

Université Abderrahmane Mira de Bejaia
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion.
Département des Sciences Economiques.



MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES.

Option : Economie de transport.

**La Responsabilité sociales des entreprises portuaires et entreprises auxiliaires au
port de la Wilaya de Béjaïa**

Préparé par :
- Moulai Yasmina

Date de soutenance : 22 septembre 2016

Jury :

Président : Khelladi Anissa
Examineur : Younici Karima
Rapporteur : M^{me} Ousalem Alia

Année universitaire : 2015-2016

Remerciement

Je remercie avant tout d'abord à dieu le tout puissant, le plus miséricordieux d'avoir me donné le courage et la patience pour la réalisation de ce mémoire de fin d'étude.

Ce mémoire n'aurait jamais abouti sans l'appui et l'encouragement de certaines personnes que je tiens à remercier vivement, ci-après.

J'adresse mes remerciement aux membres de jury d'avoir accepté de examiner ce travail et d'avoir l'honneur de leur présence dans la soutenance.

Je tiens aussi, à exprimer ma gratitude, à M^{me} Oussalem Alia, ma promotrice pour avoir accepté de diriger ce travail, pour ses précieux conseils, et surtout pour son soutien tout au long de ce travail.

Un grand merci pour toutes les entreprises pour le bon accueil et collaboration qui ont bien voulu répondre sur les questions de questionnaire dans le cadre d'une enquête de terrain.

A tous nos enseignants pour tous les conseils et le soutient qui nous a porté tout au long de notre rentrés à l'université et à tous les travailleurs de la bibliothèque.

Egalement, je tiens à remercier du fond de cœur tout le personnel du département de science économie.

mes remerciens toutes les personnes qui ont contribué de près où de loin à la réalisation de ce modeste travail.

Dédicace

Je dédie ce modeste travail :

A mon très cher père, pour tous ses sacrifices et pour tous ses efforts qu'il à déployés pour notre bien être, que dieu le protège et le bénie.

A ma très chère mère, la lumière de ma vie et le symbole de ma réussite. Je prie le dieu de la garder et de la protéger, comme j'espère être digne de ses sacrifices.

A mes chères sœurs : Samira, Lamia, Warda et mon cher frère Nadir, que j'adore beaucoup, je leurs souhaite un avenir fructueux et plein de réussite et de succès.

A tous mes cousines cousins bien aimes.

A toute les membres de ma chère famille.

A tous mes collègues de master02 économie de transport.

A toutes mes chères amies et tous chers amis, je le souhaite de la réussite dans leur vie personnelle et professionnelle.

A tous ceux et celles qui m'aime.

Moulai Yasmina

Liste des Abréviations

ANEM : Agence National d'Emploi.

ALENA : Accord de Libre-Echange Nord Américain.

BMT : Béjaia Méditerrané Terminal.

CCIO : Chambre de Commerce et d'Industrie et l'Oranie.

CDD : Contrat à Durée Déterminée.

CDI : Contrat à Durée Indéterminée.

CMA : Code Maritime Algérien.

CNE : Comité Nationale d'Eau.

CNE : Comité Nationale d'Environnement.

CMED : Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement.

CML : Compagnie Nationale Algérienne du Navigation Maghreb Line.

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne du Navigation.

CNUCED : Conférence des Nations Unies pour la Coopération et le Développement.

CPE : Conseil Présidentiel Algérien.

CSR : Corporate Social Responsibility.

DD : Développent Durable.

DPW : Djazaïr Port World.

EDI : Echange des Données Informatisées (Electronic Data Interchange).

EPAL : Entreprise Portuaire Alger.

EPB : Entreprise Portuaire Béjaia.

EPIC : Entreprise Portuaire Industrielle Commerciale.

GRH : Gestion des Ressources Humaines.

UE : Union Européenne

Liste des Abréviations

EURL : Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limité.

FMI : Fond Monétaire International.

GES : Gaz à l'Effet de Serre.

ISR : Investissement Socialement Responsable.

ISO : International Standards Organisation.

NASCHO : National Shipping Company.

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique.

OMC : Organisation Mondiale du commerce.

OIT : Ordre des Ingénieurs Travail.

ONU : Organisation des nations unies.

OIN : Organisation Internationale de la Normalisation.

OST : Organisation Scientifique du Travail.

PDG : Président Directeur Général.

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement.

SARL : Société A Responsabilité limité.

SNC : Société en Nom Collectif.

SNTM : Société National de Transport Maritime.

SPA : Société Par Action.

RSE : Responsabilité Sociale des Entreprises.



Sommaire

Sommaire

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction Générale.....	1
Chapitre I : Port et activité portuaire.....	4
Section 01 : Eléments essentiels et notions générales de l'activité portuaire.....	4
Section 02 : Les acteurs de la place portuaire et le rôle des ports dans le développement économique.....	11
Section 03 : Activité portuaire en Algérie et auxiliaires du transport international.....	17
Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).....	23
Section 01 : Eléments essentiels et notions générales sur la responsabilité sociale des entreprises.....	23
Section 02 : Les fondements théoriques de la RSE.....	32
Section 03 : La RSE en Algérie.....	35
Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon.....	40
Section 01 : Méthodologie de l'enquête.....	40
Section 02 : présentation et caractéristiques de l'échantillon.....	43
Chapitre IV : RSE en pratique.....	51
Section 01 : Perception de la responsabilité sociale des entreprises.....	51

Section02 : Les dimensions de la RSE auprès des entreprises enquêtées.....57

Section 03 : Synthèse des résultats de notre enquête de terrain.....72

Conclusion générale.....76

Bibliographie

Liste des tableaux

Liste des figures

Annexes

Table des matières

Résumé



Introduction Générale

Introduction Générale:

Introduction Générale :

Le transport maritime est le secteur le plus important dans les échanges internationaux et que 90% des échanges ont lieu par ce mode transport c'est un fondement essentielle dans l'économie mondiale. L'ouverture et la croissance des échanges mondiaux ont mené le transport maritime à renforcer ses organismes et ses normes pour mieux s'adapté à la croissance des échanges, pour cela il est devenu un agent et un acteur essentiel dans l'organisation des échanges.

Le port est un endroit géographique de transport maritime qui fait réunir entre le mode terrestre et le domaine maritime, cet infrastructure contient de différents fonctions et activités qui accueil de différents types de navire quelques soient leurs buts, soit pour le commerce, ou pour la pêche ou militaire.

Dans les ports des pays industrialisées, les systèmes d'exploitation et le perfectionnement du personnel reposent sur l'expérience acquise ; la compétition avec d'autre secteurs et l'innovation qui est stimulée quand l'industrie a atteint un stade avancé mais dans les pays en voie de développement ses bases font généralement défaut et l'amélioration des ports se fait toujours très lentement et sauvent par prudence. Il est important que les ports du tiers monde se dotent des moyens qui sont dans les pays industrialisés, et qu'ils tirent profit de l'expérience récente de ses derniers pour s'adapter à l'évolution de la situation¹.

L'organisation portuaire de tout temps est orientée sous une double contrainte. La première contrainte est l'industrie maritime en changement continu qui oblige à s'adapter à un mouvement rapide de développement pour poursuivre les transformations technologiques, d'aménagement et de vie des entreprises. Sans considérer la menace environnementale qui est devenue un paramètre à part entière de la vie portuaire. La deuxième contrainte vise l'économie elle-même. Le tissu industriel et commercial en un rapport avec le port, qu'il soit proche ou éloigné, change au rythme l'économie générale dans la fréquence alterné de la croissance et de la crise.

¹CNUCED monographies sur la gestion portuaire. (2003), « Mesure et évolution de rendement et de la productivité des ports, CNUCED, New York.

Introduction Générale:

La responsabilité sociale des entreprises est une notion essentielle dans laquelle les entreprises adaptent les préoccupations sociales, environnementales, économiques dans leurs activités et leurs relations avec les parties prenantes sur un principe volontaire.

Au cours de ces dernières années, la RSE a été manifesté comme une nouvelle disposition de la gestion des opérations commerciales et enregistre dans une conjoncture générale avec des normes internationales mentionnes dans les instructions des Nations Unies (ONU) et de l'Organisation pour la Coopération et de Développement Economique (OCDE) et aussi conventions de l'OIT.

La RSE est une démarche de la création de la valeur par ce qu'elle est souvent facteur de diminution des coûts grâce aux économies des ressources et la RSE est un changement culturel, un dirigeant d'une entreprise doit être convaincu que la RSE est une condition nécessaire pour le bon fonctionnement de son entreprise et elle permet la réalisation des objectifs professionnels et économiques plus vite et dans de meilleures conditions.

L'entreprise est une entité ordonnée et située au cœur de transformations économiques et sociales modernes, le concept de la responsabilité sociale des entreprises s'engage dans un débat moral des dirigeants sur la capacité de l'entreprise de bien mené la réalisation des enjeux de la responsabilité sociale sur des préoccupations sociales, économiques et environnementales dans les activités de l'entreprise, pour cela l'entreprise doit rendre en compte à la société humaine de l'impact sociale et environnemental de ses activités.

Pour mieux comprendre le thème de recherche nous avons opté pour cette question principale qui est :

- Quelle est la place de la RSE dans l'entreprise portuaire et dans les entreprises auxiliaires au port de la wilaya de Béjaia?

Et aussi nous avons proposé quelques questions secondaires :

- Quels sont les acteurs de la place portuaire?
- Quel l signification du concept la responsabilité sociale des entreprises?
- Quelle est la situation de l'activité Portuaire en Algérie ?
- Quelle est la situation de la RSE en Algérie ?

Introduction Générale:

Hypothèse

Au cours de ce travail, nous nous basons sur l'hypothèse suivante :

Les entreprises portuaires et auxiliaires au port de la wilaya de Béjaia connaissent c'est quoi la RSE et elles ont mis une politique ou stratégie de développement durable ou de RSE et que ses entreprises en un impact sur l'environnement.

Nous tenterons de répondre aux différentes questions posés, et pour bien expliquer ce travail, nous avons opté pour une recherche documentaire et nous l'avons appuyé par une enquête de terrain par questionnaire auprès des entreprises portuaires et auxiliaires au port au niveau de la wilaya de Bejaia.

Notre travail est organisé selon le plan suivant :

Le premier chapitre est intitulé « Port et activité portuaire » qui compose en trois section, la première section est éléments essentiels et notions générales de l'activité portuaire, la secondes est intitulé « les acteurs de la place portuaire et le rôle des ports dans le développent économique la dernière section est intitulé « activité portuaire en Algérie et auxiliaires du transport international.

Le deuxième chapitre qui est intitulé « généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE)» qui est composé en trois sections, la première section parle sur « éléments essentiels et notions générales sur la responsabilité sociale des entreprises », la deuxième parle sur « les fondements théoriques de la RSE » et la dernière section parle sur « La RSE en Algérie ».

Le troisième chapitre est intitulé « méthodologie et présentation de l'échantillon », qui composé en trois sections, la première section est « méthodologie de l'enquête », la deuxième parle sur « présentation et caractéristique de l'échantillon ».

Le quatrième chapitre est intitulé « RSE en pratique » qui est composé en trois sections, la première section parle sur « perception de la responsabilité sociale des entreprises », la deuxième section parle sur « les dimensions de la RSE au prés des entreprises enquêtées » et enfin la dernière section parle sur « synthèse des résultats de notre enquête de terrain ».



Chapitre I

Port et activité portuaire

Chapitre I : Port et activité portuaire**Introduction :**

Les ports constituent des points de passage des échanges internationaux. Ils participent au développement du commerce international et le développement économique des nations, en particulier celles à la surface maritime grâce à ses services dans les secteurs suivants : commerce, transport, emploi, industrie, monnaie et politique. En plus de ses fonctions, les ports sont de véritable planche tournant leur capacité à tous les secteurs d'activités économiques de leur pays et de l'hinterland.

L'activité portuaire en Algérie est considérée comme étant le moyen par lequel sont fournis et échangées des marchandises d'une place à une autre. Le transport maritime en Algérie est en centre de développement technologique et le développement des personnels.

L'intérêt de ce chapitre sur le titre « Port et activité portuaire » est d'offrir une image globale sur la notion de thème traité. Le chapitre est organisé en trois sections, dont la première section concerne les éléments essentiels et notions générales de l'activité portuaire et la deuxième section parle sur les acteurs de la place portuaire et le rôle des ports dans le développement économique et la troisième section parle sur l'activité portuaire en Algérie et auxiliaires du transport international.

Section 01 : Eléments essentiels et notions générales de l'activité portuaire :

Dans le but de bien expliquer le système de fonctionnement d'un port, nous avons exposés les éléments essentiels et les notions générales de l'activité portuaire : définition de port et les différentes classifications de port.

1.1. Définition d'un port¹ :

D'après André Vigarié, le port est : « *est une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport des marchandises et des voyageurs. Deux espaces : terrestre et maritime, le port en étant lui-même un troisième assurant la transition. Organisés pour la circulation, cela signifie :*

- *Structurés par des équipements, voie de terre et de mer et pour le port, bassins, et quais,*

¹ Alilat T. (2007), « Les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens. Cas du port de Béjaia », mémoire de Magister en science économique, option « espace, Développement et Mondialisation », université de Béjaia, p 6.

- *Animé par des flux des marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus ou moins d'efficacité,*
- *Utilisés selon divers mode d'usage des instruments, politique routière, politique des armements, politique portuaire. »*

D'autres auteurs ont donné les définitions suivantes :

- Le Clere définit le port : *« est un lieu aménagé sur la côte pour permettre aux navires de faire des opérations commerciales à l'abri de la mer et du large ».*
- Latty. J définit le port : *« Le port maritime est l'espace que la mer remplit continuellement ou par intermittence et dans lequel les navires, abrités contre les vents et les lames, peuvent être construits, entretenus, réparés, chargés et déchargés ».*
- Rezenhel. R définit le port : *« est une entité géographique et économique qui n'est pas définie par le droit positif ».*
- Baudez. L définit le port : *« est le point d'arrivée et de départ du transport maritime équipé et organisé pour assurer le transbordement des voyageurs et des marchandises et pour remplir les fonctions commerciales qui en résultent ».*
- Baudelaire. J.G définit le port : *« Un ensemble des installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert des marchandises entre les navires de mer et différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation, canalisation, mais il ajoute que la considération de la seule nature physique du port n'est pas satisfaisante. Pour lui le port est aussi un point de passage grâce auquel il appartient est en communication avec le reste de monde ou qui concourt aux liaisons internationales des ports voisins »*

1.1.1. Les sens du port :

Le mot « port » a plusieurs sens, on va citer quelques sens :

- **Le port au sens géographique :** est un lieu, espace, aménagé sur un cours d'eau et il est aménagé avec des jetées, des quais, des pontons et doit être relié à d'autres moyens de transport (routier, ferroviaire, etc.). Destiné pour accueillir des bateaux et des navires et des portes conteneurs et l'on fait charger et décharger, il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation. Ce sens est parfois celui du droit, dans l'article 1 de la convention de Genève du 9/12/1923 sur le régime

international des ports maritimes considère comme port maritime « tout port normalement fréquenté par les navires de mer et servant au commerce extérieur »².

