédier l'état de santé chez les dockers ? Est-ce-que c'est la même vulnérabilité des dockers des années passées ? Est-ce qu'il y a une évolution des risques ?

I-5-Les hypothèses :

Dans la recherche ; une hypothèse est une suggestion d'explication à un phénomène, elle constitue une proposition de réponse à une question posée. C'est pour cela que l'organisation d'une recherche autour d'hypothèses de travail constitue un excellent moyen de la mener avec ordre et rigueur. Selon François Dépelteau ; *« une hypothèse est une réponse provisoire à la question de départ qui est issue de la théorie dans une démarche hypothético-déductive(ou de l'observation de la réalité dans une démarche inductive). Cette réponse provisoire sera corroborée ou falsifiée lors de la prochaine étape de la démarche scientifique(les tests empiriques) »*⁸. De sa part, Jean-Louis Loubet Del Bayle explique : *« les hypothèses sont à la fois des questions que l'on se pose à propos de l'objet de la recherche et des faits recueillis par l'observation et des propositions de réponse à ces questions »*⁹.

L'hypothèse selon Raymond Quivy et Luc Van Campenhoudt est un : *« esprit de découverte qui caractérise tout travail scientifique. Fondée sur une réflexion théorique et sur une connaissance préparatoire du phénomène étudié (phase exploratoire), elle se présente comme une présomption non gratuite sur le comportement des objectifs réels étudiés »*¹⁰.

La première hypothèse :

⁸ François Dépelteau, la démarche d'une recherche en sciences humaines, Edition les presses de l'Université Laval, Québec, 2000, P162.

⁹ Jean-Louis Loubet Del Bayle, initiation aux méthodes des sciences sociales, Edition L'Harmattan, Paris, Montréal, 2000, P260.

¹⁰ Raymond Quivy et Luc Van Campenhoudt, Manuel de recherche en sciences sociales, Edition Dunod, Paris, 1995, P118.

- Les produits chimiques utilisés à l'EPB développent des maladies professionnelles chez les dockers.

Les produits chimiques utilisés à l'EPB malsain à la santé des travailleurs, comme ils peuvent provoquer des maladies professionnels chez eux.

La deuxième hypothèse :

- Le stress au travail accentue la démotivation chez les dockers.

Le stress au travail portuaire peut augmenter le découragement chez les travailleurs.

La troisième hypothèse :

- La charge de travail influe sur la santé mentale et physique des dockers.

La charge de travail des dockers de l'entreprise portuaire de Bejaia a une influence sur leur santé mentale et physique.

Définition des concepts clés

Le chercheur doit « poser une question à la réalité ». Cette question est inévitablement composée de mots et de concepts dont les significations doivent être préalablement établies afin d'identifier clairement les types de réalité à examiner. L'exactitude du modèle opératoire de même que la richesse des explications dépendent, en effet, de la précision avec laquelle on définira les concepts que l'on utilisera dans l'étude. C'est la fonction de l'analyse conceptuelle d'élaborer ces cadres théoriques restreints. Pour Marc-Adélar Tremblay : « *Un concept est une idée, plus ou moins abstraite, un symbole qui désigne ou représente une réalité plus ou moins vaste* »¹.

Et selon François Dépelteau : « *Un concept est une définition conventionnelle d'un phénomène. En termes simple, c'est un mot ou un ensemble de mots qui désigne et définit une sorte de phénomènes* »².

L'environnement du poste de travail :

Selon Bruno Anselme et Françoise Albasini l'environnement du poste de travail est « *tout ce qui touche à l'ambiance de travail interfère avec l'activité physique de l'opérateur. Ceci concerne en particulier l'environnement physique du travail : température, éclairage, aération, bruit, poussière, vibration ...on prendra en compte également l'aménagement des postes, des lieux, du temps de travail* »³.

Définition opératoire :

L'environnement de travail est l'ensemble des facteurs constitués par l'environnement physique ou humain qui influencent un docker dans l'exécution de son travail. L'environnement de travail ne doit pas nuire aux dockers et doit être adapté. A défaut des mesures protectrices doivent être envisagées.

L'accident du travail :

¹M-Marc-Adélar Tremblay, Initiation à la recherche dans les sciences humaines, Edition Montréal Mc Graw-Hill, Montréal, 1968, p, 74.

²Françoise Dépelteau, la démarche d'une recherche en sciences humaines, Edition les presses de l'université Laval, Québec, 2000, p, 175.

³Bruno Anselme et Françoise Albasini, les risques professionnels, Edition Nathan, France, 1998, p, 8.

Selon Bruno Anselme et Françoise Albasini l'accident du travail « *est considéré comme accident du travail quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail a tout personne salariée ou travaillant à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chef d'entreprise* »⁴.

Définition opératoire :

Les accidents du travail font partie des risques en milieu de travail et qui sont susceptibles de causer des dommages corporels.

Les maladies professionnelles :

D'après Bruno Anselme et Françoise Albasini les maladies professionnelles se définissent comme « *résultent d'une exposition plus ou moins prolongée à des nuisances ou à un risque existant lors de l'exercice habituel de la profession. Par exemple, l'exposition répétée à un bruit industriel peut être à l'origine d'une surdité professionnelle irréversible* »⁵.

Définition opératoire :

Les maladies professionnelles sont souvent celles qui sont causées par le travail habituel de docker à travers l'exposition permanente aux contraintes de l'environnement de son poste de travail.

Les risques professionnels :

D'après Pierre Goguelin « *par risques professionnels, il faut entendre tout risques que l'on encourt ou que l'on fait encourir aux biens du fait de son activité en situation de travail, dans et hors l'entreprise* »⁶.

Définition opératoire :

⁴Bruno Anselme et François Albasini, Ibid, p, 4.

⁵ Ibidem, p, 4.

⁶Pierre Goguelin, la prévention des risques professionnels, 1^{er} Edition presse université de France, Paris, 1996, p 8.

Les risques professionnels sont souvent occasionnés par les conditions dans lesquelles les dockers accomplissent leurs tâches. Ils présentent un danger pour leur santé physique et mentale.

La sécurité :

Selon Jean-Pierre July la sécurité est « *doit être considéré comme une situation ou un état, d'absence de danger. Il est révélateur que ce terme soit défini comme un manque, comme si la normale était la présence de dangers* »⁷.

Définition opératoire :

La sécurité au travail est l'absence de tout danger au cours du travail, aussi c'est d'éviter la circonstance susceptible de provoquer une lésion aux personnels.

La sécurité du travail :

Selon Claude Veil « *l'on entend ici la protection des travailleurs contre les accidents du travail et les maladies professionnelles* »⁸.

Définition opératoire :

La sécurité du travail représente un ensemble des mesures de prévention contre la survenue des risques dans les milieux du travail.

Le travail :

Henri de Boisllanadelle dit que « *le travail est formé d'un ensemble d'activités réalisées individuellement ou collectivement en vue d'obtenir un résultat utile, en règle générale le travail est une activité rémunérée, il est donc nécessaire de distinguer le travail domestique, le travail salarié et le travail non salarié, la nature de travail peut être manuelle ou intellectuelle* »⁹.

Définition opératoire :

⁷ Jean-Pierre July, Evaluer les risques professionnels, Edition Afnor, 2003, p, 11.

⁸ Claude Veil, Vulnérabilité au travail, Naissance et actualité de la psychopathologie du travail, Edition Erès, Paris, 2012, p, 125.

⁹ Henri Mahé De Boisllanadelle, Dictionnaire de gestion, Edition economica, Paris, 1998, P455.

Le travail est un effort physique ou intellectuel, professionnel ou non, dont le but tend à la concrétisation d'un projet ou à produire des biens et des services.

La santé :

La santé selon Isabelle Corréard est « la santé est une notion de nature polysémique et évolutive, c'est à la fois :

- L'absence de maladie.
- Un état biologique souhaitable.
- Un état complet de bien-être physique, mental et social (définition de l'OMS 1946).

La capacité d'une personne à gérer sa vie et son environnement, c'est-à-dire à mobiliser les ressources personnels (physique et mentales) et sociales, en vue de répondre aux nécessités de la vie.

La santé au travail est le résultat de l'influence de l'environnement professionnel sur un individu »¹⁰.

Définition opératoire :

La santé est l'état d'équilibre physique et psychique qui assure pour l'ensemble des fonctions internes et externes d'un être vivant.

Le docker :

« En Guyane, le métier du docker est un métier qui se décline en plusieurs corps de métiers qui respect une classification professionnelle inspirée de la convention collective nationale unifié « port et manutention », ces métiers de dockers sont tout aussi riches et variés les uns que les autres. Aussi il est nécessaire d'obtenir un certificat de qualification professionnelle, pour accéder aux métiers des dockers »¹¹.

Définition opératoire :

Les dockers est la base des entreprises portuaires, leur rôle au sein du port est le principale personnel ouvrier, du chargement et déchargement de la marchandise, du déplacement, du

¹⁰Isabelle corréard, et all, sécurité, hygiène et risques professionnel, Edition DUNOD, Paris, 2011, p, 1.

¹¹Source de l'EPB.

portage et de la manipulation, à partir de cela on conclut que le docker est le moteur principale des entreprises portuaires.

Le stress :

A l'image d'une balance dont l'équilibre est rompue, la réaction de stress « survient lorsqu'il y a un déséquilibre entre la perception qu'une personne a des contraintes que lui impose son environnement et la perception qu'elle a de ses propres ressources pour y faire face. Bien que le processus d'évaluation des contraintes et des ressources soit d'ordre psychologique, les effets du stress ne sont pas uniquement de nature psychologique. Il affecte aussi la santé physique, le bien-être et la productivité de la personne qu'y est soumise »¹².

Définition opératoire :

Le stress est considéré comme le résultat de l'interaction entre le sujet et son environnement. Il est défini comme un état de divergence, d'inadéquation, entre les demandes perçues par le sujet et l'idée qu'il se fait de ses possibilités de réponse. Le sujet peut alors avoir le sentiment de perte de contrôle de la situation : c'est la réaction de stress.

¹² Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail. http://europe.osha.eu.int/good_practice/risk/stress.

Chapitre II : la présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia.

II-1-Historique :

Bejaia, une ville, un port,

Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10 000 ans, ainsi que de nombreux sites archéologiques recelant des objets d'origine remontant à l'époque néolithique.