- **Le port en point de vue administratif :** est un lieu en particulier représenté par la direction de l'autorité administrative pour apporter aux opérations du commerce maritime un bon fonctionnement, et d'autant qu'au plus au passage en service douanier des marchandises.
- **Le port en sens de terme économique :** est un organisme complexe d'éléments matériels et immatériels employés au service des bateaux, navires, portes conteneurs et de la marchandise.
- **Le port en sens institutionnel :** est une institution dispose d'une personnalité morale qui est chargé d'exercer l'autorité de travaux publics, de police, d'exploitation et dans l'espace géographique et juridiquement défini.

En Algérie, l'article 889 du code maritime Algérien (CMA) qui défini le port et il explique le classement selon son utilisation en port de commerce, en port de pêche, ou en port de plaisance. Pareillement considère comme ports de commerce : « *Le port destinés à assurer dans les meilleures conditions et de débarquement de personnes, de marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime au mode terrestre de transport et inversement ainsi que toutes les opérations liées a la navigation maritime* »³

1.2. La classification des ports :

Les ports peuvent être classé selon de deux types du critère le premier est physique ou naturelles et le deuxième est celui des fonctions accomplis par les ports et aussi on va parler sur la classification des ports selon la CNUCED.

1.2.1 : La classification de la CNUCED :

La classification des ports selon la CNUCED est fixée sur l'intégralité des services offerts par l'autorité portuaire pour l'augmentation des échanges du pays et le développement de son économie, il est classé selon des générations.

- **Les ports de la première génération⁴ :** Jusqu'aux années, les ports étaient essentiellement des interfaces entre le maillon terrestre et le maillon maritime du transport de marchandises. Leur rôle était alors axé sur le chargement et le déchargement des navires, le stockage et la livraison/réception des marchandises.

² Secrétariat de la CNUCED. (1980) : « Manuel de gestion portuaire, publique des Nations Unies », New York.

³ Code maritime Algérien, article 889.

⁴ Alilat. T, op.cit. p 11.

cette façon de voir les choses subsiste à l'heure actuelle, le rôle de port est figé et limité. De ce fait, il y a tendance à restreindre les activités portuaires au strict minimum. Les investissements sont concentrés dans L'acquisition d'infrastructures sans se soucier de ce que devient la marchandise une fois qu'elle est livrée au chargé.

- **Les ports de la seconde génération :** pour les ports de la seconde génération, les autorités tutelle et les demandeurs de service portuaire ont une méthode générale des fonctions du port, et ce dernier est jugé en tant un centre de service dans le secteur des transports, de l'industrie et le commerce. Il peut également porter en action et fournir aux usagers des services industriels ou commerciaux qui ne sont liés de façon directe aux métiers classiques du chargement et déchargement, mais le sont indirectement grâce aux facilités logistique propose par le port. La politique portuaire, la réglementation et les stratégies de développement sont met en œuvre de manière plus idéal. Il est l'effet d'un accroissement de la zone des activités du port aux services commerciaux ou autres services comme l'emballage et le marquage des produits. Des équipements industriels sont instaurés au cœur de la zone portuaire.

Les ports de la secondes génération sont non juste des centres de transport mais aussi des centres industriels et commerciaux. Ils sont survenus durant les années 60, avec le développement des importations de matières premières dans les pays et leur nouvelle croissance industrielle. Ces pays sont généralement appelés « port industriels ».

L'organisation des activités à l'intérieur d'un port de seconde génération est diverse de celle d'un port de la première génération. Alors les ports de la seconde génération ont des rapports plus étroits avec leurs associés dans les transports et ceux qui ont implanté dans la zone portuaire leurs équipements de transformation des marchandises. Il maintient aussi des liens plus étroits avec la communauté car ils sont soumis à l'agglomération proche pour ce qui est des ressources fonciers, de la fourniture en énergie, en eau et en main d'œuvre même que pour les dessertes multimodales. A l'intérieur du port, les différentes activités sont du plus intégrées au fur et a mesure que l'échange augmente en volume et que le passage des marchandises s'accélère.

- **Les ports de la troisième génération :** ces ports sont survenus dans les années 80, particulièrement en raison de développement au niveau mondial de la conteneurisation et de l'intermodalisme lié aux exigences croissantes du commerce mondial. Les autorités d'un port de la troisième génération ont un système très différent de l'utilisation et l'organisation des ports au quel ils ont la responsabilité. Ils présentent le port comme une hiérarchie dynamique du système de production et de la distribution mondial. Leur comportement au changement en conséquence. L'offre plus ou moins passive de matériel et de service abandonne le pas à une intervention et une contribution active dans le progrès général du commerce international.

Mais pour Boumessila Abdelkader l'expert en management⁵ portuaire a proposé une classification différente en quatre générations des ports, il a expliqué les générations des ports comme il est apparu au niveau du tableau 01.

- **Le port de la première génération :** est une liaison entre deux modes de transport et la stratégie et le développement n'est pas mise en œuvre, ce port offre des services de manutention et stockage traditionnel non organisé et la domination de l'offre et peu écouté des besoins et la zone d'influence est portuaire (activité sur les quais, juxtaposition des métiers) et son système d'information est peu développé.
- **Le port de la deuxième génération :** est un centre de transport et d'activités industrielles et du commerce et le développement en volume et le service des navires et l'industrie est soumise à des conditions et de transformation et sa zone d'influence est la communauté portuaire, rapprochement du port et des usages, relation occasionnel entre ville et port et son système d'information est un système d'échange d'information.
- **Le port de la troisième génération :** est un Centre de transport englobé et plateforme de logistique pour le commerce international, une orientation commerciale standardisation de l'espace il est aussi un centre de la distribution, activités logistiques, son système d'information est EDI (Echange des Données Informatisées).
- **Le port de la quatrième génération :** est port réseaux à une stratégie internationale et multiplicité, présentation logistique élaborées, pour la zone

⁵ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Generation-port.htm> consulté le 10/03/2016.

d'influence est la Coopération internationale entre les communautés portuaires, accords entre places portuaires, prise en participation et pour le système d'information est le Réseaux EDI intégrés entre les places portuaires.

Tableau01 : la classification des ports selon Boumessila Abdelkader (Expert-mangement portuaire).

	1 ^{ère} génération	2 ^{ème} génération	3 ^{ème} génération	4 ^{ème} génération
	Interface entre 2 modes de transport	Centre de transport, d'activités industrielles et de commerce	Centre de transport intégré et plateforme de logistique pour le commerce international	Ports réseaux
Stratégie et développement	Non élaborée	Expansion en volume. Service aux navires	Orientation commerciale et rationalisation de l'espace	Internationalisation et diversification
Service offert	Manutention, stockage traditionnel non organisé, domination de l'offre, peu d'écoute des besoins	Industries de conditionnement Et de transformation	centre distribution, activités logistiques	Prestations logistiques élaborées
Zone d'influence	Portuaire (activité sur les quais, juxtaposition des métiers)	Communauté portuaire, rapprochement du port et des usages, relation occasionnel entre ville et port	Communauté portuaire unie et activité, coordination des activités, relations étroites entre ville et port	Coopération internationale entre les communautés portuaires, accords entre places portuaires, prise en participation
Système d'information	Peu développé	Echanges d'information	EDI	Réseaux EDI intégrés entre les places portuaires
Remarque	Peu d'écoute des besoins, activité sur les quais, juxtaposition de matière	Communauté portuaire, rapprochement entre port et usagers, échange d'information,	relation étroite ville-port, EDI, coopération entre les communautés portuaires	Réseaux EDI intégrés entre les places portuaires

Source : Boumessila. Abdelkader (Expert-mangement portuaire) : « *Le port-maillon essentiel de la chaîne logistique* », CNUCED, 2010, in [www. Logistique conseil.org/article/transport maritime/génération-port.htm](http://www.Logistiqueconseil.org/article/transport%20maritime/génération-port.htm).

1.2.2. Classification selon les caractéristiques naturelles et les fonctions :**1.2.2.1. Classification selon les caractéristiques naturelles:**

On trouve deux types du port : les ports naturels et les ports artificiels

- **Le port naturel** : est une découpe dans une bande de terre constituant la zone comprise entre une étendu maritime et la terre maritime qui s'appelle littorale comme une anse, une baie, qui permet au navire et au bateau de chargé et de décharger des marchandises.
- **Le port artificiel⁶** : est un port peut être créé à l'intérieur des terres, en creusant les plans nécessaires par dragage, il peut être gagné sur la mer, en construisant les digues, quais et terre-pleins par apport de matériaux. Nombre de ports sont mixtes, car ils combinent ces deux possibilités.

1.2.2.2. Classification selon les fonctions :

On cite les ports polyvalents et les ports spécialisés

On distingue parmi les ports spécialisés :

- Les ports minéraliers,
- Les ports céréaliers,
- Les ports pétroliers,
- Les ports conteneurs, etc.

On distingue aussi les ports selon leur fonction et leur importance économique :

- Les ports d'intérêt local ;
- Les ports d'approvisionnement ;
- Les ports de transbordement,
- Les ports « touches directes » (ou les grands navires transocéanique font escale) ;
- Les ports francs, ou les marchandises bénéficient d'un traitement douanier de faveur,
- Les ports de transit, qui alimentent les pays enclave ;
- Les ports industriels, intégré dans un complexe industriel.

⁶ Alilat. T, op.cit p 6.

Section 02 : Les acteurs de la place portuaire et le rôle des ports dans le développement économique :

Cette section donne une bonne explication pour les acteurs de la place portuaire et le rôle des ports dans le développement économique

2.1. Les acteurs de la place portuaire :**2.1.1. Le transitaire :**

Le transitaire est une personne ou une entreprise déléguée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit supporter plusieurs transports, sa fonction est d'arranger la relation entre les différents transporteurs et de garantir aussi la continuité du transport et toutes les transactions administratifs connexes restituant, réglementation douanière, gestion administrative et financière du personnel commerciale, des assurances, ect

Le transitaire a pour objectif, particulièrement, la création pour un tiers des formalités du mouvement de marchandise ou d'action personnel d'un territoire douanière ou autre, il peut porter autre statuts, celui de transitaire mandataire s'il est lié son client par une convention et celui de transitaire commissionnaire s'il est liés par un contrat de commission. Quelque transitaire se charge des expéditions nationales, les transitaires internationales ont le pouvoir supplémentaire leur permettant d'accomplir la formation des documents import-export et le dédouanement des marchandises

2.1.2. Consignataire :

Consignataire ou l'agent maritime est dérive de terme latin « agere » qui veut dire s'occuper, prendre soin de quelque chose, s'occuper des affaires des autres. De même le terme « agent » est un concept pour qualifier les intermédiaires indépendants. Il est appliqué par un armateur ou un affréteur⁷ pour l'exposer dans un port lors d'escale de navire. Le règlement oblige les bateaux à disposer d'un agent sur place. L'agent consignataire du bateau ne peut être défini que par rapport à ses fonctions, à son rôle et à ses charges plus ou moins difficile dont il va être investi par son marchand (l'armateur).

⁷ Un **affréteur** : est une personne ou une société (anglais : Disponent owner ou Charterer) qui loue un navire, un avion, un camion, etc. pour un temps déterminé (affrètement à temps), ou pour un voyage particulier (affrètement au voyage). Dans le domaine maritime on fait une autre distinction : l'affrètement coque nue, dans ce cas l'affréteur loue un navire sans équipage.

La première tâche de l'agent est de présenter l'armateur du navire dans le port, il s'agit donc selon les recommandations qu'il reçoit en tant que représentant de l'armateur, l'agent va être mené à :

- Facturer et ramasser les recettes de la marchandise auprès des clients qui vont embarquer leurs marchandises sur le navire ;
- engager des dépenses pour le compte de celui-ci.

Soit ces charges (dans le cadre d'une escale d'une ligne régulière) sont avancées par l'agent (des garanties bancaires sont données aux autorités et aux fournisseurs éventuels), soit ces charges se produisant dans le cadre d'une escale ponctuelle et isolée devront être réglées au compte de l'agent avant l'arrivée du navire au port (une facture pro forma de ces dépenses sera envoyée à l'armateur avant l'escale). En tant qu'auxiliaire du transport, l'agent consignataire du navire doit explorer du fret, ce qu'est un élément principal de la mission de consignataire. En conséquence un armateur sélectionne d'abord l'agent consignataire du navire par ce qu'il est capable de remplir ses navires.

En ce que concerne opération de chargement, elles sont généralement réalisées par des entreprises de manutention mais c'est le transporteur qui en est juridiquement responsable.

A tout moment, au cours de l'escale du navire, l'agent est obligé de respecter les recommandations de son armateur et lui informer sur les détails opérationnels qu'il pourrait souhaiter. Dans l'action, un rapport d'arrivée, un rapport d'opérations commerciales, un rapport de départ seront transmis avec des détails chiffrés permettant à l'armateur d'examiner les dépenses et de organiser l'escale prochain du navire. L'escale terminée, l'agent expédiera un document qui reprendra toutes les recettes qui ont été gagnées par l'agent, ainsi que toutes les charges. Le solde de ce document pouvant être positif ou négatif. Ce document est nommé un « *compte d'escale* » (*Disbursement Account* en anglais).

2.1.3. Douane :

La douane est une constitution fiscale responsable de la perception des droits et taxes dus à l'accès de la marchandise sur un territoire. Son profession est organisée par le droit national, et aussi par les traités internationaux (OMC, les accords de libre-échange ect). Elle peut d'autre part couvrir d'autre activité par fonction, particulièrement économique (lute contre les déloyales, mise en place de barrières douanières non tarifaires

...) et de protection et sécurité (lutte anti-stupéfiants, contrôle des marchandises à risques, contrôle des flux migratoires de personnes, parfois garde-côtes...).

Le mouvement actuel vise la diminution des barrières douanières (tarifaires ou non) par le biais d'accords bilatéraux, régionaux (UE, ALENA ...) et mondiaux afin d'accroître les échanges internationaux.

Le dédouanement touche tout type marchandise qui sort de territoire national. Elle doit être annoncée à l'exportateur soit dans un bureau intérieur, soit dans un temporaire, l'amélioration passif. Le suivi de l'intervention est l'instruction qui consiste à contrôler la bonne sortie du territoire national.

2.1.4. L'autorité portuaire :

L'autorité portuaire pratique, au minimum, une responsabilité sur le plan nautique, de la protection et de la police. Ce droit est lui accordé par une administration publique. Les pouvoirs de l'organisation portuaire surpassent souvent ses simples tâches pour s'entendre à la prise en charge de l'infrastructure (construction et entretien), parfois, à des activités commerciales, manutention par exemple. L'autorité portuaire garantit une fonction de régulation et de l'organisation de la place portuaire. Le nouveau code maritime Algérien engendre un classement des ports algériens fondés sur la séparation des activités de service public, relevant des autorisations de l'état. A savoir, l'extension, la réparation, la gestion, la protection, et la maintenance du secteur public portuaire, et celles ayant un caractère purement commercial (manutention, acconage⁸, et remorquage). Il défini pareillement les fonctions des fondamentaux acteurs publics et privés du secteur.

2.1.5. L'entreprise portuaire :

Elle pratique une activité commerciale sur le secteur portuaire et propose des services aux navires et aux frets. L'entreprise est un maillon dans la liaison de service portuaire. Les règlements des entreprises sont différenciés : entreprises à capitaux privés ou publics, établissements, regroupements, ect. Elles pratiquent dans un cadre compétitif ou préservé quelquefois en raison de monopole de fait (marché déterminé pour un seul opérateur) ou de droit (l'emploi de pilotage par exemple). Le système portuaire en Algérie à connu l'évolution après les années 98 et il accepte l'action que les entreprises portuaires poursuivent à garantir les activités commerciales et les tâches de service publics, malgré le

⁸ Acconage : chargement et déchargement des marchandises à l'aide d'embarcation appelée acons.

corriger du code maritime et la promulgation des décrets de 1999 et de 2002. Nouvellement, le décret exécutif 06-193 du 15 Avril 2006, présenté au Journal Officiel n° 24, le règlement d'accès à l'exploitation des activités commerciales dans le port, en utilisation de l'article 892 du code Maritime Algérien vient ouvrir le marché des prestations portuaires commerciales aux capitaux privés nationaux et étrangers. La séparation entre les services publics et les services commerciaux, le législateur algérien veut remettre en état l'autorité portuaire (fonctions de police et de liaison) et libéraliser les activités commerciales.

La mission de l'autorité portuaire regroupe :

- La gestion des ports et l'exercice de la police portuaire ;
- La veille sur le respect des règles de sécurité et d'exploitation prévues par la législation et la réglementation en vigueur ;
- L'optimisation de l'utilisation de l'outil portuaire par l'amélioration de la compétitivité des ports, la simplification des procédures et des modes d'organisation et de fonctionnement.

2.1.6. La communauté portuaire :

La communauté portuaire est un ensemble des agents portuaires assemblés dans le cadre d'un intérêt collectif du port. Cette dernière, est encouragée par un organisme autonome du port, est une détermination d'opportunité et du centre d'opportunité. C'est un partenaire favorable de l'autorité portuaire, elle représente un organe de cohérence entre des parties prenantes aux objectifs quelquefois différents.

2.1.7. L'agglomération portuaire :

C'est un organisme plus large qui intègre la communauté portuaire, la composition d'entreprise portuaire est un peu faible et les établissements locaux ou régionaux participés à la vie économique du port. Elle forme une globalité économique nécessaire au port. De plus, l'influence du port sur une région est de plus en plus visible sur tout pour les grands programmes d'aménagement.

2.2. L'organisation portuaire :

La division des services est très changeante d'après les ports. Elle repose sur des éléments historiques, géographiques (taille de marché), politique (choix de formation de système portuaire, politique d'aménagement du port) et économiques (efficacité des opérateurs). Les activités du port s'ordonnent, en premier point auprès de l'autorité

portuaire qui a une responsabilité pour encourager la place portuaire et soutenir son développement. On admire plusieurs formes d'organisation portuaire.

2.2.1. Le port dit « propriétaire foncier » (Landlord Port) :

Détenteur du secteur, il est responsable de l'amélioration vis-à-vis l'entreprise portuaire auquel il remet matériel et machine et l'exploitation commerciale. Il détermine les règles de compétition entre les opérateurs.

2.2.2. Le port dit « port opérateur » (Operating port) :

Détenteur des infrastructures et le matériel et machine, il donne ses dernières en agrément ou en simple location.

2.2.3. Le port dit « port outil » (Tool port) :

Détenteur de l'ensemble du port (secteur, infrastructures et matériels et machines) qu'il utilise lui-même. Il donne aussi les prestations de manutention.

En Algérie, le plan de fonctionnement utilisé dans le code maritime, l'idée de notre modèle à celui du « *Landlord port* », ainsi que, un mixte entre ce dernier et le modèle du « *Tool port* ». Ces nouvelles mesures construisent une divergence directe avec les orientations anciennes accordant aux entreprises portuaires le monopole ou l'exclusivité de la commercialisation de marchandise ou bien ou service du secteur portuaire sur le modèle de « *Operating port* ».

La conception des autorités portuaires en tant qu'une constitution publique de la nature industrielle et commerciale (EPIC) disposera en inscription des activités de service public qui tourneront autour des fonctions régaliennes et des fonctions régulation. De ce fait, la nouvelle structure institutionnelle du secteur portuaire, s'appuie sur l'interaction entre l'intérêt du secteur public, du secteur privé, ainsi que ceux des usagers qui théoriquement apercevront l'équilibre optimal au portée des contributions, du niveau de la qualité de service et des règles et des mesures fixés par la loi qui définie les professions des principaux acteurs publics et privés du secteur.

2.3. L'importance économique des ports et son objectif économique :

Les ports jouent un rôle primordial dans l'économie des pays et dans les échanges commerciaux mondiaux et ils remplissent des endroits uniques, à l'extrémité maritime du pays, leur présence touche l'économie, l'environnement et l'outil principale de l'industrielle et commerciale pour le développement économique et sociale du pays, leur arrangement et leur gestion, dans ce passage nous allons parler sur le rôle que le port peut

représenter dans la politique du développement économique d'un pays, les motifs économiques des ports maritimes, et aussi le rôle de l'état dans arrangement selon les avantages du développement.

2.3.1. Le rôle des ports dans le développement économique :

L'explication de la progression passée du développement économique au niveau mondial approuve que les ports est en plan de développement économique, le commerce extérieur, et principalement le transport maritime, est l'un des parties indispensables du développement économique.

2.3.1.1.Le développement par le commerce extérieur :

Le port est une partie importante dans la chine de transport. Le bon fonctionnement des ports approuve :

- De garantir les importations du pays au bon prix ; réduisant ainsi la sortie de devises ;
- Des exportations au prix profitable, accroissement la formation de devises par l'augmentation des quantités et des marges sur le prix de vente.

2.3.1.2.Le développement par l'industrialisation :

L'existence d'un port peut pareillement admettre d'installer sur le port ou dans la région proche une industrie de changement qui aurait pris place, par ailleurs, dans un autre territoire. Cette industrie accorde de profit sur la valeur ajoutée créée à la matière à ce niveau de la suite de transformation. Dans le cas des produits importés, cette valeur ajoutée sur la place économique des services. Au contraire, dans le cas des frets exportés, cela permet d'augmenter le montant de devises, tiré de la vente du produit transformé a la place de la vente de matière première. L'intérêt de l'instauration d'une industrie de transformation est donc double :

- Elle permet d'accroître l'activité à l'intérieur du pays ;
- Elle permet de progresser l'équilibre de la balance des paiements.

Ce qui peut permettre d'obtenir d'autre matière à transformer et aussi d'accroître à nouveau l'activité économique.

2.3.1.3. Le développement par l'aménagement du territoire :

La réalisation ou le développement d'un port dans certaines régions est de même un outil contribué à l'aménagement de territoire, par la baisse du coût du transport correspondant à la conception et au développement de ce port, qui peut contribuer également à l'analyse de la réduction des distances du transport. Il permet aussi l'entretien ou l'installation d'activité de la transformation dans une zone où les conditions extérieures ne l'aident pas (en raison du coût global des chaînes de transport préexistant). On peut la réduire par le maintien et le développement d'activité dont la rentabilité ne serait plus garantie sans la baisse des coûts d'approvisionnement ou l'engagement du produit fini sur le marché, par l'instauration de la nouvelle activité dans des zones qui auraient besoin pour garantir du travail à la main d'œuvre disponible.

2.3.2. L'objectif économique du port :

L'objectif économique des ports est classé en trois catégories :

- Le port vise de porter son trafic au degré maximum et le changer. Il cherche donc à être concurrentiel face aux ports qui desservent le même hinterland. Cet objectif est « égocentrique », à un système monopoliste, il est macroéconomique, au niveau du port, de l'entreprise ou même de la communauté portuaire.
- Le port est un maillon dans la chaîne de logistique, il doit donc s'efforcer dans l'intérêt de ses clients, chargeurs et destinataires de baisser les coûts de passage. Le port a alors un objectif sectoriel, qui dépasse ses intérêts immédiats et macroéconomiques.
- Le port est un cœur de production de biens et services, il a un impact sur l'économie nationale, régionale au-delà de son impact macroéconomique et sectoriel, il a donc des objectifs macroéconomiques de création de richesses, de flux de salaires, de valeur ajoutée et d'emplois.

Section 03 : Activité portuaire en Algérie et auxiliaires du transport international.

Les Ports Algériens sont jugés comme les ports les moins actifs de la Méditerranée malgré leur importance étant donné qu'y transitent 95% des échanges de marchandises du pays. Ils ont expérimenté depuis l'indépendance, une gestion étatique et ont régulièrement, « souffert du manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales qui

sont les principaux chargeurs »⁹. L'investissement public dans ce secteur touche que les ports pétroliers importants pour l'économie nationale vue la rente que génèrent les hydrocarbures.

L'objectif de cette section est de présenter l'exactitude de l'activité portuaire en Algérie et l'auxiliaire du transport international.

3.1. Situation portuaire et logistique de l'Algérie :

La concentration de l'Algérie en investissement portuaire a concerné jusqu'aux années 2000¹⁰, seulement les ports pétroliers. Les ports (polyfonctionnels) synonyme sont des ports de la première génération qui sont uniquement des lieux de rupture de charge avec très peu de capacités logistiques, construits au début de la colonisation Française et sont inconciliable avec l'évolution actuelle caractérisée par des grands navires et par l'intermodalité. Cette situation force les amateurs qui desservent ces ports à faire appel aux cargos de petite taille. Ce sont des navires non économiques qui provoquent d'importantes insuffisances pour les chargeurs algériens qui payant des taux de marchandise plus élevés.

L'efficacité portuaire algérienne est la plus faible en méditerranée, particulièrement en raison du sous-équipement des terminaux, de la mauvaise gestion de stockage, et des faibles (tirant) synonyme d'eau. Les manques sur le plan des superstructures sont aussi lourds de résultat qui oblige les navires des durées d'attente hors normes.

L'Algérie a progressé aux 21 places dans le classement mondial de la compétitivité publié Forum Economique Mondiale (WEF) pour occuper 79 rang grâce à la solidité de sa situation macro-économique¹¹. La faiblesse des capacités de déchargement et la bureaucratie sont parmi les raisons qui ont amenés à l'affaiblissement de la qualité de service, de la productivité, et de la compétitivité des ports algériens.

En 2015, l'ensemble des ports d'Algérie a réalisé un trafic de 2.77 millions de tonnes de marchandises¹². Sans oublier de noter la faible présence des opérateurs logistiques internationaux en Algérie, DHL, CEVA, MAERSK n'y ayant qu'un bureau

⁹ Mohammed-Cherif. F. Z, (2007) : « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », la revue maritime n°480, p4.

¹⁰ Ahmed Zaid. M, Tadjine. R, (2016) : « Capacité logistique et gouvernance des ports algériens », Tizi Ouzou, Algérie, p 2.

¹¹ <http://www.radioalgerie.dz/news/fr/article/20140904/12427.html>, consulté le 12/07/2016.

¹² <https://tem.revues.org/1907>, consulté le 15/08/2016.

chacun de taille modeste. La logistique Algérienne repose essentiellement, de fait, sur les entreprises locales par exemple transitaire, consignataire.

3.2. La gouvernance du système portuaire Algérien :

En niveau mondial, les ports ont connu des changements ayant vers privatisation, la déréglementation et de décentralisation des infrastructures portuaires dont les objectifs sont l'amélioration de l'efficacité portuaire, la diminution de l'intervention de l'Etat dans l'organisation et la gestion des infrastructures maritimes.

Dans cette conjoncture mondiale, les pouvoirs algériens pensent à de nouveaux modes de gouvernance en s'assemblant avec des partenaires étrangers. L'objectif cette dernière est d'avoir le mode partenariat public privé qui convienne aux particularités algérienne réticentes aux modifications (domaniales) synonyme. Ils envisagent, alors, pour une privatisation des activités portuaires commerciales dans le décret exécutif de 2006.

La présentation de service logistique dans la première partie nous a permis de comprendre la gouvernance et l'identification des nouveaux acteurs et les actions de l'acteur public afin de nous bien clarifier sur la situation des ports.

3.2.1. L'identification de nouveaux acteurs :

Ce changement important dans la législation portuaire devrait ouvrir aux entreprises publiques et privées la capacité d'intervenir dans le secteur portuaire. Après la publication du décret toutefois provoque l'intérêt d'acteurs économiques nouveaux acceptant d'investir dans le domaine portuaire.

A travers une privatisation partielle des ports, l'Etat algérienne désire acquérir de l'efficacité dans les ports et accroître ses capacités en infrastructures. Mais la réforme domaniale qui accorderait à l'investisseur de disposer de tous les droits d'un propriétaire n'est pas encore à l'ordre de jour. Cette politique portuaire devrait être adaptée aux changements en cours de l'économie mondiale, mais l'Algérie connaît un retard dans le mouvement de privatisation.