Bejaia joua un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers. Bougie a su attirer beaucoup de puissants marchands.

La Saldae romaine devient un port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'au XIème siècle, que Bgaieth, devenue Ennaceria, pris une place très importante dans le monde de l'époque ; le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée.

La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987. C'est en 1960 qu'a été chargé le premier pétrolier d'Algérie.

Le port de Bejaia aujourd'hui est réputé mixte ; hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées. L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Bejaia depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie.

II-1-1-Historique de création de l'EPB :

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Bejaia ; entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le susmentionné décret.

Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et au fonctionnement de celles-ci.

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988.

L'Entreprise Portuaire de Bejaia ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens par décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988. Actuellement, le capital social de l'entreprise a été ramené à 1.700.000.000 Da, détenues à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORTS ».

II-2-Situation géographique :

Le port de Bejaia, est délimité par :

- Au nord par la route nationale N°9.
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2 750m.
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industrielle de Bejaia.

❖ Mouillage :

Connue pour être l'une des meilleures de la côte algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10m à plus de 20m . Abrisée de tous les vents sauf du nord est à l'est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbone au Cap Aokas. Pour les pétroliers la zone de mouillage est située à l'est du Chemin d'accès.

❖ Accès au Port :

- La passe principale d'accès est large de 320m et draguée de 10 à 13.5m. Elle est formée par les deux musoirs du jet.
- La passe Abdelkader, large de 110m et draguée à 12m
- La passe de la Casbah, située entre le vieux port et l'arrière port, sa largeur est de 125m et draguée à 12m

❖ Bassins du Port :

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

- Bassins de l'avant-port : Sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10m et 13.5m. L'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassins du vieux Port : Sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8m.
- Bassins de l'arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10m et 12m.

II-3-Missions et activités de l'EPB :**❖ Ses Missions :**

La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.

Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.

L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'aconage.

❖ **Ses Activités :**

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'aconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire

II-4-Description des services :

- **L'acheminement des navires de la rade vers le quai :** Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai. Cette dernière est délivrée après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la Direction Capitainerie.

L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiée par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

- **Le remorquage :** Il consiste à tirer ou à pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire. Il consiste également à effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.
- **Le pilotage :** Il est assuré de jour comme de nuit par la Direction Capitainerie et est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.
- **Le lamanage :** Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.
- **Les opérations de manutention et d'aconage pour les marchandises :** elles consistent en :

- Les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.
- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage, hangars et terre-pleins, ports secs.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre-pleins ou hangar et hors port.
- Pointage des marchandises.
- La livraison aux clients.

La manutention et l'acconage sont assurés, par un personnel formé dans le domaine. Il est exercé de jour comme de nuit, réparti sur deux vacations de 6h à 19h avec un troisième shift optionnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour des cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7 h du matin.

➤ **D'autres prestations sont également fournies aux navires et aux clients telles que :**

- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (ponts bascules).
- Location de remorqueurs ou vedettes (pour avitaillement des navires, transport de l'assistance médicale, assistance et sauvetage en haute mer).

II-5-Organisation de l'EPB :

❖ Présentation des différentes structures de l'EPB :

L'EPB est organisé selon des directions fonctionnelles et opérationnelles :

II-5-1 Directions opérationnelles

Il s'agit des structures qui prennent en charge les activités sur le terrain et qui ont une relation directe avec les clients.

➤ **DIRECTION MANUTENTION ET ACCONAGE (DMA) |**

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'acconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

- **Manutention :** Qui comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terreplein et magasins.

La manutention est assurée par un personnel formé dans le domaine. Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en deux *shifts* (*période de travail d'une équipe*) de 6h à 19h avec un troisième *shift* opérationnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7h du matin.

- **Acconage :**

A pour tâches :

- **Pour les marchandises**
 - La réception des marchandises.
 - Le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises.
 - La préservation ou la garde des marchandises sur terre-plein ou hangar.
 - Marquage des lots de marchandises.
 - Livraison aux clients.
- **Pour le service**
 - Rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars pour le stockage.
 - Participer lors de la Conférence de placement des navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires.

➤ **DIRECTION DOMAINE ET DEVELOPPEMENT (DDD) |**

A pour tâches :

- Amodiation et location de terrepleins, hangar, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial.
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (pont bascule).

- Avitaillement des navires en eau potable.

➤ **DIRECTION CAPITAINERIE (DC) |**

Elle est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires, et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires.

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage** : La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotins, de canots et de remorqueurs.
- **Amarrage** : Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire.

L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.

- **Accostage** : Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

➤ **DIRECTION REMORQUAGE (DR) |**

Elle est chargée d'assister le pilote du navire lors de son entrée et de sa sortie du quai. Son activité consiste essentiellement à remorquer les navires entrants et sortants, ainsi que la maintenance des remorqueurs. Les prestations sont :

- Le Remorquage portuaire.
- Le Remorquage hauturier (haute mer).
- Le Sauvetage en mer.

II-5-2 Directions fonctionnelles

Il s'agit des structures de soutien aux structures opérationnelles.

➤ **DIRECTION GENERALE (DG) |**

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.

➤ **DIRECTION DU MANAGEMENT INTEGRE (DMI) |**

Elle est chargée de :

- La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du Système de Management Intégré (plans projets et indicateurs de mesure).
- L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE.
- La Contribution active à l'instauration et au développement d'une culture HSE au sein de l'entreprise et de la communauté portuaire.
- La Contribution dans des actions de sensibilisation et de formation à la prévention des risques de pollution, à la protection de l'environnement, la santé des travailleurs et à l'intervention d'urgence.

➤ **DIRECTION FINANCES ET COMPTABILITE (DFC) |**

Elle est chargée de :

- La tenue de la comptabilité.
- La gestion de la trésorerie (dépenses, recettes et placements).
- La tenue des inventaires.
- Le contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).

➤ **DIRECTION RESSOURCES HUMAINES (DRH) |**

Elle est chargée de prévoir, d'organiser et d'exécuter toutes les actions liées à la gestion des ressources humaines en veillant à l'application rigoureuse des lois et règlement sociaux. Elle assure les tâches suivantes :

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation du personnel.
- La gestion des carrières du personnel (fichier).
- La gestion des moyens généraux (achats courants, parc automobile, assurances, ...etc.).

II-6-Les infrastructures et les équipements :

❖ **Les infrastructures portuaires**

- Trois postes spécialisés peuvent recevoir des pétroliers allant jusqu'à 260m LHT avec un tirant d'eau maximum de 12,8 m.

- 19 postes à quai d'un tirant d'eau maximum 11,50 pour les navires transporteurs de marchandises divers, d'essences de vrac liquides ou solides, de colis de conteneurs de passages, véhicules ou animaux vivants.
 - Port de pêche abritant des chalutiers et des petits métiers.
 - Mini port de plaisance.
 - Dock flottant pour la réparation navale d'une capacité de 15000 tonnes.
- ❖ **Les principaux équipements**
- Des grues mobiles sur roues de 40 à 90 tonnes de capacité.
 - Des grues de quais de 15 à 80 tonnes de capacité.
 - Des pelles mécaniques utilisables dans les cales des céréaliers.
 - Deux ponts bascules pour camions et wagons, d'une capacité de 60 à 100 tonnes.
 - Des bennes preneuses.
 - Des chariots élévateurs à 2,5 à 28 tonnes de capacité de levage.
 - Quatre steaker de 36 à 45 tonnes pour le traitement des conteneurs.
 - Quatre tracteurs RoRo et remorques.
 - Equipement de lutte anti-pollution (barrage anti-pollution d'une largeur de 900m, dispersant marin, laboratoire spécialisé.....etc.).
 - Pompes à grains (250 tonnes/heure).

❖ **Marché et Hinterland :**

L'hinterland direct du port de Bejaia, qui s'étend sur un rayon de 250 Km, compte un peu plus de 12 millions d'habitants, répartis sur 10 wilaya ou départements. C'est la zone la plus dense en matière de branches d'activités économiques, tant industrielles que commerciales, et plusieurs projets d'envergures nationales sont en cours de réalisation ou projetées dans le cadre d'un plan national global de développement.

L'hinterland segmenté en trois zones principales, la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM, compte plusieurs zones industrielles et zones d'activité dont les plus importantes sont : les zones de Rouïba, Réghaia et Corso dans le segment de l'Algérois, les zones industrielles de Sétif, El- Eulma, M'sila et Bordj Bou Arreridj dans le segment des hauts plateaux et les zones industrielles d'Akbou, d'El Kseur, et de Bejaia dans le segment de la SOUMMAM.

L'espace portuaire est structuré autour d'éléments d'envergure : infrastructures portuaires (terminaux, quais, infrastructures industrielles), stockage, énergie, tissu industriel et zones à vocation d'accueil d'entreprises industrielles (CEVITAL, OAIC, COGB,...).

Les critères de segmentation du marché du port sont les suivants :

- Typologie Produit.
- Typologie Client.
- Zone géographique

- **TYPOLOGIE PRODUIT**

Deux segments sont identifiés :

- **Selon la nature de la marchandise :** Différents types de marchandises transitent par le port de Bejaia, la diversité de ces produits implique nécessairement une adaptation des moyens d'exploitation pour répondre aux exigences techniques et améliorer les conditions de traitement des marchandises. La segmentation peut alors se faire selon la nature de la marchandise (conteneurs, céréales, bois, produits ferreux, produits divers, produits pétroliers, matériaux de construction,..)
- **Selon les types de navires :** Plusieurs types de navires transitent par le port de Bejaia et cela peut nécessiter la spécialisation des postes à quai. (pétroliers, porte-conteneurs, céréaliers, RO/RO,...)

- **TYPOLOGIE CLIENTS**

De par sa position géographique et son label qualité, l'Entreprise Portuaire de Bejaia détient un portefeuille client composé de :

- Consignataires agissant pour le compte d'armateurs nationaux et étrangers pour les lignes régulières, le tramping et le transport d'hydrocarbures.
- Transitaires représentant les opérateurs économiques dans les opérations d'import/export.
- Chargeurs et réceptionnaires de marchandises générales.
- Industriels opérant dans divers secteurs d'activité implantés au niveau du port et sur le territoire national.