En 2006, la privatisation des ports d'Algérie s'est réalisée avec le lancement de plusieurs appels d'offre à l'échelle internationale pour la gestion du port d'Alger. La privatisation du port d'Oran a commencé en Juin 2008.

En tant que partenaire étranger, Djazaïr Port World, cette société bénéficie d'une autorisation du terminal à conteneur sur 30 ans. L'objectif à terme de DPW est de faire du port d'Alger une infrastructure rentable et aussi il vise à introduire une diminution des coûts et de la durée du passage dans l'EPAL. DPW a également obtenu la concession du port de Djendjen. Ce port en eau profonde est affecté pour devenir un véritable port de transbordement et d'éclatement dont l'objectif d'accroître le trafic.

Les ports algériens ont besoin autant de savoir-faire que d'une injection massive d'argent. Concernant les acteurs maritimes, la CNAN a été créée par décret le 31 Décembre 1963 pour remplir les missions assigné par le gouvernement algérien »¹³ et détenu le monopole pendant plus de trois décennies. En 2005, la SNTM ou CNAN a été restructurée dans le cadre d'une stratégie mise en place par la CCIO. Ceci a donné lieu la naissance de quatre filiales, « CNAN Méditerranéen l'ouverture de son capital à hauteur de 49% pour le groupe Italien Dario Perioli qui assura par ailleurs le mangement de l'entreprise, CNAN Nord et CNAN Maghreb Line (CML) L'ouverture de leurs capitaux à hauteur de 49% pour le groupe Français Gofast-Aigle Azur et 02% pur son PD rezki Idjerouden de nationalité Algérienne »¹⁴ et (NASCHO) à voir l'abréviation sur internet. Les trois premières destinent au transport de marchandises et la dernière à la consignation de bateaux. En 2006, chacune des filiales se consacrant au transport de marchandises a été privatisée à titre de partenariat avec des opérateurs français, italien et saoudien, « la société dénommée international Bulk Carriers sera détenue à hauteur de 49% CNAN groupe et 49% par le partenaire et 02% par la personne physique de nationalité Algérienne Mustapha Laradj »¹⁵.

Le CNAN groupe : « a vu le jour suite aux décisions du CPE lors de sa réunion le 20 Octobre 2003. La CNAN groupe a été crée en Janvier 2004 avec u capital de 8Milliard de dinar dont 43.75% des actions détenues par des entreprises portuaires d'Arzew, Alger, Oran, Ghazaouet, Skikda, Béjaia et Annaba »¹⁶.

L'activité de consignataire est totalement libéralisée. La tutelle ou le registre d'une société de consignataire appartenu au Ministère des Transports. Un total de 195 sociétés consignataires. La tutelle ou le registre de transitaire ou de commissionnaire relève des douanes Algériennes. Ces deux expressions, mêmes si elles sont différentes, mais elles

¹³http://www.memoireonline.com_La-politique-maritime-algerienne-apres-la-liberalisation-du-commerce-exterieur0.html, consulté le 24/07/2016.

¹⁴Idem.

¹⁵ Idem.

¹⁶ Idem.

réalisent des fonctions semblables et, selon les professionnels, elles peuvent être considérées comme une seule et unique expression, c'est-à-dire qu'il existe une absence de définition conceptuelle propre à chacune d'elles.

3.2.2. L'acteur public :

L'acteur public s'attèle à améliorer le fonctionnement des ports en notant un certain nombre d'actions à commencer dans le cadre des programmes de développement. De nombreuses opérations encourageront ce processus. D'abord, des opérations réhabilitation de confortement de jetées et le rempiétement des quais de certains ports, ensuite les opérations de protection de rivages seront menées sur le front de mer.

3.3. Les Ports d'Algérie :

On Algérie il existe 26 ports, ils sont suit¹⁷ :

Annaba (El Kala, pointe de cimetièrre, Annaba), Skikda (Stora, Chetaibi, Collo), Béjaia (Béjaia), Tizi Ouzou (Azeffoun), Boumerdès (Dellys, Zemmouri Bahar), Alger (La Perouse, Algiers, Sidi Ferrudj), Tipaza (Tipasa, Port de Khemisiti), Aïn Defla (Cherchell), Chlef (Ténès), Oran (Arzew, Mers El kebir), Mostaganem (Mostaganem), Tlemcen (Beni Saf, Ghazaouet), Jijel (Djen Djen, Jijel).

L'Algérie possède 10 ports de commerce de petite et moyenne taille : Béjaia, Alger, Annaba, Djen Djen, Mostaganem, Ténès, Skikda, Arzew, Oran, Ghazaouet.¹⁸

Huit Ports à prédominance sur le trafic de marchandise en général, il s'agit d'Alger, Dellys, Oran, Annaba, Mostaganem et Ténès, Djen Djen et Ghazaouet.

Deux ports sont spécialisés dans les hydrocarbures : Bethioua et Skikda (nouveau port)

Trois ports mixtes : Béjaia, Arzew et Skikda.

Conclusion :

L'étude concernant l'entreprise portuaire montre son importance dans les différents domaines tels que le secteur économique, écologique et politique. La logistique de port devient un des secteurs explorée dans des différentes disciplines des sciences humaines, spécialement en géographie. Actuellement, cette dernière détient une place centrale en ce qui est relatif au bon fonctionnement de l'économie.

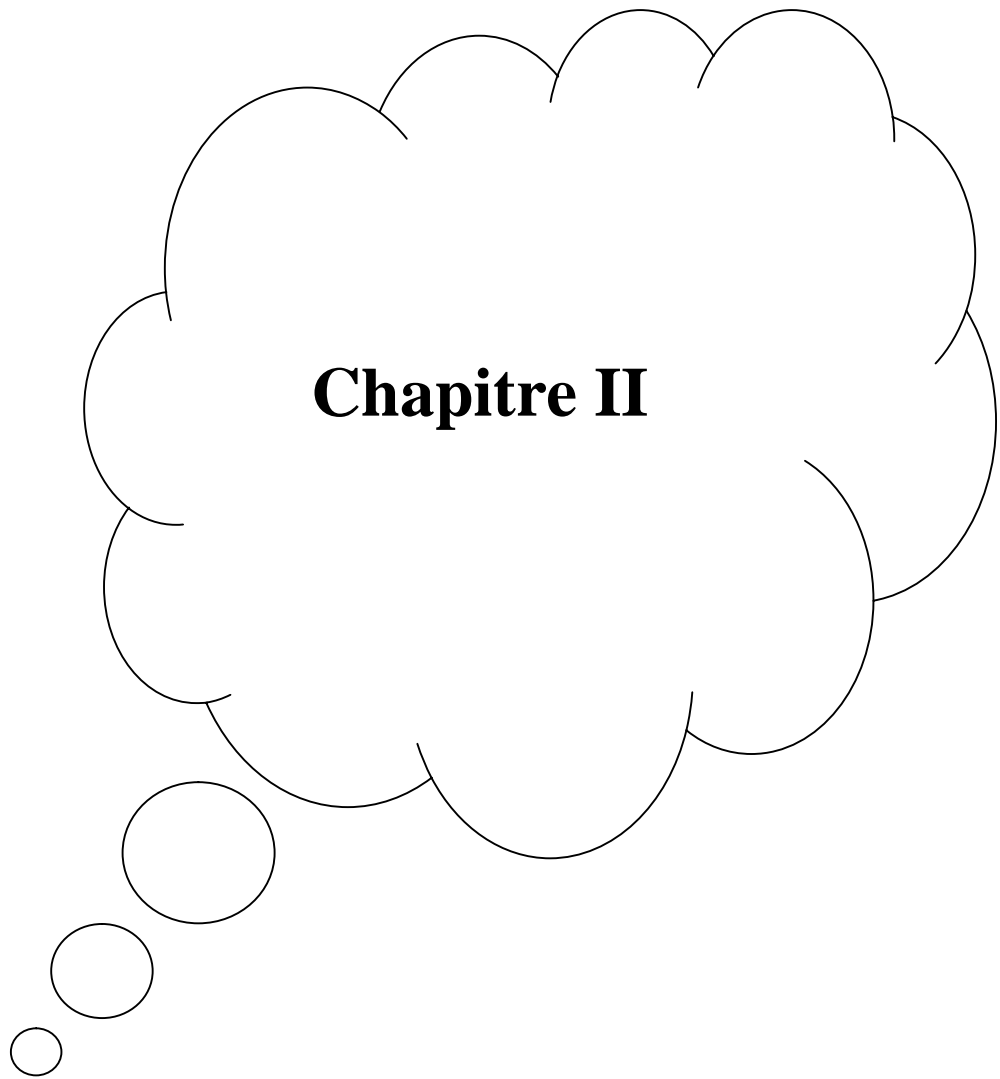
Les opérateurs logistiques sont peu nombreux. Il trouve quelques sociétés internationales introduit en Algérie, mais leur activité reste limitée. La plupart des

¹⁷ <http://www.portbooker.com/fr/ports/algerie?page=3>, consulté le 27/06/2016.

¹⁸ Mohamed-Cherif. F. Z, (2007) : « Les ports Algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », La revue maritime n°480, P1.

organisations algériennes demeurent centrés sur le transit. Les fondamentales obstructions des plat-formes logistiques résident dans la disponibilité de réserves foncières, le rapprochement des espaces ou de services logistiques sont essentiels et la complication de faire le dédouanement des opérations à valeur ajoutée des marchandises. Le renouveau dans la gestion des ports algériens donne l'espoir d'une progression de leur exploit grâce à la privatisation et aux Partenariat Public-Privé.

Dans ce chapitre nous avons présenté un cadre approche conceptuelle de l'entreprise portuaire, nous avant parle en premier lieu parle sur les éléments essentiels et notions générales de l'entreprise portuaire et en deuxième lieu sur les acteurs de la place portuaire et le rôle des ports dans le développement économique et en dernier lieu en a parle sur activité portuaire en Algérie et auxiliaires du transport international.



**Généralité sur la responsabilité sociale des
entreprises (RSE)**

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE)

Introduction :

La responsabilité sociale de l'entreprise est redevenue, ces dernières années, l'un des sujets repères de plusieurs disciplines de la littérature managériale. Cette notion correspondrait à l'intégration par l'entreprise d'objectifs sociaux en plus de ceux économiques. Prise en compte sous le côté de la RSE présentait comme une objectivation de l'assimilation de détermination de l'éthique dans le secteur d'entreprise qui donne l'impression d'être dirigé uniquement par la logique du profit.

La RSE et les instruments auxquels elle offre l'existence change dans un encadrement conceptuel où diriger la désorganisation et l'indétermination. La confusion serait due aux enjeux théoriques, managériaux et idéologiques touchent au concept de la RSE. Pour concevoir le sujet de ces enjeux, il conviendrait de s'intéresser revenir sur les positions des uns et des autres par rapport à la RSE.

En Algérie, les entreprises sont en centre des politiques industriels et des préoccupations politiques inquiet de préserver et développer de l'emploi. Ces dernières dans la majorité partie n'accroent que peu d'intérêt à l'engagement social et environnemental. En effet, leurs structures ne permettent pas fréquemment de répondre sérieusement aux problèmes environnementaux auxquels elles sont opposées. Pour justifier ce manque d'engagement environnemental dans les entreprises Algériennes n'ont pas bénéficiés d'un accompagnement correct susceptible de maintenir leur approche d'engagement environnementale.

L'intérêt de ce chapitre sur le titre « titre » est d'offrir une image globale sur la nation de thème traite. Le chapitre est organisé en trois sections, dont la première section est concernée aux les éléments essentiels et notion générales sur la RSE et la deuxième section parle sur les fondements théoriques de la RSE, et la troisième section parle sur la RSE en Algérie.

Section 01 : Eléments essentiels et notions générales sur la responsabilité sociale des entreprises.

La responsabilité sociale des entreprises est une notion qui est devenue un sujet d'importance dans l'organisation des entreprises, tant pour les praticiens que pour les

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

théoriciens. Les conséquences environnementales et sociales des systèmes de production sont à présent significativement négatives et la prise en réflexion de ces principes est essentiels depuis quelques années, alors dans cette section on va avoir les éléments essentiels de la responsabilité sociale des entreprises.

1.1. Définition des concepts clés de la RSE :

1.1.1. Concept responsabilité :

La responsabilité est premièrement l'acte brut que nos actions ont nécessairement des conséquences sur nous-mêmes, l'économiste Frédéric Bastiat¹ a défini la responsabilité : *« l'enchaînement naturel qui existe, relativement à l'être agissant, entre l'acte et ses conséquences. Les deux valeurs libérales que sont liberté et propriété sont inséparables de la responsabilité : chaque individu est responsable à l'égard des autres des conséquences de ses actions, bonnes ou mauvaises (quand elles lèsent autrui dans ses droits ou dans sa propriété), que ces actions soient volontaires ou non (la négligence n'élude pas la responsabilité). La responsabilité doit évidemment être établie. Un tribunal est le lieu désigné pour déterminer une responsabilité. Lorsqu'une affaire judiciaire ne dépend pas d'une autorité politique, le tribunal arbitral juge les responsabilités des parties »*².

En droit, la responsabilité, est l'origine de l'obligation juridique de restaurer. Par défaut chaque personne bénéficie d'une présomption d'innocence.

1.1.2. Concept sociale³ :

« Ce qui concerne les hommes en société. »

« Relatif à une société, à une collectivité humaine, organisation sociale. Qui concerne les rapports entre un individu et les autres membres de la collectivité. »

Avoir l'existence sociale très développée pour ce qui est relatif aux relations entre les membres de la société ou l'association de ses membres en groupe et en classe pour

¹ <http://www.wikiberal.org/Responsabilité>, consulté le 26/03/2016.

² Idem.

³ Hales H.(2014), « Essai d'analyse de la responsabilité sociale des entreprises en Algérie, cas de la willaya de Béjaia », mémoire de Master en science économique, option : « Management Economique des Territoire et Entrepreneuriat », université Béjaia, p07.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

l'amélioration des conditions de vie et aussi les conditions matérielles des membres de la société.

1.1.3. Concept entreprise :

Une entreprise est une constitution ou une unité institutionnelle, réalise par un projet terminé en stratégie ou en politiques et schéma d'action, dont l'objectif est de produire et d'approvisionner des bien et services vers un ensemble de clients ou usagers.

Pour ce faire l'entreprise :

- L'entreprise s'arrange, fait incitation mobilise et consomme des ressources (équipements, humaines, financières, immatérielles et informationnelles) ;
- Ce qui l'amène à devoir organiser des affectations qui sont des instructions ou des connaissances, services d'achat, commerciale et informatiques ect ;
- L'entreprise pratique son activité dans le cadre d'une situation précise au quelle doit réformer : un entourage plus ou moins compétitif, une technico-économique déterminé par une profession d'art, un milieu socio-culturel et réglementaire particulier;
- L'entreprise peut attribuer comme intention un certain stade de bénéfice plus ou moins élevé.

Nulle entreprise ne peut dégager de l'équilibre entre le niveau de ses salaires et de ses engagements. En situation déficitaire, elle doit alors diminuer ou couvrir par une participation externe (par exemple une subvention d'équilibre) sous peine non- continu et de disparition à plus ou moins brève échéance.

1.2. Définition de la responsabilité sociale des entreprises :

1.2.1. Selon Jean Marie Peretti⁴ :

« RSE est une intégration volontaire des préoccupation écologiques des entreprises, à leurs activités commerciales et leurs relations avec toutes leurs parties prenantes et externes (actionnaires personnels, clients, fournisseurs, partenaires et

⁴ Hales. H, Op.cit. p8.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

collectivités humaines) et ça afin de satisfaire pleinement aux obligation juridique applicable et investir dans le capital humain et l'environnement ».

1.2.2. Selon VIGO⁵, agence européenne de notation :

*« L'entreprise socialement responsable, non seulement satisfait pleinement aux obligations légales et conventionnelles applicables, mais intègre aussi en tant qu'investissement stratégique, les dimensions sociales, environnementales et économiques à ses politiques globales ».*⁶

1.2.3. Selon différentes entreprises :

*« La RSE porte une importance politique pour durabilité à long terme des entreprises, mais la « rentabilité » est une situation préliminaire pour les entreprises la RS n'est pas une solution satisfaisant à tous, c'est-à-dire une solution global elle doit être dirigé avec des lois législatives mais avec des lois de marché ».*⁷

1.2.4. Autres définition :

La responsabilité sociale (ou sociétale) des entreprises (RSE) se définit comme un « *concept dans lequel les entreprises intègrent les préoccupations sociales, environnementales, et économiques dans leurs activités et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes sur une base volontaire* »⁸.

*« RSE concerne le fonctionnement de l'entreprise et ses relations avec les différentes parties prenantes, elle comprend les droits et obligations du conseil d'administration et de la direction, les relations de l'entreprise avec les actionnaires, la politique de la communication et l'éthique commerciale »*⁹

⁵ VIGEO est une agence de mesure de la responsabilité indique généralement une agence de notation financière et ne doit pas être confondue avec une agence de notation sociale et environnementale liée à la notion de Responsabilité sociale des entreprises. (www.cf-aresse-sa.com).

⁶ Définition de livre vert de l'UE(2001), Commission Européenne, p 8.

⁷ www.entreprise-et-organisation.org, consulté le 27/04/2016.

⁸ CF: <http://www.orse.org>, consulté le 01/04/2016.

⁹Idem.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

1.3. L'évaluation de la responsabilité sociale des entreprises :

Les dirigeants utilisent certaines notions ce qui leur permet d'observer des politiques sociales adaptés. Ces fondements peuvent être rassemblés en trois groupes qui sont :

- Responsabilité économique ;
- Responsabilité légale ;
- Responsabilité morale.

1.3.1. Responsabilité économique :

Au premier lieu, les dirigeants ont la responsabilité d'augmenter les bénéfices des associés. Ce point de vue est depuis le temps soutenu par Milton Friedman. Il indique spontanément que la responsabilité première des dirigeants d'une entreprise comporte à générer des bénéfices pour ses actionnaires. Adam Smith fut le premier qui a défendu cette théorie en lui décrivant que les entreprises bénéficient à la société lorsqu'elles peuvent progresser l'efficacité et maximiser les bénéfices.

Dans le cadre de la politique d'entreprise, la fonction d'entreprise est de produire les biens et/ou services et de les engager à l'usage de la société humaine, optimisation de la richesse des actionnaires, n'est qu'objectif particulier parmi tant d'autres qui participent à l'accomplissement de l'objectif final de l'entreprise.

1.3.2. Responsabilité légale :

Au deuxième lieu, les entreprises ont la responsabilité face aux constitutions et aux règlements s'adaptés par les autorités gouvernementales. Ces derniers instaurent un mécanisme de réglementation auquel tous les individus et les organismes doivent se soumettre pour garantir le bon fonctionnement de la société. Les réglementations gouvernementales se trouvent à des finalités économiques et sociales. Une administration peut aussi le réaliser pour épargner les clients d'acheter des biens de mauvaise catégorie et pour éloigner le plus possible de la pollution de l'air et de l'eau.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

1.3.3. Responsabilité morale :

Celle-ci est relative à ce que l'on critique ou accorder. Elles vont au-delà de la loi et apporter les dirigeants à s'attribuer leurs décisions en s'appliquant sur ce qu'il convient de faire. Les travailleurs d'une entreprise se laissent diriger par la politique et les normes écrites de leur organisation, lesquelles leur déterminent la bonne manière d'intervenir. Nous faisons ici signe à la moralité d'une organisation, c'est-à-dire à un règlement de direction à tous ses membres.

Les entreprises doivent être responsables des aspects interne et externe de la RSE :

Tableau n°02 : les aspects interne et externe de la RSE.

Aspects internes	Aspects externes
<ul style="list-style-type: none">- Protection sociale des salariés mutuelle de santé, prêts, extension des congés maladie et parentaux.- Conditions de travail amélioration de l'environnement du travail, création d'associations, renforcement des normes de sécurité.- Conception des tâches de telle façon à accroître la satisfaction des salariés plutôt que l'efficacité économique- Gestion du retour prise en compte des attentes professionnelles, assistance au déménagement, recherche de logement, et au conjoint	<ul style="list-style-type: none">Aspects écologiques réduction de la pollution, préservation de l'énergie.- Produits prévention des dangers résultants de l'utilisation négligente des produits par les clients.- Aspect commerciaux un code de bonne conduite concernant la publicité.- Fournisseurs instauration de procédures d'achat équitable- Emplois favoriser les minorités, la préservation de l'emploi.

Source : http://www.memoireonline.com/10/12/6323/m_Le-rle-de-la-responsabilite-sociale-de-l-entreprise5.html.

1.4. Notions périphériques concourantes à la RSE :

Nous indiquons six notions périphériques par laquelle les déterminations permettent de comprendre plus en profondeur la RSE. Il s'agit du développement durable (DD) et aussi de la gouvernance d'entreprise, des parties prenantes, de l'éthique, de la légitimité sociale et de l'investissement socialement responsable.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

1.4.1. Le développement durable :

À la conférence mondiale de la terre à Rio en 1992, sur le nom de la conférence des nations unies sur l'environnement et le développement fait par la CMED¹⁰, des deux fondements ont instauré appliquant les principes de concept du développement durable. De même que la règle n° 1 exprime que : *« les êtres humains sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Ils ont droit à une vie saine et productive en harmonie avec la nature »*¹¹. Par rapport au principe n° 2, il exprime que : *« pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement et ne peut être considéré isolément »*¹²

La RSE est considérée comme la contribution des organisations au développement durable. Un grand nombre de règles promulgués au terme du développement durable doivent détecter une utilisation dans les entreprises et les organismes. C'est pour ce motif, que le concept de la RSE s'est élargi dans les entreprises en même temps que celui du développement durable. Alors que ce dernier a des prolongements auprès des différents types d'acteurs tels que l'état, le marché ou la société civile, donc les individus et les consommateurs, la RSE quant à elle ne vise que le marché, c'est-à-dire les entreprises.

1.4.2. Gouvernance d'entreprise :

Gouvernance d'entreprise ou le gouvernement d'entreprise terme dérivée de l'anglais « corporate governance », indiquer que le système est composé par un ensemble des processus, réglementations, lois et institutions appliqués à correspondre la manière dont l'entreprise est gouvernée administrée et contrôlée. Cela entraîne principalement les parties prenantes. Elle englobe aussi les relations que l'entreprise a avec ses parties prenantes et les objectifs que l'entreprise s'est attribuée pour se gouverner.

¹⁰ <http://www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm>, consulté le 16/ 04/2016.

¹¹ http://www.actu-environnement.com/ae/dossiers/dd/dd_27principe, consulté le 18/04/2016.

¹² http://www.actu-environnement.com/ae/dossiers/dd/dd_27principe, consulté le 19/ 04/2016.

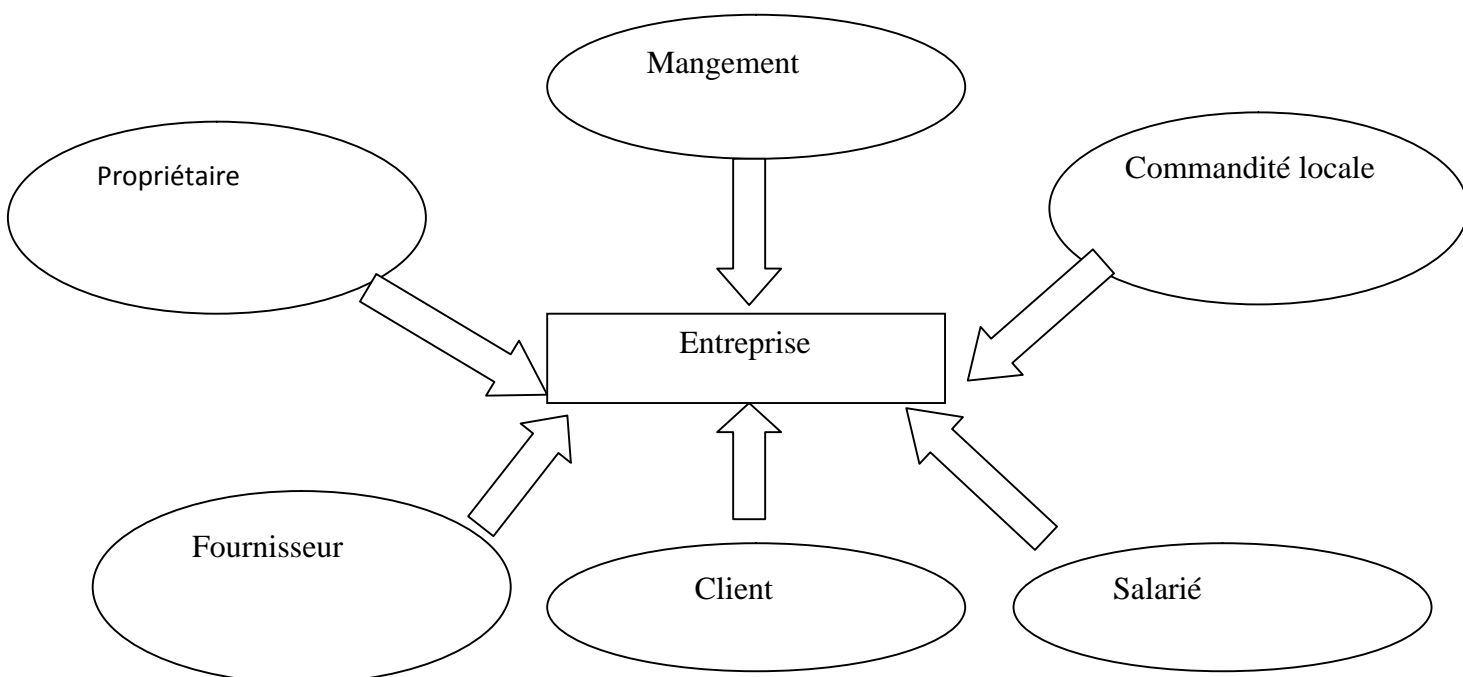
Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

1.4.3. La théories des parties prenantes (Stakeholder Theory) :

Toute question qui s'intéresse sur les parties prenantes est de savoir la limite entre l'entreprise et son environnement et le niveau d'ouverture sur son environnement, la partie prenante est devenue centrale dans le concept de la responsabilité sociale.

Evan et Freeman (1983,1993) introduit dans les parties prenantes proches les dirigeants (management) en plus des employés, actionnaires, clients, fournisseurs et communauté locale (voir le schéma 01). L'établissement qui reste au cœur de groupe de la partie prenante se transforme alors extraordinairement nettoyé de sa matière. Elle ne se détermine que par les rapports qu'il maintient avec un ensemble de groupe, le dirigeant se précisant par son rôle en tant qu'agent de ces groupes, la mission de dirigeant, au lieu est déterminée par des devoirs uniques à l'égard des actionnaires, se définit par la liaison financière que les dirigeants maintiennent avec l'ensemble des parties prenantes. La relation avec les actionnaires n'est alors unique, de plus elle se trouve déterminer en termes de maintien essentiel à la continuité de l'entreprise et l'obligation légal envers celle-ci, c'est-à-dire dans les mêmes concepts que les relations avec les autres parties prenantes au sens limité. Pour Evan et Freeman, la firme doit être déterminé autour de la question suivante : « au profit et aux dépens de qui la firme doit-elle être gérée ? »¹³

Schéma 01 : modèle de l'entreprise en termes de parties prenantes.



¹³ <https://regulation.revues.org/9173>, consulté le 22/04/2016.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

Source : <https://regulation.revues.org/9173>.

1.4.4. La responsabilité sociale des entreprises et le concept d'éthique :

Le concept de l'éthique accorde à la responsable sociale des entreprises un développement moral dans l'entreprise doit tenir compte de respect de la RSE, elle doit introduire une certaine éthique dans l'administration.

La définition de l'éthique est l'usage qui partage l'explication ci-dessous : « *Il s'agit de l'ensemble des règles de conduite partagées et typiques d'une société donnée. Ces règles sont fondées sur la distinction entre le bon et le mauvais, pour opposition à la morale qui est fondée sur un ensemble des principes à dimension universelle, normative voir dogmatique* »¹⁴

1.4.5. La légitimité sociale :

Le concept de la RSE est déterminée à l'égard d'une volonté de plus en plus durable des entreprises de se préfère à l'utilisation de la légitimes au cœur de la société. Cette forme peut être appréciée à l'égard du marketing de l'organisation, mais elle garante une certaine assurance que l'entreprise fait témoigner de bonne volonté pour accompagner les règles de RSE.