- Passagers sur la ligne Bejaia/Marseille.
- Commandants de navires en escale au port.

- **TYPOLOGIE ZONE GEOGRAPHIQUE**

Le marché peut être segmenté en trois zones principales qui constituent l'hinterland immédiat du port : la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM.

- ❖ **LES CONCURRENTS :**

En l'absence d'une concurrence interne, à partir du moment où le port de Bejaia détient le monopole de ses activités, les principaux concurrents du port sont les autres ports algériens :

- **Le port d'ALGER**

C'est actuellement le premier port d'Algérie en matière de traitement des marchandises générales avec une part de marché de 27%. Dans le traitement des conteneurs, plus de 70% de ce trafic transitent actuellement par le port d'Alger, qui est le seul port principal en eau profonde desservant la région Centre, celui-ci connaît donc une sérieuse pénurie de capacité de traitement de conteneurs et d'espace de stockage.

Les limitations importantes de l'espace et des quais pour les opérations de conteneurs aggravent les niveaux élevés de congestion des autres types de marchandises, c'est pour cette raison que le ministère des Transports a pris la décision d'affecter une partie du trafic non conteneurisés vers les autres ports algériens (décision applicable à partir du 01er octobre 2009). Une grande partie de ce trafic notamment le bois, le fer et les produits alimentaires ont été réaffectés au port de Bejaia.

Par ailleurs, la gestion du terminal à conteneurs du port d'Alger a été confiée au partenaire Emirati « Dubaï Port World ». L'entreprise portuaire d'Alger s'est donnée pour objectif de traiter 800.000 conteneurs en 2012, contre 530.526 EVP traités en 2007 et 440.951 en 2006, soit une progression de 20%.

- **Le Port de DJENDJEN**

La gestion du terminal à conteneurs de Djendjen sera confiée à compter de 2009 à un opérateur étranger « Dubaï Ports World (DPW) » qui fera du port de djendjen un port de transbordement. (DP World, quatrième opérateur mondial de terminaux pour containers, gère

42 terminaux et 13 projets en développement dans 27 pays. En 2006, le groupe a réalisé un bénéfice de 191,78 millions de dollars sur un chiffre d'affaires de 3,49 milliards).

Mais des audits réalisés récemment par des entreprises spécialisées auraient montré que l'exploitation du port de Djendjen était très compliquée. Ce port présenterait notamment des défauts importants en matière de sécurité. Ajouter à cela l'inexistence de couloirs routiers à même de canaliser le trafic dont la dynamisation du port a cruellement besoin.

➤ **Le port de SKIKDA :**

Le port de Skikda est principalement un port de marchandises diverses. Il traite principalement les produits sidérurgiques (21% de part de marché) ainsi que le divers (machines, & pièces). Le vieux port, est d'ailleurs devenu un centre de réception et de transfert de cargaisons de projet pour l'exploration et la production pétrolière dans le Sud (tubes, machineries,...).

La principale contrainte du port de Skikda est le faible tirant d'eau (6.00 m) des quais de marchandises divers existants. Il y a un tirant d'eau suffisant à l'entrée du port, mais approfondir à l'intérieur des bassins est compliqué par le type de construction des quais réalisée avec des murs gravitaires qui ne s'adapte pas facilement à l'amélioration du tirant d'eau.

Les possibilités de fournir des installations modernes pour satisfaire la demande croissante du trafic de conteneurs et de marchandises diverses sont réduites ou inexistantes dans les limites du port actuel.

Les nouveaux projets du port de Skikda concernent principalement la création d'une plateforme logistique, en partenariat avec un opérateur très probablement étranger.

En matière d'équipements, le port dispose de 06 grues de gros tonnage (de 60 à 350 T), et un parc engins assez étoffé par rapport au niveau de trafic qu'il traite.

➤ **Le port d'ANNABA**

Le port d'Annaba est le port le plus à l'Est. C'est principalement un centre d'exportation et d'importation de vrac (Minerais, charbon, phosphates...). Cependant, il joue également un rôle régional secondaire dans l'importation des marchandises diverses, des conteneurs, des produits agricoles et des véhicules.

Les projets de développement pour le Port comportent principalement l'expansion du parc à conteneurs. L'agrandissement et l'augmentation du tirant d'eau des quais pour les conteneurs est compliquée par la configuration du Bassin et le type de construction des structures de quai avec des murs gravitaires.

La capacité estimée du parc à conteneurs agrandi et des quais existants est de l'ordre de 15.000 EVP par an, en grande partie du fait des limitations de tirant d'eau et de longueur de quai.

❖ **Le dispositif contre l'insécurité au travail :**

Pour garantir la sécurité au travail et de rendre celui-ci plus efficace l'entreprise portuaire de Bejaia a adopté la politique qualité, hygiène, sécurité, environnement(QHSE).

❖ **La vision de l'entreprise portuaire de Bejaia :**

L'Entreprise portuaire de Bejaia de par son organisation, ses missions, fonctions et prérogatives, est dite « Port de service ». En plus des activités commerciales qu'elle exerce (Manutention, Acconage, et Remorquage), elle a des responsabilités et missions relevant des domaines régaliens de régulation. La Qualité, l'Environnement, la Santé au travail sont des parties indissociables de sa stratégie. A travers sa politique, elle a une vision de management englobant les axes stratégique communs pour des objectifs de performance couvrant les trois domaines. Elle est fondée sur un management viable, vivable et équitable conciliant ainsi le développement économique avec la préservation de l'environnement et la protection de son personnel. Pour cela l'entreprise définit les outils à utiliser et à adapter, pour répondre de harmonieuse aux attentes du client (ISO 90001), celle des parties, que sont ç la fois les riverain, les actionnaires (ISO 14001) et (QHSAS 18001 pour préserver son capital le plus important << le personnel>>.

L'entreprise portuaire de Bejaia a une vision et une stratégie tournées vers :

- Une intégration du concept de développement durable dans la gestion de l'entreprise.
- L'amélioration de la qualité de service et des infrastructures portuaires.
- La dynamique du chargement.
- Le capital humain.
- La sécurité des biens et des personnes.

- La création d'une dynamique de groupe à travers les projets d'amélioration et le renforcement de la communication inter-structures.
- La préservation de l'environnement.
- ❖ **Les engagements de l'entreprise portuaire de Bejaia en matière de sécurité au travail :**
- Se conformer au dispositif législatif et réglementaire existant et à venir ainsi qu'aux autres exigences auxquelles nous avons souscrit.
- Anticiper, satisfaire et fournir des prestations de qualité qui répond aux besoins précis des clients.
- Former et motiver l'ensemble du personnel à adopter une attitude responsable vis-à-vis de l'environnement et la santé et la sécurité au travail.
- Prévenir et maîtriser les risques, la santé et la sécurité au travail.
- Diminuer les accidents du travail.
- Préserver les ressources.
- Assurer des conditions de travail optimales aux différentes activités.
- Inciter nos fournisseurs, partenaires et sous-traitants à partager et respecter nos engagements.
- La vérification des performances et les améliorer d'une manière continue.
- Mettre les ressources nécessaires à la mise en œuvre.

❖ **L'évaluation intégrée des risques qualité sécurité et environnement à l'entreprise portuaire de Bejaia :**

La réussite de l'entreprise portuaire de Bejaia repose sur la maîtrise des processus et leur analyse qui doit porter sur la détection de tous les risques qui peuvent engendrer des non conformités potentielles, une gestion adoptée des risques est un facteur clé pour la réussite de l'intégration de tous les volets face aux enjeux interdépendance.

Un système de management fiable au regard de toutes ses parties intéressées doit assurer l'identification, la maîtrise et la simplification des risques, tout en favorisant les possibilités économiques, une approche cohérent en matière d'analyse de risque s'avère être un élément indispensable pour éviter d'avantager tel ou tel paramètre de performance.¹

¹ Source de l'EPB

Chapitre III : la méthodologie et la technique de recherche :**Introduction :**

Marc-Adélarde Tremblay dit que la méthodologie est « *l'ensemble des étapes à franchir et des procédés à utiliser pour obtenir une connaissance scientifique. La méthodologie confère donc aux résultats un fondement légitime parce qu'ils découlent de principes et de procédés rationnels. Chaque science de l'homme possède sa propre méthodologie qui s'inspire, bien entendu, de la méthodologie scientifique générale* »¹. Pour que toute recherche scientifique apporte des résultats scientifiquement compréhensibles aux conditions que les chercheurs respectent tout un ensemble des règles méthodologiques.

III-1- Présentation de l'organisme d'accueil :

Parmi les ports Algériens qui jouent un rôle très important dans les transactions internationales, et qui vu sa place et sa position géographique, le port de Bejaia.

Aujourd'hui, il est classé 2^{ème} port d'Algérie en marchandises générales et 3^{ème} port pétrolier. Il est également le 1^{er} port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses prestations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'Entreprise Portuaire a connu d'autres succès depuis, elle est notamment certifiée à la Norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS 18001 :2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

III-2-La définition du temps et du lieu de l'enquête :**❖ Le lieu d'enquête :**

Notre enquête a été effectuée à l'Entreprise portuaire de Bejaia (EPB) qui est une entreprise de services dont les activités sont nombreuses et diverses. Le choix du lieu de l'enquête convient à notre objectif qui consiste à découvrir la réalité de l'environnement de travail et les risques professionnels dont les salariés de l'EPB sont exposés

¹Marc-Adélarde Tremblay, initiation à la recherche dans les sciences humaines, Edition Montréal Mc Graw-Hill, Montréal, p. 94.

❖ La pré-enquête :

Pour bien entamer notre recherche nous avons effectué une pré-enquête au sein de l'EPB. Cette entreprise nous a permis de mieux connaître notre terrain de recherche, préciser notre problématique et les hypothèses, ainsi que la méthode et les techniques les plus adéquates à notre thème de recherche. Elle nous a permis également d'affiner notre questionnaire.

❖ La réalisation de la pré- enquête nous a aidé à :

- Déterminer notre champ d'étude sur le terrain, afin de relier entre l'aspect théorique et pratique.
- Préciser notre échantillon de recherche.
- Déterminer les questions qui nous aideront à formuler notre questionnaire.