La légitimité sociale s'apprécie à l'égard des parties prenantes qui sont l'objectif fondamental du marketing des organisations. Donc, « *la légitimité de l'entreprise au milieu de la société dépend de sa compétence à faire s'apercevoir les attentes d'un nombre important et progressif de participant* »¹⁵. En incluant les nécessités ou les volontés des parties prenantes, l'entreprise attient en gratitude sociale et devient alors légitime à exercer son activité.

1.4.6. L'Investissement Socialement Responsable (ISR) :

Le concept de l'investissement socialement responsable est un investissement individuel ou collectif qui rassemble toutes les démarches qui consistent à intégrer des critères extra-financiers c'est à dire concernant l'environnement, les questions sociales, éthiques et la gouvernance dans les décisions de placements et la gestion de portefeuilles.

¹⁴ Wunenburger J. (1993), « Question d'éthique », Presses Universitaire de France, collection 1^{er} cycle, 1993p 14.

¹⁵ Wunenburger J. Op. cit. p15.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

La démarche d'Investissement Socialement Responsable (ISR) est en quelque sorte une application au domaine de l'investissement financier de la notion de développement durable. Elle consiste à choisir d'investir dans des entreprises qui prennent en compte dans leur modèle de développement des notions qui ne sont pas uniquement financières mais de nature sociale et environnementale.

Section 02 : Les fondements théoriques de la RSE.

Gond et Igalens (2008) indiquèrent qu'il existe diversifié approches théoriques de la RSE.

Elle peut donc être comme un principe de régulation des liaisons entre la société et les entreprises. Elle peut aussi être considérée au regard de son environnement culturel dans lequel elle doit s'adapter, elle peut être la conséquence d'une discussion entre l'entreprise et la société concernant des importances et des problèmes sociaux comme la constitution de la connaissance.

Tableau n°03 : synthèse des approches théoriques de la RSE (Gond, Igalens, 2008).

Approche de la RSE.	Perspective sur l'interface entreprise/société.	Orientation et conception clé.	Définition de la RSE.
La RSE comme fonction de régulation.	Approche fonctionnaliste : comment intégrer les buts	Objectivisme/régulation : Intégration, stabilisation et régulation.	La RSE est un instrument de la régulation sociale pour stabiliser les interactions entre l'entreprise et la société.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

La RSE comme relation de pouvoir	Approche sociopolitique : comment l'entreprise peut-elle dominer ou être dominé par la société	Objectivisme/ Changement : rapport de pouvoir, de force, manipulation.	Expression de relation de pouvoir la RSE traduit la capacité des acteurs sociaux et des parties prenantes influencer les entreprises à leur faire prendre en compte leur demande.
RSE comme produit culturel.	Approche culturaliste : comment l'entreprise peut-elle s'adapter à son environnement culturel?	Subjectivisme/ régulation : valeurs, représentation sociale, culture.	La RSE est un produit d'une culture, son contenu reflète la relation désirable entre entreprise et société.
La RSE comme construction cognitive.	Approche constructive : comment l'entreprise et la société se construisent ?	Subjectivisme/changement: Apprentissage, ordre négocié, performativité.	La RSE est le fruit de la construction sociocognitive qui est le produit temporairement stabilisé d'une négociation entre l'entreprise et la société, mettant en jeu les identités, les valeurs et les problèmes sociaux.

Source : Gond. J.P, Igalens. J (2008) : « *La responsabilité sociale des entreprises* », édition Nathan, p 66.

2.1. Les pères fondateurs de la RSE :

L'article de pionnier dans le domaine de la RSE, nommé « *The changing of Economic Responsibility* », écrit par un économiste américain qui s'appelle John Morice Clark en 1916, cet auteur est porteur protecteur de la théorie économique, propose une surveillance sociale des affaires, c'est-à-dire un agrandissement des responsabilités des entreprises dans le partie sociale.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

Le père créateur de la Corporate Social Responsibility (CSR), Howard Bowen en 1953 dans son livre *Social Responsibility of the business*, détermine comment quelque certaines grandes firmes «*Instituent les vrais centres de décisions et d'autorités qui précisent la vie des particuliers en bien en points*»¹⁶. Il détermine aussi «*Le terme de doctrine de la responsabilité sociale qui renvoie à l'idée, désormais largement exprimée, selon laquelle la prise en compte volontaire d'une responsabilité de l'homme d'affaires est, ou pourrait être, un moyen opérationnel pour résoudre des problèmes économiques et atteindre plus globalement les objectifs économiques que nous poursuivons*»¹⁷.

Pour Bowen, la RSE indique la nécessité pour gouverneurs pour poursuivre les politiques et de prendre des décisions qui sont en logique pour les dirigeants avec les valeurs de la société. C'est pourquoi il préconise le recours aux inspections sociales pour déterminer la représentation sociale de l'entreprise.

Milton Friedman en 1970, détermine que la RSE augmente les bénéfices de l'entreprise. Cette pensée néoclassique dans le secteur de la responsabilité sociale n'a pas la continuité de la naissance de nouveau aspect de la RSE fondée par ces créateurs.

2.2. Apport de la théorie socio-économique :

Herni Savalla, il détermine dans son ouvrage «*enrichir le travail humain : l'évolution économique*», détermine les principes de la notion de la RSE pense en effet, que l'entreprise doit honorer certains fondements pour être juger comme responsable. Ces principes sont un réflexe aux pratiques de travail expliqué par Taylor et par son Organisation Scientifique du Travail (OST) et à l'effort du travail. Comme l'indique l'auteur, cela entraîne automatiquement de considérer l'homme étant au milieu de l'organisation et d'aménagement, non d'une force de travail, mais d'une capacité humaine.

2.3. La littérature actuelle :

Pour Carroll, la RSE doit être appliqué selon trois approches qui sont : la réaction organisationnelle, les différentes catégories de la RSE et des préoccupations sociales de l'organisation. Pour lui, la RSE est «*L'ensemble des obligations que l'entreprise à vis-à-*

¹⁶ Bowen H. (1953), «*Social responsibilities of the businessman*», New York, Harper and Brothers, pp 120-125.

¹⁷ Ibid.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

vis de la société en englobant les catégories économiques, légales, éthiques et discrétionnaire »¹⁸.

Peretti J.M en 2004¹⁹, distingue l'utilité de la politique stratégique et de contrôle sociale dans la transmission des actions des sociétés en ce qui concerne la RSE. Allouche (2006), participe à rapporter de nouvelles notions sur le sujet de responsabilité sociale générale voire mondiale. Pour lui « *Il pose la question comment des valeurs européennes peuvent versus la performance financière de l'entreprise ainsi le risque social et les partie prenante* ». ²⁰

En final, Bathe en 2007 présente un instrument de mise en place de la RSE et de contrôle sociale. Celui-ci s'utilise dans le bilan de diagnostique et évaluation de l'entreprise.

Section 03 : La RSE en Algérie.

En Algérie, le questionnement actuel autour de la responsabilité sociale doit se faire dans une situation de modification institutionnelle nommé changement vers l'économie de marché. Ce changement affecte nécessairement la GRH dont RSE et en particulière les entreprises publiques qui sont imposées d'adopter des changements organisationnels important guidant à une redéfinition de leur responsabilité sociale.

Algérie connu une expansion économique rapide, cette dernière est suivie par un développement des marchés et des entreprises²¹ qui avait une conséquence catastrophique notamment sur l'environnement²². Dans ce sens, l'Algérie fait aussi partie des pays les plus touchés par les crises sociales et environnementales²³.

3.1. Contexte économique :

Depuis 1986, l'Algérie a engagé une politique de libéralisation avec l'adoption d'une économie de marché et la mise en place d'une nouvelle structure législative formée pour soutenir l'investisseur prive national et rendre possible l'appel aux capitaux étrangers.

¹⁸ Carrol A B. (2008), « Les trois dimensions de la RSE », management review, vol n°4, Paris, p74.

¹⁹ Igalens J et Peretti J M. (2004), « Contribution de l'audit social au respect des droits sociaux fondamentaux », Actes de la 6ième Université de Printemps. Tunisie.

²⁰ Allouche J M. (2006), « Coporante social Responsibility », volume01,concepts, accountability, performance and stakeholders, Palgrave, p126.

²¹ Rapport. FMI. (2006).

²² Banque mondiale. (2006), Rapport sur« Les pays en développement ».

²³ Rapport WRI. (2006), PNUD.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

L'Algérie est désormais plus que jamais opposée aux problèmes environnementaux et écologiques. Ce ci a poussé le gouvernement algérien à prendre des mesures sérieuses à travers la mise en place d'une politique de protection d'environnement « *la loi 83-03 du février 1983 relative à la protection de l'environnement publiée dans le Journal Officiel de la République Algérienne le 8 février 1983* »²⁴ qui a pour objectifs : la protection, la resta valorisation des ressources naturelles, la préservation et la lutte contre toute forme de pollution et nuisance, l'amélioration du cadre et qualité de vie.

3.2. Les organismes nationaux :

Parmi les organismes algériens chargé d'assurer la protection de l'environnement on cite :

- **Comité Nationale d'Environnement (CNE) en 1974**²⁵ : Organe consultatif qui a pour mission de proposer les éléments essentiels de la politique environnementale dans le cadre de l'aménagement du territoire et du développement économique et social.
- **Comité National d'Eau (CNE)**²⁶ : créé par la loi sur l'eau de 1964 pour exprimer les questions communes aux grands bassins hydrographiques a vue son rôle élargir et renforcer par la loi sur l'eau et le milieu aquatique du 30 Décembre 2006.

Consulté des représentants des collectivités locales, des socioprofessionnels usagers d'eau, des associations de production de l'environnement, des associations des consommateurs, de l'Etat et ses établissements publics, la CNE notamment consulté par des grands projets d'aménagement et de répartition des eaux, sur les questions communes aux bassins, sur la protection des peuplements piscicoles. La loi du 30 Décembre 2006 lui confié également l'émission d'évolution et de suivi de la qualité du prix des services publics d'eau et d'assainissement.

Par ces différentes contributions, la CNE construit le lieu entre la protection des milieux naturels et la gestion de la ressource eau pour l'alimentation d'eau potable et des activités économiques, en inscrivant son action dans une stratégie de développement durable.

²⁴ http://www.jijel-archeo.123.fr/droit_algerien/loi_dz/loi8303.htm, consulté le 01/08/2016.

²⁵ <http://www.nouara-algerie.com/article-protection-de-l-environnement-et-reglementation-en-algerie-presente-par-madame-demri-djamila-44852134.html>, consulté le 02/08/2016.

²⁶ <http://www.comitenationaldeleau.fr>, consulté le 04/08/2016.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

Autres organismes comme : la Secrétariat d'Etat Chargé de l'Environnement (SECN), le Plan National d'Actions Environnementales (PNAE), le Fond National pour l'Environnement (FNE), le Haut Commissariat de l'Environnement et de Développement Durable (HCEDD).

3.3. Le droit d'environnement :

Il montre de son côté, un facteur très important pour encourager le développement durable de nature à maintenir RSE afin que les sociétés puissent bénéficier de ses activités. En Algérie, la loi 03-10 du 19 Juillet 2003 relative à la protection de l'environnement²⁷ ainsi que la loi 04-09 du 14 Aout 2004 relative a la promotion des énergies renouvelable dans le cadre du développement durable²⁸ édicte les fondements généraux couvrant les fondements aspects de la préservation de l'environnement : action contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions des GES, préservation des réserves naturelles de faune et flore, préservation de l'atmosphère, eau et mer, l'économie d'énergie et la promotion des énergies propres et renouvelables, diminution des nuisances générées par les installations industrielles tel que les déchets, la radioactivité, les substances chimiques, le bruit...etc.

3.4. Accord de l'Algérie aux traites internationales²⁹:

Sur le plan international, l'Algérie a ratifiée depuis l'indépendance de nombreuses conventions et protocoles internationaux concernant les domaines de protection de la mer(10), protection des ressources biologiques naturelles(9), protection de l'atmosphère(5), la lutte contre la désertification, le control des déchets dangereux(1).

3.5. Le code de travail :

Ce code fournit d'abord des lois à respecter par tous tel que les droits et les règles fondamentaux au travail ainsi que les mesures relatives à la santé au travail, au licenciement, à la durée du travail et aux salaires; mais aussi, les moyens destinés à adapter ces dispositions à leurs propres pratiques et à les promouvoir dans des secteurs voisins, tels que celui de l'environnement, des droits humains et de la transparence: règlement intérieur.

²⁷ http://www.mem-algeria.org/fr/legis/environ_03-10.htm, consulté le 06/08/2016.

²⁸ <http://www.creg.dz/index.php/fr/legislation/textes-divers>, consulté le 10/08/2016.

²⁹ <http://www.nouara-algerie.com/article-protection-de-l-environnement-et-reglementation-en-algerie-presente-par-madame-demri-djamila-44852134.html>, consulté le 12/08/2016.

Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

3.6. La préservation de l'environnement et la responsabilité sociale :

La RSE en Algérie était seulement basée sur le levier social, qui se traduit dans l'obligation de fournir un emploi à une population qui en était dépourvue auparavant, ainsi que, des services sociaux relatifs à la santé, et au logement.

L'autorité politique et socioéconomique en Algérie, a rendu difficile, la démarche vers la promotion de la responsabilité environnementale.

La mise en avant des problèmes économiques dans le pays, plutôt que les problèmes écologiques, ainsi que, l'obstacle de convaincre les entreprises algérienne, notamment, les PME, qu'elles sont concernées par la RSE, même si, la production de ces entreprises est acheminée vers le marché national.

Un autre obstacle présenté parmi les obstacles les plus importants qui stoppent les démarches de la RSE il s'agit de coût d'intégration, qui reste inabordable en particulier pour les PME « Le prix de la certification est considérable : jusqu'à 20000 dollars pour un audit environnemental (ISO 14001) au Social (SA 8000) soit dix-sept fois le revenu annuel moyen par habitant des pays en développement »³⁰

En plus l'absence de la volonté politique en Algérie de faire de la RSE sa priorité traduit en partie le faible nombre des entreprises certifiées.

Les entreprises Algériennes, semblent, avoir conscience des exigences de la RSE. Ainsi, la mise à niveau qui devrait être pilotée pour confirmer leurs prestations par rapport à un référentiel de triple qualité (le savoir-faire technique, la protection de l'environnement, et sécurité de produit).

Pour soutenir les mesures qui n'obligent pas les entreprises algériennes à se confirmer à un audit social et environnemental à l'instar du système de normalisation, l'Etat algérien a mis en place un cadre législatif oppressif, cohérent et complet, qui vise la mise a niveau des entreprises Algériennes et la diminution de leurs imitations sur l'environnement.

Conclusion :

Des différentes entreprises sont engagées dans un mécanisme actif de développement durable et de la responsabilité sociale, leurs politiques, respectives, sont

³⁰http://www.lemonde.fr/economie/article/2005/05/31/des-entreprises-responsables_656640_3234.html, consulté le 15/08/2016.

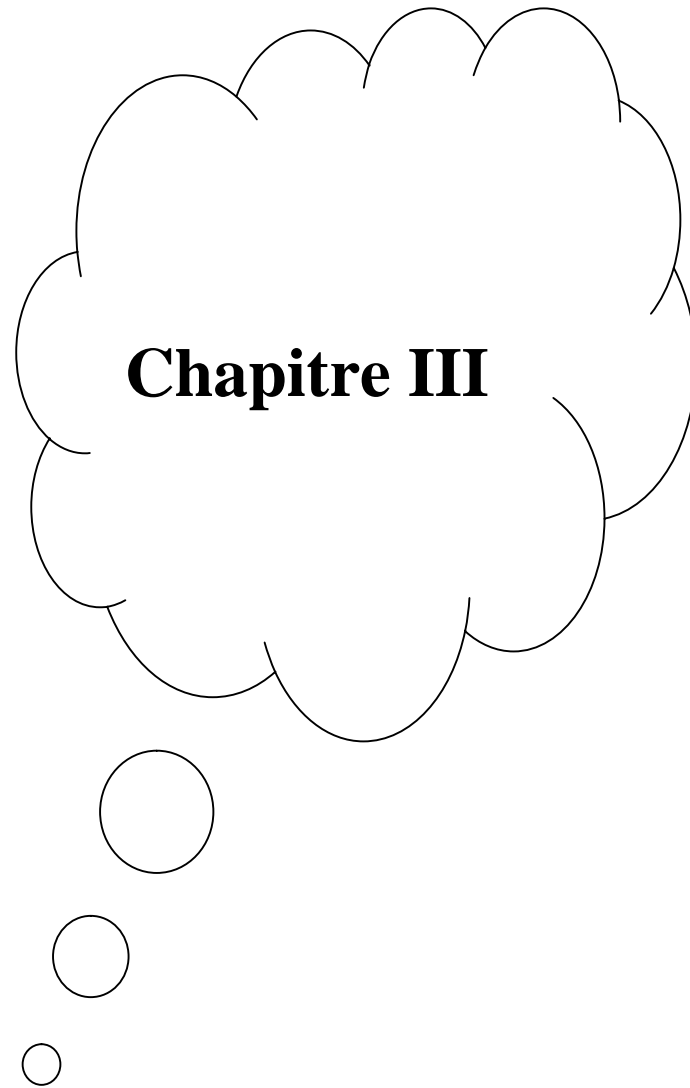
Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

déterminées par les administrations générales et mise en application par des administrations spécialisées.

Malgré l'actualité de la notion de la RSE dans l'expression actuel des entreprises, ses principes théoriques et institutionnels nous exposerons que c'est une notion assez ancien qui déterminé depuis plusieurs années sur une prise en perception collective au regard de notre environnement, qu'il soit interne ou externe c'est-à-dire au regard de l'ONU et l'OCDE et les différents principes nationales ou internationales, ont augmenté plusieurs actions initiatives destinées aux entreprises pour les inciter à appliquer de nouveaux pratiques de production et consommation des manières au regard de la société, qui répliquent aux prétentions de la RSE.

En Algérie, on observe une prise en compte d'augmentation de critères sociaux, sociétaux et environnementaux dans les organisations des entreprises. Les partenariats entre des entreprises et des acteurs de la société civile ou des pouvoirs publics sur des enjeux de RSE (conditions de travail, égalité femme-homme, formation, prévention santé etc.) sont également plus fréquents.

Dans ce chapitre nous avons présenté un cadre approche conceptuelle de la RSE et nous avant parle en premier lieu de la RSE qui parle sur l'élément essentielle et notions générales de la RSE en deuxième lieu sur élément essentielle et les différents approches théoriques et en dernier nous avons parlé sur la RSE en Algérie.



Méthodologie et présentation de l'échantillon

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

Introduction

Ce chapitre illustre la méthodologie de travail d'enquête de terrain, qui consiste à visiter des entreprises portuaires et celles limitrophes dont un questionnaire sur la RSE intitulé : « l'identification et les caractéristiques de l'entreprise » leur a été remis.

Section 01 : Méthodologie de l'enquête.

La méthodologie présente un questionnaire auprès des entreprises portuaires et auxiliaires au port, en expliquant l'objectif de cette enquête, puis la forme et le contenu du questionnaire et enfin le développement de notre enquête et le modèle final.

1.1. L'objectif de l'enquête :

L'objectif majeur de cette enquête est de comprendre le concept de la RSE dans les entreprises portuaires et entreprises auxiliaires au port de la wilaya de Béjaia et d'apporter des connaissances sur ce concept, cela en analysant le fonctionnement de la responsabilité sociale des entreprises portuaires et des entreprises auxiliaires au port.

1.2. La forme et le contenu du questionnaire :

1.2.1. Le contenu du questionnaire :

Le questionnaire est divisé en trois parties :

La première partie est réservée à l'identification et les caractéristiques de l'entreprise : (Identification de l'entreprise, raison sociale, Secteur d'activité, Date de création, statut juridique, Effectif).

La seconde partie est relative au concept de la RSE, les connaissances des entreprises portuaires et entreprises auxiliaires au port de la wilaya de Béjaia du concept de la RSE.

La troisième partie présente deux dimensions de la RSE, à savoir sociale, environnemental ainsi que le niveau d'utilisation de ses dimensions dans ses entreprises.

1.2.2. La forme du questionnaire :

Le questionnaire d'enquête de terrain comporte des questions qui facilitent l'analyse des résultats à savoir :

- **Des questions fermées :**

Ce genre de question donne aux personnes questionnées de choisir parmi une multitude de choix formulé à l' avance, celle qu'il considéré plus logique. On distingue deux types de question fermé :

- **Les questions fermées dichotomiques :**

Ce type de question donne à la personne interrogée le choix entre deux réponses possibles qui sont simultanément exclusive, un seul choix pour répondre (soit par oui ou non)

Par exemple : Votre entreprise dispose-t-elle d'une politique ou d'une stratégie de développement ou de RSE ? Oui Non

- **Les questions fermées à choix multiples :**

Dans ce type de question les réponses sont institues à l'avance et la personne interrogé n'a qu'à choisir une ou plusieurs réponses, ses questions facilitent la collection, la simplicité et la clarté de l'information. Comme le montre l'exemple suivant :

Pour vous, la RSE, c'est avant tout ?

- Une Opportunité
- Une conviction
- Une contrainte
- Un axe de communication

La totalité des réponses aux questions que comporte chaque partie vont nous accorder de réponse pour notre problématique de recherche.

1.3. Le déroulement de l'enquête :

Cette partie est destinée à l'exposition de la méthode élaborée dans l'enquête de terrain. Nous avons d'abord effectuer la collection des informations qui vont nous permettre de répondre à la problématique de départ, en tenant compte du cadre théorique de premier et de deuxième chapitre.

Nous avons élaboré un questionnaire afin d'organiser à bien notre enquête de terrain sur la connaissance de la RSE aux prés des entreprises portuaires et des entreprises auxiliaires

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

au port de la wilaya de Béjaia. L'enquête de terrain a débutée au mois de Mai 2016. La distribution des questionnaires a été faite par nos soins pour la majorité des entreprises, certains sont remplis sur place, alors que d'autres ont été déposés et récupérés lors de la prochaine visite, en raison d'absence ou de non-disponibilité des responsables.

Des difficultés ont été rencontrées lors de la remise des questionnaires (entreprise portuaire et entreprises auxiliaires au port) dans le déroulement de l'enquête. A savoir la non-acceptation de certains représentants d'entreprises de répondre au questionnaire qui n'ont pas une bonne connaissance du thème du RSE, s'ajoute aussi les contraintes liées au temps et à le trajet.

1.3.1. L'échantillon initial :

L'échantillonnage initial comporte un nombre d'entreprises choisis aléatoirement. Vu que l'ensemble des questionnaires remis n'ont pas eu tous une réponse, nous sommes contentés de prendre en considération que ceux des entreprises ayant répondu favorablement représentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau n°04 : Présentation de l'échantillon d'enquête.

Nom d'entreprise	Réponse	
	Favorable	Défavorable
TIBA international Algérie WCA		×
Solution Logistique Universel transit		×
INCOT TRANS Transit Ouahmed		×
Corafa Amroune et Cie	×	
BMT	×	
EPB	×	
Transit Boudebza	×	
Transit Idres	×	
Transit Souidi	×	
Transit Manseur et fils	×	
Transit Meliani	×	
Transit Kherdjemil	×	
Transit Boudjeloud A/ ghani	×	
EL-Salem Transit	×	
Horoun Transit	×	
Bys Etoile	×	
Miss Flowers	×	
Ines Cosmitic	×	
CFCF	×	
SK Transit	×	

Source : Notre enquête de terrain.

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

1.3.2. L'échantillon final :

Durant l'enquête de terrain, nous avons pu distribuer 20 questionnaires auprès des entreprises et nous avons pu récupérer que 17, ce nombre représentera notre échantillon final.

Section 02 : présentation et caractéristiques de l'échantillon

2.1. Les caractéristique des entreprises enquêtées :

Les conclusions de notre enquête de terrain concernant les caractéristiques des entreprises approchées sont résumées dans le tableau suivant :

Le tableau n°05, comporte les informations essentielles (secteur d'activité, forme juridique et Situation géographique) des entreprises de notre échantillon,

La forme juridique majoritaire des entreprises est une EURL ou SARL avec un pourcentage similaire de 29.4%, suivi des SNC et SPA ayant un pourcentage équivalant de 11.8%,

Pour le secteur d'activité, un effectif de 04 entreprises activent dans le domaine du transit et de production représentant un même pourcentage de 23.59% ; alors que une seule entreprise exerçant dans les disciplines de service, gestion de conteneur, ou revente et dédouanement avec un pourcentage de 5.88%, aussi un effectif de deux entreprises cumulant un pourcentage de 12% sont dans le commissionnaire en douane

Tableau n°05 : attribution de notre échantillon selon leurs caractéristiques.

Nom d'entreprise	Statut juridique	Date de la création	Secteur d'activité	Situation géographique
BMT	SPA	2005	Gestion des conteneurs	Zone d'activité
Corafa Amroune et Cie	SARL	1997	Consignataire de navires et marchandises	Zone d'activité
Transit Meliani	Personne physique	2002	Consignataire de navires et marchandises	Zone d'activité
EPB	SPA	1982	Service	Service
Transit Boudebza	SARL	1998	Transitaire	Zone d'activité
Transit Idres	EURL	2010	Promotion	Zone d'activité
Transit Souidi	SNC	1993	Commissionnaire en douane	Prestation de service
Transit Manseur et fils	SNC	2005	Transitaire	Service
Sk Transit	SARL	2003	Transitaire	Service
Transit Kherdjemil	EURL	2007	Commissionnaire douane	Service

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

Transit Boudjeloud ghani A/	Personne physique	1991	Dédouanement	Local commercial
EL-Salem Transit	Personne physique	2002	Transitaire	Service
Horoun Transit	EURL	2009	Commissionnaire	Zone d'activité
Bys Etoile	EURL	2000	Revente	Zone d'activité
Miss Flowers	SARL	2003	Production	Zone d'activité
Ines Cosmetic	SARL	2010	Production	Zone d'activité
CFCE	EURL	1998	Production	Zone d'activité

Source : Notre enquête de terrain.

2.2. Nombre d'employés par catégorie sexe et âges :

Le nombre cumulé d'employés de toutes les entreprises est de 2431, reparti en 481 femmes et 1950 hommes équivalant a des pourcentages respectifs de 19.79% et 80.21%.

Les employés d'une catégorie d'âge de 18-30 ans sont en nombre de 548 représentant un pourcentage de 22.54%, dont 423 homme avec un pourcentage de 77.19% et 125 femmes avec un pourcentage de 22.81%.

La plage d'âge de 31-50ans comptent 1528 employés avec un pourcentage de 62.86% pour les hommes le nombre est de 1326 avec un pourcentage de 86.79% et pour les femmes le nombre est de 202 avec un pourcentage de 13.21%

Quand à la catégorie de plus de 50ans le nombre est de 355 avec un pourcentage de 14.60% pour les hommes le nombre est de 201 avec un pourcentage de 56.61% et pour les femmes le nombre est de 154 avec un pourcentage de 43.39%.

Tableau n°06 : Le nombre d'employés par catégorie sexe et âges.

Nom d'entreprise	Femme			Homme			Effectifs
	18-30ans	31-50ans	Plus de 50 ans	18-30ans	31-50ans	Plus de 50 ans	
BMT	20	50	10	150	300	50	580
Corafa Amroune et Cie		04			06	03	13
Transit Kherdjemil				02	05		07

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

EPB	27	100	143	90	932	143	1435
Transit Boudebza	12	02		16	15		45
Transit Idres	02			23	05		30
Transit Souidi	01	01			05	01	08
Transit Manseur et fils	03	02		04	03		12
Transit Meliani	03			06			09
Sk Transit				03	01		04
Transit Boudjeloud A/ ghani	03			05	07	01	16
EL-Salem Transit	01	03		02	01		07
Horoun Transit	03			08	03		14
Bys Etoile	05	06		30	03		44
Miss Flowers	20	20		20	15		75
Ines Cosmetic	05	02		10	05		22
CFCE	20	12	01	52	20	03	108

Source : Notre enquête de terrain.

2.3. Nombre d'effectifs par type de contrat :

Sur un nombre de 2377 d'employés contractuels, 88.64% sont des hommes équivalant à 2107 et les 11.36% restant sont des femmes représentant un effectif de 270.

Pour la nature des contrats, ceux à durée déterminée cumulent un total de 392 avec un pourcentage de 16.50% (70 femmes et 322 hommes ayant des pourcentages respectifs de 17.85% et de 82.15%) alors que les contrats à durée indéterminée sont au nombre de 1985 avec un pourcentage de 83.50% (200 femmes et 1785 hommes représentant des pourcentages respectifs de 10.07% et de 89.93%)

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

Tableau n°07 : Le nombre d'effectifs par type de contrat.