Notre pré-enquête à l'EPB a duré (45) jours. Cependant ce n'était pas d'une manière continue, notamment avec les difficultés rencontrées qui seront présentées ultérieurement

❖ La durée de l'enquête :

Notre enquête est déroulée durant une période de (45) jours, du 14/02/2018 jusqu'au 31/03/2018.

Pendant les (20) jours derniers, j'ai réussi à prendre connaissances du terrain et de la possibilité de notre enquête par rapport à notre thème de recherche. Durant ces jours j'ai essayé de distribuer mon questionnaire avec mes enquêtées. De plus j'ai recueilli des documents concernant la présentation de l'entreprise (l'organigramme, les objectifs, les missions...).

III-3-La population mère :

Selon Alain Blanchet et Anne Gotman : « *définir la population, c'est sélectionner les catégories de personnes que l'on veut interroger, et à quel titre, déterminer les acteurs dont on estime qu'ils sont en position de produire des réponses aux questions que l'on se pose* »². Dans toute recherche sociologique la population mère est composée de la population sur laquelle est retenu l'échantillon.

² Alain Blanchet et Anne Gotman, L'enquête et ses méthodes : L'entretien, Edition Nathan, Paris, 1992, p, 50.

Notre population mère se trouve dans la direction manutention et acconage. Cette direction est constituée de l'ensemble des chefs de quai, chefs d'embouches, les contremâîtres (chefs de bateau), les chefs d'équipes, les dockers, les treuillistes homme de chêne(OMS), les chefs pointeurs et les gréeurs.

Tableau n° 01 : l'effectif des dockers au sein de l'EPB :

catégories	effectifs	catégories	effectifs
Chef de section (quai)	03	Les treuillistes (homme de chêne, OMS)	78
Chef d'embouche	02	Chef pointeur	06
Chef de bateau (contremaitre)	19	Les pointeurs	69
Chef d'équipe	34	Les grilleurs	05
Les dockers	349	total	565

Source EPB

Notre population mère est constitué donc de l'ensemble des dockers de l'EPB, représentant au total 565 dockers qui répartis en plusieurs catégories socioprofessionnelles de notre population présentent comme suit :

- ❖ Chef de quai :
- ❖ Chef d'embouche :
- ❖ Les contremaitres :
- ❖ Chef d'équipe :
- ❖ Les dockers :
- ❖ Les treuillistes :
- ❖ Chef pointeur :
- ❖ Les pointeurs :
- ❖ Les grilleurs :

III-4-L'échantillon d'enquête :

Un échantillon désigne l'ensemble des personnes à interroger. C'est un extrait d'une population plus large (population mère) ou population de référence, selon Loubet Del Bayle, l'échantillon : « *c'est la partie de l'univers qui sera effectivement étudiée et qui*

permettra l'extrapolation de connaître la totalité ; les caractéristiques de la totalité de l'univers »³.

Selon Jean Marie Firdion l'échantillon permet : *« une bonne connaissance du domaine, tout en réduisant considérablement le cout d'une démarche exhaustive, ou en rendant tout simplement l'opération possible en évitant le harcèlement statistiques de la population »⁴.*

Notre population d'étude est composée, alors de dockers répartie en plusieurs catégories de salariés.

Notre échantillon d'étude est constitué de 31 Salariés dont 13 dockers, 06 chefs d'équipes, 05 les treuillistes(OMS), 04 les contremaitres, 01 pointeur, 02 grilleurs.

III-4-1-La méthode d'échantillonnage :

Selon François Dépelteau *« les techniques d'échantillonnage servent à cibler un échantillon sur lequel porteront les tests empiriques. Un échantillon est une partie ou un sous-ensemble d'une population mère »⁵.* Aussi d'après Ambroise Zagre *« l'échantionnage est un ensemble des procédés visant à la sélection d'une fraction de la population telle qu'elle puisse être considérée comme représentative de la population totale de référence. C'est donc une procédure par laquelle un petit nombre d'unité d'analyse sont sélectionnées pour étude dans le but de généraliser les résultats à la population mère, appelé l'univers »⁶.* On conclut que l'échantillonnage consiste à sélectionner un certain nombre d'éléments d'un grand groupe ou d'une population mère.

III-5-Méthode et technique utilisées :

Pour réussir dans les recherches scientifique, l'utilisation d'une méthode et une technique de recherche est nécessaire, elles englobent l'ensemble des règles et procédures de le chercheur doit suivre mener sa recherche, pour recherche bien déterminée.

³ Jean-Louis Loubet Del Bayle, initiation aux méthodes des sciences sociales, Edition Le Harmattan, Paris, Montréal, 2000, p, 61.

⁴Jean-Marie Firdion, construire un échantillon, (sous la direction) de Serge Paugam, l'enquête sociologique, Edition Presses Universitaire de France, Paris, 2010, p, 71.

⁵Françoise Dépelteau, la démarche d'une recherche en sciences humaines, Edition les Presses de L'Université Laval, Québec, 2000, p, 213.

⁶Ambroise Zagre, Méthodologie de recherche en science sociale, Edition Le Harmattan, Paris, 2013, p, 73, 74.

III-5-1-La méthode utilisée :

Dans la mesure où la méthode est déterminée par l'objectif poursuivi. L'utilisation de la méthode quantitative s'impose pour bien comprendre les différents risques liés à l'environnement de travail des dockers adoptés par l'EPB.

Pour Mathieu Guidère, a définit la méthode comme « *ensemble des démarches que suit l'esprit humain pour découvrir et démontrer un fait scientifique* »⁷.

III-5-2-Les techniques d'enquête :**❖ L'observation :**

Durant notre enquête sur le terrain, mon souci était de voir de près la situation réelle dont les dockers exercent leur métier à l'EPB, afin de répondre à ma problématique.

D'après Sébastien Chauvin et Nicolas Jounin l'observation est « *une méthode essentielle pour donner accès à ce qui se cache, retracer l'enchaînement des actions et des interactions, ou encore saisir ce qui ne se dit pas ou ce qui va sans dire* »⁸.

L'enquête Surveillance médicale des expositions aux risques professionnels (Sumer) est un outil de cartographie des expositions aux risques professionnels des salariés en France. Son objectif est de permettre de définir des actions prioritaires de prévention et de réaliser des outils d'aide au repérage des expositions pour tous les acteurs impliqués dans le domaine du travail et de la santé au travail, ainsi que d'alimenter la réflexion sur les politiques de prévention et de recherche.

Après une enquête expérimentale en 1987, les enquêtes de 1994 et de 2003 ont établi le modèle qui fonde l'enquête actuelle, à la fois du point de vue du questionnement et de la méthode de collecte. Le protocole de l'enquête est élaboré d'une part en concertation avec des experts de toutes les disciplines du champ santé et travail et d'autre part en concertation avec les partenaires sociaux. En outre les partenaires sociaux examinent le projet dans le cadre de la commission « médecine du travail » du conseil supérieur de prévention des risques professionnels⁹.

⁷ Mathieu Guidère, Méthodologie de la recherche, Edition Ellipses, Paris, 2004, p. 4.

⁸ Sébastien Chauvin et Nicolas Jounin, L'observation directe, sous la direction de Serge Paugam, L'enquête sociologique, Edition Presses Universitaires de France, Paris, 2010, p. 143.

❖ Le questionnaire :

Le questionnaire principal fournit des informations sur le salarié (le docker) (sexe, âge, ancienneté, situation matrimoniale) premièrement.

Dans la deuxième partie, on a accédé aux conditions de travail que vivent les dockers à l'intérieur de l'entreprise, (le statut de l'emploi, profession exercée, tâche principale, et la position professionnelle.

La troisième partie on a abordé les risques professionnels et l'effet de ce dernier sur la santé mental et physique des dockers, et la qualité du poste de travail en termes de prévention des risques.

Les réponses sont de type « oui ou non » avec une explication pourquoi ce choix, pour les autres types les questions sont ouvertes, l'enquêté est libre de s'exprimer.

Est le questionnaire selon le sociologue Allemand Johannes Siegriste : « *il s'agit du modèle déséquilibre efforts-récompenses, il repose sur l'hypothèse qu'une situation de travail caractérisée par une combinaison d'efforts élevés et de faibles récompenses s'accompagne de réactions pathologique sur le plan émotionnel et physiologique* »⁹.

III-6-Les obstacles et les avantages de l'entreprise :**III-6-1-Les obstacles :**

Durant notre recherche réalisée sur le terrain, nous avons rencontré quelques difficultés et quelques obstacles pour l'avancement de notre enquête, qui se résument comme suit :

- Le problème de la langue chez les dockers du à leur faible niveau d'instruction.
- La non-disponibilité des dockers à enquêter du au rythme de travail.

III-6-2-Les avantages :

- Le bon accueil de la part du personnel de l'EPB et bien sûr de la direction manutention et acconage.
- La comparaison entre la réalité de l'univers du travail de l'entreprise portuaire de Bejaia et le savoir scientifique universitaire.

⁹Lydie Vinck, Synthèse. Stat'. Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques. Numéro 06. Mai 2014. Enquête SUMER 2010, p, 6.

- La pratique de nos connaissances acquises durant notre cursus universitaire.
- La disponibilité de promoteur dans l'entreprise et qui n'a pas cessé de m'aider et de me donner des informations en maximum.

Tableau n° 02 : Les caractéristiques de notre population à interrogée :

Enquêté n° code	Age	Sexe	Niveau d'instruction	Poste occupé	Ancienneté au poste
Enquêté n° 1 Zoubir	55 ans	M	6 ^{ème} année cycle primaire	Docker	39 ans
Enquêté n° 2 Omar	47 ans	M	6 ^{ème} année cycle primaire	Pointeur	18 ans
Enquêté n° 3 Smail	41 ans	M	9 ^{ème} année cycle moyen	Grilleur	15 ans
Enquêté n° 4 Djamel	47 ans	M	8 ^{ème} année cycle moyen	Grilleur	18 ans
Enquêté n° 5 Karim	50 ans	M	6 ^{ème} année cycle primaire	Contremaitre	21 ans
Enquêté n° 6 Farouk	48 ans	M	4 ^{ème} année cycle primaire	Contremaitre	31 ans
Enquêté n° 7 Mahdi	37 ans	M	8 ^{ème} année cycle moyen	Treilliste (homme de chêne)	10 ans
Enquêté n° 8 Abd El Kader	36 ans	M	9 ^{ème} année scolaire moyen	Chef d'équipe	17 ans
Enquêté n° 9 Rafiq	40 ans	M	3 ^{ème} année cycle primaire	Treilliste	13 ans

Enquêté n° 10 Djamel	47 ans	M	7 ^{ème} année cycle moyen	Chef d'équipe	22 ans
Enquêté n° 11 Achour	42 ans	M	5 ^{ème} année cycle primaire	Chef d'équipe	26 ans
Enquêté n° 12 Azzedine	39 ans	M	4 ^{ème} année cycle primaire	Docker	15 ans
Enquêté n° 13 Djamel	48 ans	M	4 ^{ème} cycle primaire	Docker	34 ans
Enquêté n° 14 Rabah	45 ans	M	9 ^{ème} année cycle moyen	Docker	17 ans
Enquêté n° 15 Khoudir	47 ans	M	6 ^{ème} année cycle primaire	Docker	24 ans
Enquêté n° 16 Lyèce	48 ans	M	7 ^{ème} année cycle moyen	Chef d'équipe	16ans
Enquêté n° 17 Mouhamed	45ans	M	8 ^{ème} année cycle moyen	Chef d'équipe	16 ans
Enquêté n° 18 Code	40 ans	M	9 ^{ème} année cycle moyen	Chef d'équipe	17 ans
Enquêté n° 19 Hakim	39 ans	M	9 ^{ème} année cycle moyen	Les treuillistes	17 ans
Enquêté n° 20 Rabah	47 ans	M	7 ^{ème} année cycle moyen	Les treuillistes	25 ans
Enquêté n° 21 Fatah	48 ans	M	6 ^{ème} année cycle primaire	Les treuillistes	16 ans

Enquêté n° 22 Bachir	50 ans	M	6 ^{ème} année cycle primaire	Contremaitre	17 ans
Enquêté n°23 Rachid	48 ans	M	5 ^{ème} année cycle primaire	Contremaitre	34 ans
Enquêté n° 24 Khoudir	47ans	M	1 ^{er} année cycle secondaire	Docker	24 ans
Enquêté n° 25 L'Hadi	47 ans	M	4 ^{ème} année cycle primaire	Docker	19 ans
Enquêté n° 26 Abbas	37 ans	M	3 ^{ème} année cycle secondaire	Docker	08 ans
Enquêté n° 27 Kamal	48 ans	M	7 ^{ème} année cycle moyen	Docker	32 ans
Enquêté n° 28 Abd El nour	37 ans	M	9 ^{ème} année cycle moyen	Docker	16 ans
Enquêté n° 29 Samir	37 ans	M	4 ^{ème} année Cycle moyen	Docker	08 ans
Enquêté n° 30 Khaled	47 ans	M	2 ^{ème} année cycle secondaire	Docker	16 ans
Enquêté n° 31 Ahmed	54 ans	M	6 ^{ème} année cycle primaire	Docker	31 ans
Enquêté n°32 Zahir	40 ans	M	6 ^{ème} année Cycle primaire	Docker	20 ans

Enquêté n°33 Bouzid	39 ans	M	5 ^{ème} année cycle primaire	Docker	19 ans
Enquêté n°34 Salah	41 ans	M	3 ^{ème} année cycle primaire	Docker	18 ans
Enquêté n°35 Mustapha	48 ans	M	4 ^{ème} année cycle primaire	Docker	22 ans
Enquêté n°36 Rabah	36 ans	M	6 ^{ème} année cycle primaire	Pointeur	10 ans
Enquêté n° 37 Nadir	45 ans	M	5 ^{ème} année cycle primaire	Pointeur	24 ans
Enquêté n°38 Said	50 ans	M	3 ^{ème} année cycle secondaire	Chef d'équipe	29 ans
Enquêté n°39 Cherif	37 ans	M	1 ^{ème} année cycle secondaire	Chef d'équipe	16 ans
Enquêté n°40 Toufik	35 ans	M	2 ^{ème} année cycle secondaire	Pointeur	5 ans
Enquêté n°41 Nacir	36 ans	M	9 ^{ème} année cycle moyen	treuilliste	7 ans
Enquêté n°42 Mahmoud	48 ans	M	8 ^{ème} année cycle moyen	Docker	17 ans
Enquêté n°43 Rachid	46 ans	M	7 ^{ème} année cycle moyen	Contremaitre	17 ans
Enquêté n°44 Mahfoud	38 ans	M	9 ^{ème} année cycle moyen	Chef pointeur	19 ans
Enquêté n°45	37 ans	M	8 ^{ème} année	treuilliste	16 ans

Abd El Ouahab			cycle moyen		
Enquête n°46 Lakhedar	35 ans	M	7 ^{ème} année cycle moyen	Docker	10 ans
Enquête n°47 Mokhetar	39 ans	M	9 ^{ème} année cycle moyen	Contremaitre	17 ans
Enquête n°48 Messaoud	35 ans	M	8 ^{ème} année cycle moyen	Chef pointeur	15 ans
Enquête n°49 Achour	38 ans	M	7 ^{ème} année cycle moyen	Contremaitre	16 ans
Enquête n°50 Abd El Kader	50 ans	M	9 ^{ème} année cycle moyen	Docker	30 ans

Source EPB

10

¹⁰ Source de l'EPB

Chapitre IV : la nature de l'environnement et les conditions de travail à l'EPB :**Introduction :**

Dans la partie pratique de la recherche, on a analysé et interprété les différentes informations et réponses de nos enquêtés à partir de notre questionnaire avec nos dockers (notre population d'étude), à l'entreprise portuaire de Bejaia. Il s'agit d'étudier la réalité de notre terrain d'enquête avec la théorie adoptée en ce qui concerne la santé, les conditions de travail et les risques professionnels chez les dockers.

IV-1-Les données personnelles :

Tableau n°1 : la répartition des enquêtés selon l'âge :

Age	Fréquence	Pourcentage
Entre 18 et 27 ans	03	06
Entre 28 et 37 ans	09	18
Entre 38 et 47 ans	23	46
48 ans et plus	15	30
Total	50	100

Source : enquête

D'après ce tableau, on constate que la partie d'âge la plus importante est celle entre (38 et 47) ans avec un pourcentage de 46%, suivie par la tranche qui est de (48) ans et plus avec un pourcentage de 30%, en troisième place on trouve la tranche entre (28 et 37) ans avec un pourcentage de 18%, enfin la part inférieure qui représente 06%, de la tranche d'âge qui entre (18 et 27) ans.

A travers ces résultats, on conclut que la partie la plus dominante de notre population d'enquête est celle qui est entre (38 et 47) ans, qui s'explique que le personnel du travail de l'EPB est actif, d'autre part, le pourcentage le plus faible est celle de la catégorie qui est entre (18 et 27) ans, la population jeune.

Tableau n° 2 : la répartition des enquêtées selon le sexe :

Sexe	Fréquence	Pourcentage
masculin	50	100
féminin	-	00
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau nous montre que l'activité des dockers est uniquement masculine.

On peut dire donc que notre personnel enquêté dans l'entreprise portuaire de Bejaia est de sexe masculin, expliqué par la nature de notre thème qui est l'environnement socioprofessionnel et risque professionnel chez les dockers, notre population d'étude exige beaucoup d'efforts physiques, par contre le sexe féminin est orienté vers les postes administratives de l'entreprise.

Tableau n°3 : la répartition des enquêtés selon la situation matrimoniale :

Situation matrimoniale	Fréquence	Pourcentage
Célibataire	11	22
Marié	37	74
Divorcé	02	04
Veuf	00	00
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau présente que la majorité des dockers de l'EPB sont mariés avec un pourcentage de 74%, suivie par les célibataires avec un pourcentage de 22%, puis on finira avec les deux taux les plus faibles qui sont : la catégorie des hommes divorcés avec 02%, et celle des veufs avec 0%.

L'augmentation du pourcentage de la catégorie des employés mariés qui remonte à 74%, se justifie par la nécessité qui pousse ces derniers à accomplir parfaitement leurs tâches, afin d'assurer la sécurité de leurs familles et de satisfaire leurs besoins quotidiens.

Il est à souligner que le pourcentage de la catégorie célibataires est faible par rapport à la catégorie des employés mariés qui est très élevé, ce qui peut être dû aux mauvaises conditions que suscite le travail des dockers, ainsi, les jeunes employés préfèrent s'orienter vers d'autres travaux qui assurent leurs bien être sans abimer leurs santé.

Tableau n°4 : la répartition des enquêtés selon l'ancienneté :

Ancienneté	Fréquence	Pourcentage
Moins d'une année	00	00
De 1 à 5 ans	00	00
De 6 à 10 ans	07	14
De 11 à 17 ans	20	40
18 ans et plus	23	46
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau présente l'expérience des dockers selon l'ancienneté, ce tableau montre que 46% des enquêtés ont plus de 18 ans d'expérience à l'EPB, accompagnée par la catégorie de (11 ans – 17 ans) avec un taux de 40%, suivie par la catégorie de (6 ans – 10 ans) avec un taux de 14%, les pourcentages sont nuls pour les catégories : moins d'une année et d'une seule année jusqu'à 5 ans.

Pour conclure, l'entreprise portuaire de Bejaia dépend de l'ancienneté du personnel, pour la réalisation de leurs objectifs.

Tableau n°5 : la répartition des enquêtés selon le niveau d'instruction :

Niveau	Fréquence	Pourcentage
Primaire	20	40
Moyen	24	48
Secondaire	06	12
Supérieur	-	00
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau représente le niveau d'instruction de nos enquêtés, le pourcentage le plus élevés est celui de cycle moyen avec un taux de 48%, suivie par le cycle primaire avec 40%, poursuivie par le cycle secondaire avec le taux de 12%, en finira avec le niveau supérieur qui est nul.

D'après ces résultats on conclut que le travail des dockers ne demande pas un niveau d'instruction supérieur, il demande juste la compétence et l'expérience, et l'entreprise de sa

part aussi jeu le rôle d'informé leurs travailleurs, pour mieux comprendre leur tâche et le danger qui est circuit de leur vie professionnel.

Tableau n°6 : la répartition des enquêtés selon le poste occupé :

Catégorie socioprofessionnel	Fréquence	Pourcentage
Chef de quai	-	00
Chef d'embouche	-	00
Chef de bateau (contremaitre)	07	14
Chef d'équipe	08	16
Les dockers	20	40
Les treuillistes (homme de chêne) (OMS)	07	14
Les chefs pointeurs	02	04
Les pointeurs	04	08
Les grilleurs	02	04
Total	50	100

Source : enquête

A partir ce tableau on constate que la catégorie des dockers représente le pourcentage le plus élevé 40%, suivie par les chefs d'équipes avec un pourcentage de 16%, en troisième place on trouve les chefs de bateau et les treuillistes avec un pourcentage de 14%, les pointeurs classé en quatrième place par 08%, les chefs pointeurs et les grilleurs avec 04%, classé en dernière place.

Le travail des dockers de l'EPB s'effectue en des équipes, pilotée par un chef d'équipe dockers, contrôlé par le chef de bateau puis surveillé et approuvé par le chef de bordée.

Tableau n°7 : répartition des enquêtés selon l'abondons de leur entreprise :

Changement du travail	Fréquence	Pourcentage
Oui	01	02
Non	49	98
Total	50	100

Source : enquête

Les résultats de ce tableau nous confirment la fidélité des dockers vers leurs entreprise, 98% des enquêtés ont répondu par non, ils ne veulent pas quitter l'entreprise. Les 02% d'enquêtés qui souhaitent quitter l'entreprise, peut être dû à la fatigue et la répétition du rythme de travail.

Ce pourcentage signifie que la majorité des dockers de l'EPB sont satisfait et fière de leurs entreprises.

IV-2-L'environnement professionnel et les conditions de travail des dockers à l'EPB :

Tableau n°8 : la répartition des enquêtés selon la satisfaction des conditions de travail :

Satisfaction des conditions de travail	Fréquence	Pourcentage
Satisfait	50	100
Non satisfait	00	00
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau représente la satisfaction des dockers de leurs conditions de travail, dans 50 personnes enquêtés sont tous content à 100%, et qu'aucun de ces derniers ne déclare le contraire dans ce sujet.

Ces résultats nous confirment les efforts de l'entreprise pour là l'amélioration des conditions de travail.

Tableau n°9 : la répartition des enquêtés selon la satisfaction de poste occupé :

Satisfaction de poste occupé	Fréquence	Pourcentage
Satisfait	46	92
Non satisfait	04	08
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau nous montre aussi la satisfaction des dockers de l'entreprise portuaire de Bejaia pour leurs postes occupés, 92% disent que se sont satisfait de leurs postes de travail, néanmoins 8% déclarent la non satisfait de leurs postes.

L'un des enquêtés non satisfait de son poste, âgé de plus de 50 ans, déclare qu'avec son âge, il ne peut pas supporter ce travail épuisant, ce qui le pousse à évoquer de quitté l'entreprise.

Tableau n° 10 : la répartition des enquêtés selon la conduite des conditions de travail à l'EPB :

Les conditions de travail	Fréquence	Pourcentage
Bonnes	35	70
Moyennes	15	30
Mauvaises	00	00
Pénibles	00	00
Stressants	00	00
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau indique la distribution des dockers selon la conduite des conditions de travail à l'EPB, la majorité des enquêtés disent que le règlement est bonne avec un pourcentage de 70%, suivie par les enquêtés qui répondu par moyenne avec un taux de 30%, poursuivie par les autres repenses : la mauvaise, la pénibilité, et les conditions stressants avec un taux nul.

Les résultats qui nous montrons se tableau, présente la disponibilité des conditions de travail à l'entreprise portuaire de Bejaia, et la qualification de l'entreprise.

Tableau n° 11 : la répartition des enquêtés selon la nature de travail :

La nature de travail	Fréquence	Pourcentage
Léger	00	00
Normal	07	14
Lourd	23	46
Chargé	11	22
Trop chargé	09	18
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau présente les réponses des enquêtés selon la nature de travail à l'entreprise portuaire de Bejaia, le taux le plus élevé et celui de travail lourd avec un pourcentage de 46%, suivie par le taux de 22% des dockers qui disent que le travail est chargé, poursuivie des dockers qui déclare que le travail à l'EPB est trop chargé avec un pourcentage de 18% , accompagnée par le taux de 14% des enquêtés qui disent que le travail est normal, en final le taux du travail léger qui est nul.

De ce tableau, on conclut que le travail à l'entreprise portuaire de Bejaia est lourd et chargé comme nos enquêtés ont déclaré, Le travail au port demande beaucoup d'effort physique.

Tableau n°12 : la répartition des enquêtés, si l'entreprise prend en considération les conditions de travail en matière d'hygiène et sécurité :

Hygiène et sécurité	Fréquence	Pourcentage
Oui	39	78
Non	06	12
Oui/non	05	10
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau nous montre que l'entreprise portuaire de Bejaia respecte les conditions d'hygiène et de sécurité, le taux de 78% confirme la bonne gestion de l'entreprise pour améliorer l'environnement de travail de ces dockers, le taux de 12% des enquêtés qui déclare le manque d'hygiène et de sécurité au sien de leurs entreprises, disent qu'il y a un manque de la propreté dans les vestiaires, enfin une autre partie des enquêtés répond par « oui » et « non » au même temps, ils disent que la sécurité est disponible, mais il y a un manque d'hygiène dans les vestiaires.

La propreté des vestiaires au milieu de travail revient aux travailleurs eux même, si chacun respecte les règles d'hygiène, le problème ne serait pas soulevé.

Tableau n°13 : la répartition des enquêtés selon la disponibilité des équipements et les moyens nécessaire :

Disponibilité des équipements	Fréquence	Pourcentage
Disponible	50	100
Non disponible	-	00
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau montre la disponibilité des équipements de travail et tous les moyens nécessaires pour le confort des dockers, et le taux de 100% nous confirment que les efforts de l'entreprise pour améliorer les conditions de travail de leurs dockers est fiable.

On constate que l'EPB prend en considération la disposition des équipements qui aident les dockers dans le travail pour faciliter les tâches ces derniers.

Tableau n°14 : la répartition des enquêtés selon la disponibilité des moyens pour se protéger des produits chimiques :

Les moyens de protection	Fréquence	Pourcentage
Disponible	50	100
Non disponible	-	00
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau aussi nous présente la disponibilité des moyens de protection contre les produits qui sont dangereux pour la santé des travailleurs de l'EPB, et les enquêtés nous confirment les efforts de l'entreprise pour réduire et éliminer le manque.

On conclut, que l'entreprise portuaire de Bejaia dispose des moyennes nécessaire pour la protection de leurs travailleurs.

Tableau n°15 : la nature de la relation qui réunit les dockers entre eux :

La nature de relation	Fréquence	Pourcentage
Bien	21	42
Très bien	15	30
Mal	03	06
Respectueux	07	14
Complaisant	04	08
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau présente la nature de la relation qui réunit les dockers entre eux au sein de leur entreprise, la majorité des enquêtés nous confirment la fraternité et la bonne relation entre eux dans le milieu de travail et aussi or l'exercice de leurs taches, avec un taux de 42%, suivie d'un pourcentage de 30% des enquêtés qui disent que la relation entre eux est très bien, poursuivie d'un taux de 14% des enquêtés qui disent que la relation est le respect entre eux, ensuite les enquêtés qui disent que la relation est complaisant, et que le travail et la seule chose qui les réunit avec un taux de 08%, enfin le taux de 06% des enquêtés qui déclarent que la relation entre eux est mal.

D'après ces résultats on constate que la nature de la relation qui réunit les dockers dans le milieu de travail, est une bonne relation et aussi une relation de fraternité, malgré quelques conflits entre certains employés.

Tableau n°16 : les propositions des dockers pour l'amélioration des conditions de travail :

Les solutions	Fréquence	Pourcentage
Une bonne politique de prévention et d'hygiène et sécurité	39	78
La disponibilité des moyens de protection	11	22
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau montre que 78% des enquêtés sont pour le développement d'une bonne politique de prévention et d'hygiène et sécurité et 22% démontre la citation des enquêtés sont pour l'amélioration des moyennes de protection.

A partir de ce tableau on conclut que les dockers de l'entreprise portuaire de Bejaia sont conscients pour l'amélioration de leur vie professionnelle, mais aussi pour le développement de leur entreprise.

Les résultats obtenus dans notre chapitre nous montrent que l'entreprise portuaire de Bejaia à une bonne politique de prévention pour améliorer les conditions de travail et pour réduire les risques.

Chapitre V : les risques professionnels et la santé au travail chez les dockers de l'EPB :

Dans ce chapitre on a opté au développement de la santé des travailleurs de l'EPB, aussi aux problèmes que peuvent provoquer des risques professionnels, pour enfin essayer de réduire les dangers qui guettent les dockers.

Tableau n°17 : l'amélioration de l'état de santé des dockers à l'EPB :

Médecin et suiviez médicale	Fréquence	Pourcentage
Oui	50	100
Non	00	00
Total	50	100

Source : enquête

Parmi les objectifs de l'entreprise portuaire de Bejaia, le bien-être de ses travailleurs et la préservation de leurs santé, pour cela l'entreprise procure des médecins et un suivie médicale semestriel, 100% des enquêtés confirment les efforts de l'EPB dans ce sens.

Ce tableau démontre l'existence d'un médecin de travail et d'un suivi médicale rigoureux au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia.

Tableau n°18 : l'exposition aux différentes accidents et dangers dans le poste occupé :

Victime d'un accident	Fréquence	Pourcentage
Oui	25	50
Non	25	50
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau démontre l'égalité des taux avec un pourcentage de 50%, pour les enquêtés qui ont été victime d'un accident et ceux qui n'ont pas été exposés aux risques.

Les victimes des accidents de travail sont unanimes sur les causes des accidents, on peut citer : le glissement sur les conteneurs ou sur les bateaux, la chute des équipements comme les chènes, les cordes, les crochés, ainsi que les chutes de fers ou de bois.

Pour remédier à ces risques, l'entreprise sensibilise les dockers et met un programme de formation pour réduire les risques.

Les types de risque attrapé :

Tableau n°19 : la répartition des enquêtés selon l'exposition aux risques :

Exposition aux risques	Fréquence	Pourcentage
Oui	50	100
Non	00	00
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau montre que la plupart de nos enquêtés sont exposés aux risques avec un taux de 100%, d'après ces résultats on conclut que l'activité des dockers au sein du port est trop risquée, et ces risques sont à l'origine d'un grand nombre d'accidents du travail.

Chacun des travailleurs du port est informé et reconnait les différents dangers et risques de leur poste de travail et de l'entreprise portuaire en générale, et cela revient aux compagnes de sensibilisation de l'entreprise bien sûr.

Tableau n°20 : la répartition des enquêtés selon les types de risque attrapé :

Les types de risque	Fréquence	Pourcentage
sans réponse	03	06
Chute	15	30
Glissement	23	46
Ecrasement	09	18
Total	50	100

Source : enquête

Le tableau représente les résultats de notre questionnaire de recherche de nos enquêtés, sur le sujet de types de risques reconnait à l'entreprise portuaire de Bejaia.

Le taux le plus élevé présenté par le glissement avec un pourcentage de 46%, suivi par le risque des chutes avec un taux de 30%, l'écrasement en troisième place avec 18%, enfin le taux de 06% des enquêtés qui n'ont pas de réponses.

Le port lui-même est un danger, le travail au port aussi est plein de risques, malgré les efforts de l'entreprise pour réduire ces risques, malheureusement quelques travailleurs par mégarde exposent leurs vie professionnel et leurs santé bien sûr à ces dangers.

Tableau n°21 : la répartition des enquêtés selon les facteurs de risque :

Les problèmes de santé liée aux conditions de travail :

Les facteurs de risque	Fréquence	Pourcentage
Le bruit	04	08
La chaleur	07	14
La poussière	30	60
La charge physique et morale	09	18
Total	50	100

Source : enquête

Le travail au port nécessite beaucoup d'efforts et de patience, aussi bien physique que moral. Le bruit, la chaleur, la poussière, et la charge physique et morale sont des facteurs qui exposent les travailleurs aux risques du travail.

Le tableau ci-dessus montre que le taux le plus élevé de ces facteurs et celui de la poussière, avec un pourcentage de 60%, la majorité des enquêtés déclarent que la poussière abime leurs santé, suivie par la charge physique et morale avec un taux de 18%, la chaleur prend la troisième place avec un taux de 14% et en final on trouve le bruit avec un taux de 08%.

Tableau n°22 : la répartition des enquêtés selon l'atteint d'une maladie professionnelle :

Maladie professionnel	Fréquence	Pourcentage
Oui	10	20
Non	40	80
Total	50	100

Source : enquête

D'après ce tableau on constate que les dockers de l'entreprise portuaire de Bejaia sont bien protégés, 80% des enquêtés nous confirment leurs bien être, et qu'ils n'ont pas été atteint par des maladies professionnels au sein de leurs entreprise, les 20% des enquêtés qui déclarent avoir été atteint par des maladies (comme la bronchite), cette dernière bien sûr, liée à la nature de ce travail, qui et exposé aux a plusieurs facteurs (comme le vent, la pluie, la mauvaise odeur et la poussière).

A partir de ces résultats on constate que l'EPB met à la disposition des travailleurs les moyens nécessaires qui protègent leur vie professionnelle.

Tableau n°23 : la répartition des enquêtés selon l'exposition aux maladies professionnelles :

L'exposition aux maladies	Fréquence	Pourcentage
L'humidité	13	26
La poussière	30	60
La chaleur	07	14
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau montre les facteurs d'exposition aux maladies professionnels au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia, et le taux le plus élevé est celui de la poussière, avec un pourcentage de 60%, suivie par le facteur de l'humidité avec un taux de 26%, poursuivi de taux de la chaleur avec un pourcentage de 14%.

Le facteur de risque reconnu au sein du port et qui provoque des maladies professionnels d'après nos enquêtés est celui de la poussière, malgré les efforts de l'entreprise de diminuer ce phénomène, qui peut provoquer des maladies, comme le cancer des poumons à long terme.

Tableau n°24 : la répartition des enquêtés selon le type de contrat de travail :

Type de contrat	Fréquence	Pourcentage
Contrat à durée indéterminée(CDI)	50	100
Contrat à durée déterminée(CDD)	-	00
Contrat d'insertion professionnel	-	00
Total	50	100

Source : enquête

D'après ce tableau on conclut que les dockers de l'entreprise portuaire de Bejaia ont un contrat de travail indéterminée(CDI), et le taux de 100% confirme notre conclut.

Tableau n°25 : la répartition des enquêtés selon l'information sur les risques de poste occupé :

Information des risques	Fréquence	Pourcentage
Oui	50	100
Non	-	00
Total	50	100

Source : enquête

D'après ce tableau le taux de 100% démontre la sensibilisation de l'entreprise de ses employés, et la mise à la disposition d'eux des informations sur les risques de leurs postes occupés pour préserver leur bien-être.

Tableau n°26 : la répartition des enquêtés selon la manière d'accueillir l'information sur les risques :

L'accueil d'information	Fréquence	Pourcentage
Par le travail de syndicat	15	30
Par une sensibilisation de l'entreprise	31	62
L'inspection de travail	04	08
Autrement	-	00
Total	50	100

Source : enquête

Notre tableau représente la façon d'accueillir l'information des différents dangers liés au port, et le taux le plus élevé et celui de la sensibilisation de l'entreprise avec 62%, suivie par le travail de syndicat avec 30%, poursuivi par l'inspection de travail avec un taux de 08%.

Pour la réussite de l'entreprise, il faut met en disposition la sensibilisation de leurs lois aussi de leurs besoins, pour mieux comprendre le but.

Tableau n°27 : la répartition des enquêtés selon la disponibilité des moyens de protection :

Disponibilité des moyens	Fréquence	Pourcentage
Oui	50	100
Non	-	00
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau démontre que l'entreprise prend toutes les dispositions nécessaires pour protéger la santé des dockers, et le taux de 100% éclaire tous ce qui est anonyme.

Tous les moyens de protection sont disponibles (les casques, les gants, les masques, les bottes, les lunettes...) pour procurer du bien-être, aux travailleurs.

Tableau n°28 : la répartition des enquêtés selon les conditions qui peuvent provoquer le stress chez les dockers :

Le stress	Fréquence	Pourcentage
Le bruit	04	08
La charge physique	23	46
La charge Montale	23	46
Total	50	100

Source : enquête

A partir de ce tableau on constate que les deux facteurs qui peuvent provoquer le stress à l'entreprise portuaire de Bejaia chez les dockers est la charge de travail physique et Montale, avec un taux de 46% pour chacun, poursuivi par le bruit avec 04% seulement.

La présence de stress chez les dockers de l'EPB revient à la fatigue physique et mentale, d'après nos enquêtés.

Tableau n°29 : la répartition des enquêtés selon les propositions d'amélioration des conditions de travail :

Propositions	Fréquence	Pourcentage
Oui	30	40
Non	20	60
Total	50	100

Source : enquête

Ce tableau représente l'évocation des dockers que l'entreprise, manque d'un foyer au sein du port, la majorité de nos enquêtés évoquent la rareté d'un restaurant et d'une cafétéria pour leurs besoins, surtout le travail de la nuit, qui provoque des risques pour l'entreprise.

60% des enquêtés proposent de leurs doter d'un foyer pour diminuer la fatigue et le risque bien sûr.

D'après ces résultats on constate que l'entreprise portuaire de Bejaia est au courant de tout ce qui concerne leurs travailleurs et leurs entreprise bien sûr, pour objectif d'amélioré la santé des dockers, et d'éliminé les risques et les maladies professionnels.

La vérification des hypothèses de recherche :**Introduction :**

D'après notre étude sur le terrain on a obtenu des informations qui nous aiderons à analyser et interpréter nos données, et aussi à la vérification de nos hypothèses.

1^{ère} hypothèse :

Notre hypothèse s'agit de savoir, si les produits chimiques utilisés à l'entreprise portuaire de Bejaia, développent des maladies professionnelles chez les dockers.

L'analyse, des résultats de notre questionnaire, montre que les travailleurs de l'entreprise portuaire de Bejaia sont protégés contre les produits chimiques qui provoque des maladies professionnels avec un taux de 100%.

D'après ce taux on constate que les dockers de l'EPB sont protégés des produits chimiques utilisés au sein du port, car l'entreprise met en disposition de leurs travailleurs tous les moyens de protection nécessaires.

D'après le tableau n°22 on constate que les dockers de l'EPB n'ont pas attient des maladies professionnels, avec un taux de 80% des enquêtés qui nous confirment leurs bien être.

Il existe des cas de dockers de l'EPB qui ne prennent pas au sérieux les consignes et exhibent leurs corps et leurs santé au danger des produits chimiques.

D'après ces résultats nous déduisons que notre hypothèse qui essaie de répondre à la question « Les produits chimiques utilisés à l'EPB développent des maladies professionnelles chez les dockers » est infirmées, parce que toutes les données sont contre.

2^{ème} hypothèse :

Il s'agit de savoir si le stress au travail encourage le découragement chez les dockers.

D'après nos résultats et nos données des tableaux analysés, on constate que le stress des dockers au travail est basé sur des facteurs, comme la charge de travail physique et mental et aussi le bruit. Le tableau n°28 nous confirme que ces facteurs provoquent le stress.

A partir de ces résultats on confirme la deuxième hypothèse « le stress au travail accentue la démotivation chez les dockers ».

3^{ème} hypothèse :

On a voulu savoir si la charge de travail influe sur la santé mentale et physique des dockers.

D'après nos recherches et notre enquête du terrain et d'après nos tableaux, notre hypothèse est confirmée. « la charge de travail influe sur la santé mentale et physique des dockers ».

Conclusion générale

Conclusion

A partir de nos recherches et notre enquête qui désigne l'environnement socioprofessionnel et les risques professionnels des dockers de l'entreprise portuaire de Bejaia, et d'après nos observations sur le terrain, on s'est aperçu des obstacles et des difficultés que rencontre notre population d'étude (les dockers). On constate que le danger est présent, mais l'entreprise prend toutes les mesures nécessaires pour la protection de leurs travailleurs, aussi pour diminuer les risques.

Notre étude de la vie professionnelle des dockers de l'EPB, nous a permis de découvrir que les conditions de travail endommagent la santé de notre catégorie socioprofessionnelle, en suite les accidents de travail et les maladies professionnelles ont une grande influence sur la santé des dockers et leur vie professionnelle (l'incapacité, la souffrance, le déséquilibre). L'entreprise de sa part, fait de grands efforts pour diminuer les risques, par les campagnes de sensibilisation et les visites périodiques pour ses travailleurs.

La meilleure manière de se protéger contre les risques professionnels est la prévention, le travailleur au port doit comprendre que son milieu de travail est risqué, il doit se conformer aux règles et consignes de sécurité, pour se protéger et protéger ses collègues.

Aussi, notre recherche a montré que les dockers de l'EPB sont exposés en permanence, aux risques et aux dangers liés à l'environnement de travail.

L'exposition aux risques ne concerne pas seulement les dockers, même les responsables et les administrateurs sont exposés, et pour réduire ce danger, la vigilance est le rôle de tout le monde.

Finalement, pour la sécurité des travailleurs est la responsabilité de tout le monde, l'employeur doit être vigilant, l'administration doit appliquer les consignes de sécurité avec rigueur par l'intensification de visites inopinées et des campagnes de sensibilisation et les responsables doivent être à l'écoute des préoccupations de leurs employés.

Introduction

Conclusion

La liste bibliographique

Annexes

Annexes N° 01 :
questionnaire

Annexes N° 02 :
photos qui
représentent les
sources du danger au
port

Photo N° 01 : la photo représente le risque de chute des Dockers, chute de palette et risque de chute sur le camion.

Source : EPB.

Photo N° 02 : la photo nous montre l'inconscient des Dockers du risque et de danger qu'ils courent en se positionnant sous une grue soulevant des marchandises lourdes.

Source : EPB

Photo N° 03 : la photo représente le risque de chute de l'ouvrier Docker et des fardeaux de fer.

Source : EPB

**Photo N° 04 : la photo nous montre le Docker qui pousse un fardeau pour orienter la
grue de navire, le Docker est exposé au danger surtout lors du chargement et du
déchargement de la marchandise.**

Source : EPB.

Annexes N° 03 :
Annexes de l'EPB

Chapitre N° I

Chapitre N° II

Chapitre N° III

Chapitre N° IV

Chapitre N° V

La vérification des hypothèses

La partie théorique et méthodologique

La partie pratique

Références bibliographiques

Organigramme direction
manutention et accoage

secrétariat

Département
exploitation

Dept statique et système
d'information

Département
administratif générale

Service accoage

Service
manutention

Service commercial

Service administra
ration du personnel

Agent administr
atif

Chef de bordée
manutention

Chargé

Section
parc a bois

Section
livraison

Section
suivi
traitem
ent
navires

Section
gestion
des
opérati
ons

Service statique

Section
gestion de la
clientèle

Section
facturation

Section
rendement
de
l'exploitatio
n et engins

Section
contrôle de
présence

Section
pointage
aux navires

Section
équipem
ents de
manutentio

Section
tonnage
manipulé

Section
tournage

Cellule
traitement
de
l'informat
ion

Section
moyens et
équipement
Magasinier

Chef
pointeur
pointeur
chef de
quai
contrema
itre chef
d'équipe
dockers

Chef
pointeur
pointeur

Chef
pointeur
pointeur

Agent
administratif

Chef
d'équip
e créage
créer
Equipe
de
bâchage

Chef d'embauche chef de
quai
Contremaître chef
d'équipe dockers
Dockers
Professionnel
Treuilliste homme de

Tarificateur
principale
dispatcher

Gestionnaire
administratif

Gestionnaire
administratif

Questionnaire de thème de recherche :

Les données personnelles :

1) Sexe :

a. Masculin

b. Féminin

2) Age :

a. entre 18 et 27 ans

b. entre 28 et 37 ans

c. entre 38 et 47 ans

d. entre 48 ans et plus

3) Situation matrimoniale :

a. Célibataire

b. Marié (e)

c. Divorcé (e)

d. Veuf (Ve)

4) Ancienneté :

a. De 1 à 5 ans

b. De 6 à 10 ans

c. De 11 à 17 ans

d. 18 ans et plus

Les conditions de travail que vivent les dockers à l'intérieur de l'entreprise :

5) Etes-vous satisfait de votre poste de travail occupé ?

a. Oui

b. Non

6) Est-ce-que les conditions que suscite votre travail peuvent provoquer du stress ?

a. Le bruit

b. La charge physique

c. La charge mentale

7) Etes-vous satisfait de vos conditions de travail ?

a. Oui

b. Non

Si non, pourquoi ?

.....
.....

8) A cause des conditions de travail de sécurité, avez-vous pensée quitter cette entreprise ?

a. Oui

b. Non

Si oui, pourquoi ?

.....
.....

9) Est-ce que l'entreprise met à votre disposition les équipements et moyens nécessaire pour votre sécurité ?

a. Oui

b. Non

Dans les deux cas comment ?

.....
.....

10) Quel est là nature de relation qui réunit les Dockers entre eux ?

- a. Bien traiter
- b. Très bien traiter
- c. Mal traiter
- d. respectueux
- e. complaisant

11) Votre entreprise respect-t-elle les conditions de travail en matière d'hygiène et sécurité ?

- a. Oui
- b. Non

Si non, pourquoi ?

.....
.....

12) Votre entreprise met-elle à votre disposition des moyens pour se protéger des produits chimiques ?

- a. Oui
- b. Non

Si non, pourquoi ?

13) Quels sont les solutions que vous pensez adéquates pour améliorer vos conditions de travail dans l'entreprise ?

- a. Une bonne politique de prévention, et d'hygiène et sécurité
- b. La disponibilité des moyens de protection

Les risques professionnels :

14) Quel est le type de votre contrat de travail ?

- a. Contrat à durée indéterminée(CDI)
- b. Contrat à durée déterminée(CDD)
- c. Contrat d'insertion professionnelle(CIP)

15) Est-ce que vous êtes informés sur les risques de votre poste ?

- a. Oui
- b. Non

Si oui, comment êtes-vous informé ?

.....
.....

- a. Par le travail de syndicat
- b. Par une sensibilisation de l'entreprise
- c. L'inspection de travail
- d. Autrement

16) Etiez-vous déjà une victime d'un accident de travail ?

- a. Oui
- b. Non

17) Quel est le type de votre accident ?

.....
.....

18) Est-ce-que vous êtes atteint d'une maladie professionnelle ?

- a. Oui
- b. Non

Si oui, le quelle ?

.....
.....

19) Comment avez-vous attrapé cette maladie ?

.....
.....

20) Existe-il un médecin de travail dans votre entreprise ?

a. Oui

b. Non

21) Faites-vous des visites médicales après votre accident ?

a. Oui

b. Non

Si non, pourquoi ?

.....
.....

22) Avez-vous des problèmes de santé liées aux conditions de travail ?

a. Oui

b. Non

Si oui, lesquels ?

a. Bruit

b. Chaleur

c. Produit chimique

d. Autres

23) Existe-il des moyens de protection dans votre entreprise ?

a. Oui

b. Non

24) Est-ce que votre entreprise a une politique de prévention pour réduire les risques professionnels ?

a. Oui

b. Non

25) Avez-vous des propositions pour améliorer les conditions de travail en matière d'hygiène et sécurité dans votre entreprise ?

a. Oui

b. Non

Si oui, lesquelles ?

.....
.....
.....
.....

Merci

La liste bibliographique

Références bibliographiques

La liste des références bibliographiques :

Les ouvrages :

ANSELME Bruno et ALBASINI Françoise, les risques professionnels, Ed Nathan, 1998.

GOLLAC Michel, les conditions de travail, édition la découverte, paris, 2014, P 19.

GOGUELIN Pierre, la prévention des risques professionnels, 1^{er} Ed presse université de France, Paris, 1998.

JULY Jean-Pierre, Evaluer les risques professionnels, Ed Afnor, 2003.

PERETI Jean-Marie, gestion des ressources humaines, Vuibert 20^{eme} Edition, Paris, 2015.

TREMBLAY Marc-Adilard, initiation à la recherche dans les sciences humaines, Ed Montréal Mc Graw-Hill, Montréal.

VEIL Claude, Vulnérabilité au travail, Naissance et actualité de la psychopathologie du travail, Ed Erès, Paris, 2012.

Les ouvrages de méthodologie :

BLANCHET Alain et GOTMAN Anne, L'enquête et ses méthodes : L'entretien, Ed Nathan, Paris, 1992.

DEPELTEAU Françoise, la démarche d'une recherche en sciences humaines, Ed les presses de l'université Laval, Québec, 2000.

GUIDERE Mathieu, Méthodologie de la recherche, Ed Ellipses, Paris, 2004.

LOUBET DEL BAYLE Jean-Louis, initiation aux méthodes des sciences sociales, Ed Le Harmattan, Paris, Montréal, 2000.

QUIVY Raymond et CAMPENHOUDT Luc Van, Manuel de recherche en sciences sociales, Edition Dunod, Paris, 1995.

ZAGRE Ambroise, Méthodologie de recherche en science sociale, Ed Le Harmattan, Paris, 2013.

Les revues :

CHAUVIN Sébastien et JOUNIN Nicolas, L'observation directe, sous la direction de Serge PAUGAM, L'enquête sociologique, Ed Presses Universitaires de France, Paris, 2010.

FIRIDION Jean-Marie, construire un échantillon, (sous la direction) de Serge PAUGAM, l'enquête sociologique, Ed Presses Universitaire de France, Paris, 2010.

Les dictionnaires :

DE BOISLLANADELLE Henri Mahé, Dictionnaire de gestion, Ed economica, Paris, 1998.

VINCK Lydie, Synthèse. Stat'. Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques. Numéro 06. Mai 2014. Enquête SUMER 2010.

Documents internes à l'entreprise :

Document interne à l'entreprise, chef de département manutention et acconage de l'EPB, M^r BOUDJADI Sofiane.

Bulletin d'information du port de Bejaia N°93.

Les sites internet :

<http://www>. Santé au travail l'affaire de tous. Consulté le 25/01/2018 à 10h30.

Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail.
<http://europe> . osha. Eu. Int/good_practice/risk/stress.