Nom d'entreprise	Hommes		Femmes	
	Effectifs en CDI	Effectifs en CDD	Effectifs en CDI	Effectifs en CDD
BMT	300	200	60	20
EPB	1273	70	77	15
Transit Boudebza	01	30		
Transit Idres	24	06		
Transit Souidi	06		02	
Transit Manseur et fils	07		05	
Sk Transit	04			
Transit Kherdjemil	1	6	02	
Transit Boudjeloud A/ghani		02		
EL-Salem Transit	04		03	
Horoun Transit	12		03	
Bys Etoile	33		11	
Miss Flowers	35		20	20
Ines Cosmetic	15	05	05	02
CFCE	72	03	20	13

Source : Notre enquête de terrain.

2.4. Nombre d'effectif par ancienneté :

L'effectifs de l'ensemble des entreprises classé par ancienneté est de 3869, les hommes ont une part de 88.48% (3423 employés) quant aux femmes elles ont un effectif de 446 équivalant à 11.52%,

La catégorie d'une ancienneté de 0-5ans représente un effectif de 2006 avec un pourcentage de 51.85%, dont la majorité sont des hommes, 1910 employés d'un pourcentage de 95.21%, et 96 femmes (4.79%) ;

Ceux de 06-10 ans d'ancienneté sont en le nombre est 525 équivalant à un pourcentage de 13.58% (135 femmes et 390 hommes avec des pourcentages de 25.71%et 74.29% respectifs)

L'effectif des 11-15ans d'ancienneté comporte 334 employés représentant une part de 8.63%, dont les femmes sont au nombre e104 avec un pourcentage de 31.14% et 230 hommes ayant un pourcentage de 68.86%,

Les personnels d'une ancienneté de 16-20ans sont en nombre 144 avec un pourcentage de 3.72% (56 femmes et 88 hommes correspondant à des pourcentages de38.89% et 61.11%)

Quant à ceux ayons plus de 20ans d'ancienneté sont de l'ordre 860 employés avec un pourcentage de 22.22%, reparti en 55 femmes avec un pourcentage de 6.40% et 805 hommes d'un pourcentage de 93.60%.

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

Tableau n°08 : Le nombre d'effectif par ancienneté.

Non d'entreprise	Ancienneté									
	Femme					Homme				
	0-5 ans	6-10 ans	11-15 ans	16-20 ans	+20 ans	0-5 ans	6-10 ans	11-15 ans	16-20 ans	+20 ans
BMT	30	30				300	200			
Corafa Amroune et Cie				04					06	03
EPB	10	50	100	50	55	20	100	200	50	800
Transit Boudebza	08	04		02		10	06	05	10	
Transit Souidi	02					05				01
Transit Manseur et fils	03	01	01			05	01	01		
Sk Transit						01	02	01		
Transit Kherdjemil		02				05				
Transit Boudjeloud A/ ghani	03						06	03	02	01
EL-Salem Transit	02					03	02			
Horoun Transit	03					11				
Bys Etoile	08	03				20	13			
Miss Flowers		35					40			
Ines Cosmetic	07					15				
CFCE	20	10	03			30	20	20	02	

Source : Notre enquête de terrain.

2.5. Implantation des entreprises :

La réponse à la question n° 07 de notre questionnaire «L'entreprise est-elle dans le cadre ? » relative à l'implantation des entreprise est illustrée dans figure n°01.

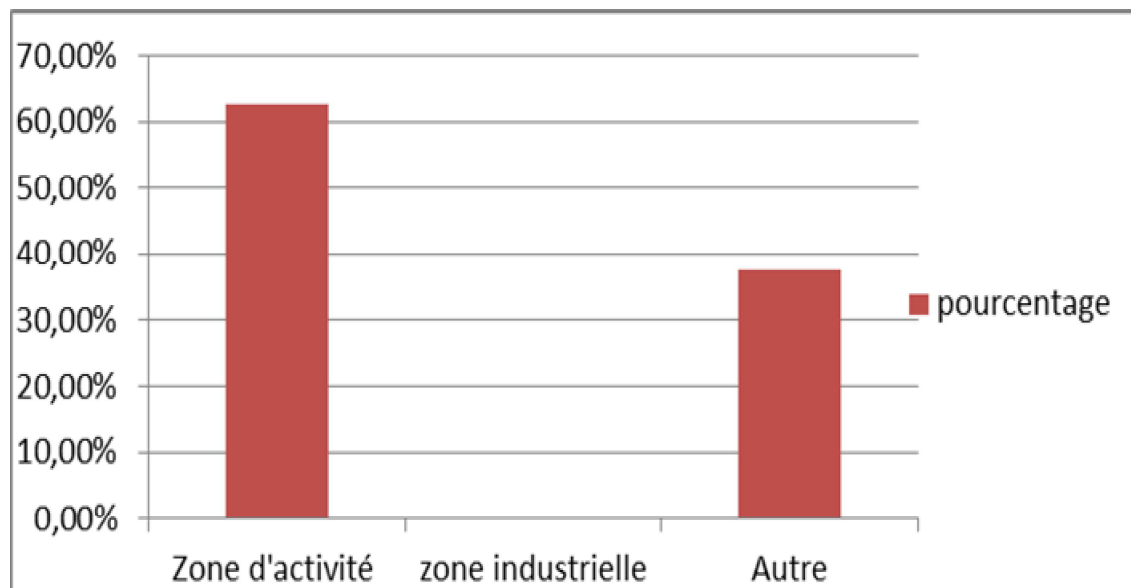
L'interprétation des résultats consignés dans cet histogramme fait ressortir une implantation plutôt dans les zones d'activités par rapport à d'autres zones (service et local commercial) avec des pourcentages de 62.5% et 37.5% pour des effectifs de 10 et 6 entreprises respectivement.

Par contre aucune entreprise n'est implantée dans une zone industrielle.

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

Cela peut se traduire par la nature d'activités de ces entreprises (Transit, commissionnaire en douane,...) nécessitant un emplacement limitrophe du port de bejaia.

Figure n°01 : L'implantation des entreprises.

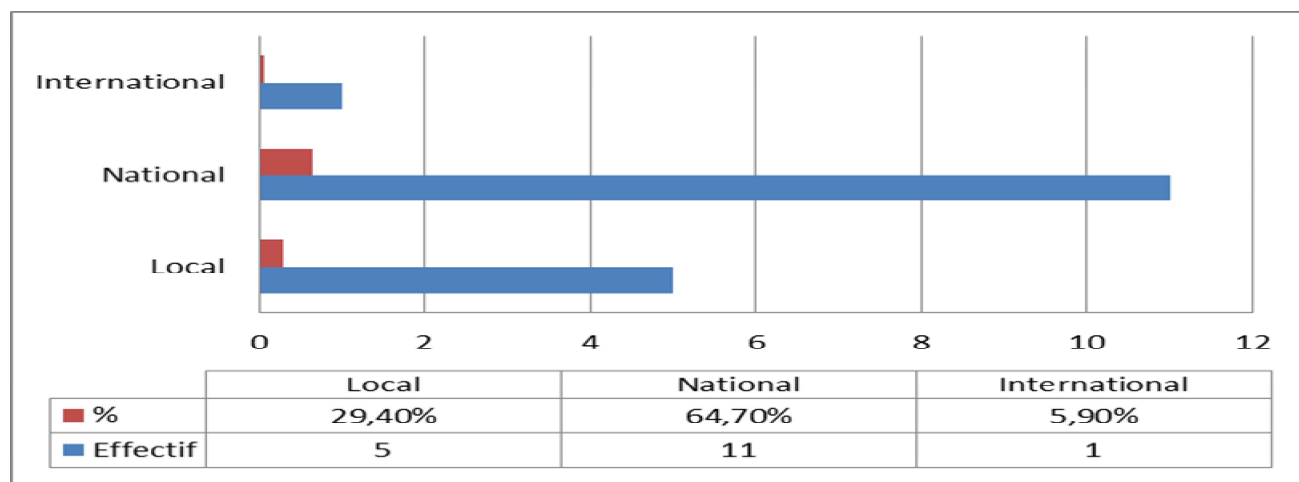


Source : Notre enquête de terrain.

2.6. Le niveau d'implantation d'entreprise :

Les résultats des réponses à la question « L'entreprise est-elle implantée au niveau ? ». Représentés par la figure n°02, fait apparaître que 11 entreprises (64.7%), exercent une activité au niveau national, 5 autres ayant une part de 29.4% se limite à une activité locale. Alors que celles qui sont à l'international se résume à la SPA BMT détenue à 51% par l'EPB et à 49% par le groupe international PORTEK système and équipement, spécialisé dans les équipements portuaires.

Figure n°02 : Le niveau d'implantation d'entreprise.



Source : Notre enquête de terrain.

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

2.7. Domaine de travail des entreprises :

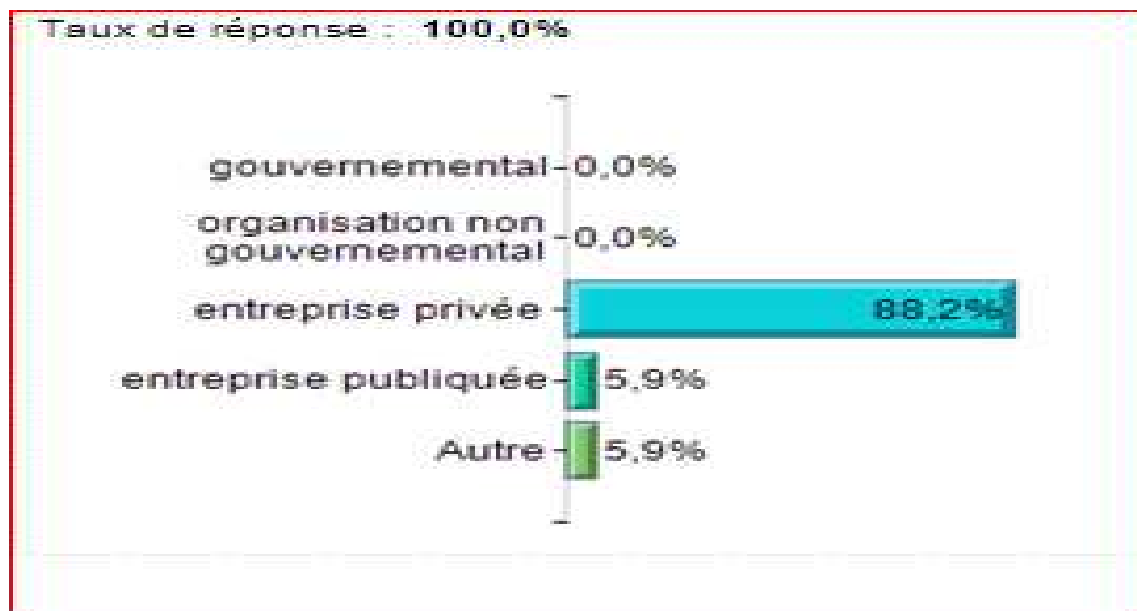
La Figure n°03 élucide les réponses obtenues sur la question n°09 « votre entreprise est implantée au niveau ? ».

Les statistiques montrent que 88.2% d'entre elles appartiennent au secteur privées soit 15 entreprise

L'entreprise publique est représenté seul par l'EPB avec un pourcentage de 5.9% au même titre que l'unique société mixte (Publique/ privé) en l'occurrence la BMT SPA (51%/49%).

Par contre aucune entreprise n'est implantée dans le secteur gouvernemental et organisation non gouvernemental.

Figure n°03 : Le domaine de travail des entreprises.



Source : Notre enquête de terrain.

2.8. Salaire minimum au sein des entreprises :

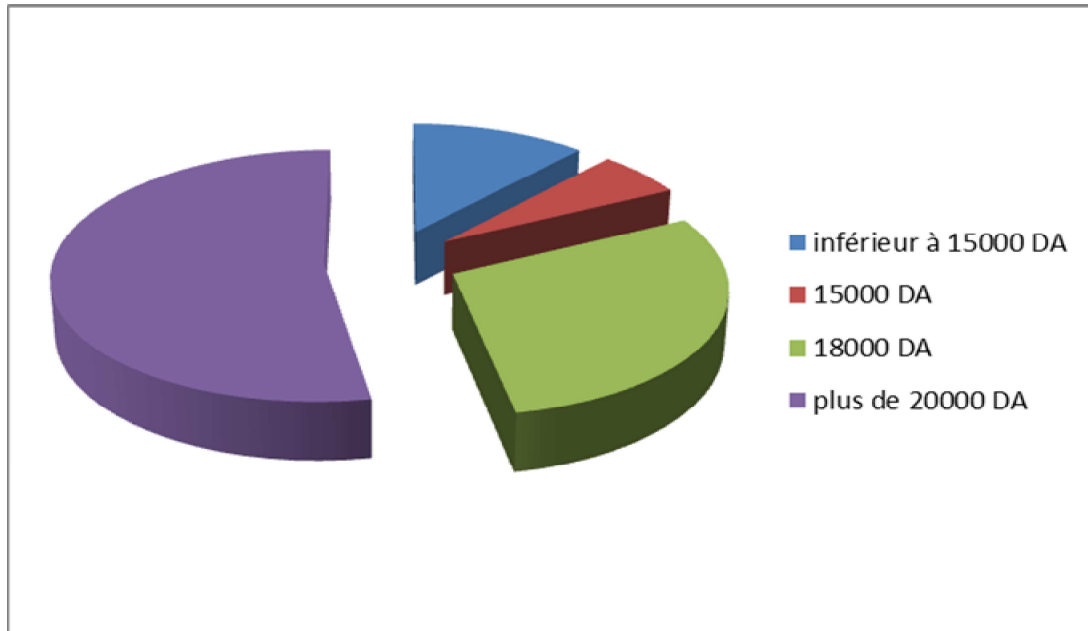
A partir des données de la figure n°04, relative à la question « Quel est le salaire minimum au sein de votre entreprise ? ». On observe que les entreprises dépassant 20 000 DA de salaire minimum représentent 52.9% soit un nombre de 9.

Celles ayant un montant de 18 000 DA ont une part de 29.4% (5 entreprises), Aussi une seule avec un pourcentage de 5.9% et un salaire de 15 000 DA, quant aux sociétés possédant un salaire minimum inférieur à 15 000 DA, elles sont de l'ordre de 11.8% soit deux

Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon

entreprise employant des salariés sous contrat avec l'ANEM et appartenant en majorité au secteur privé.

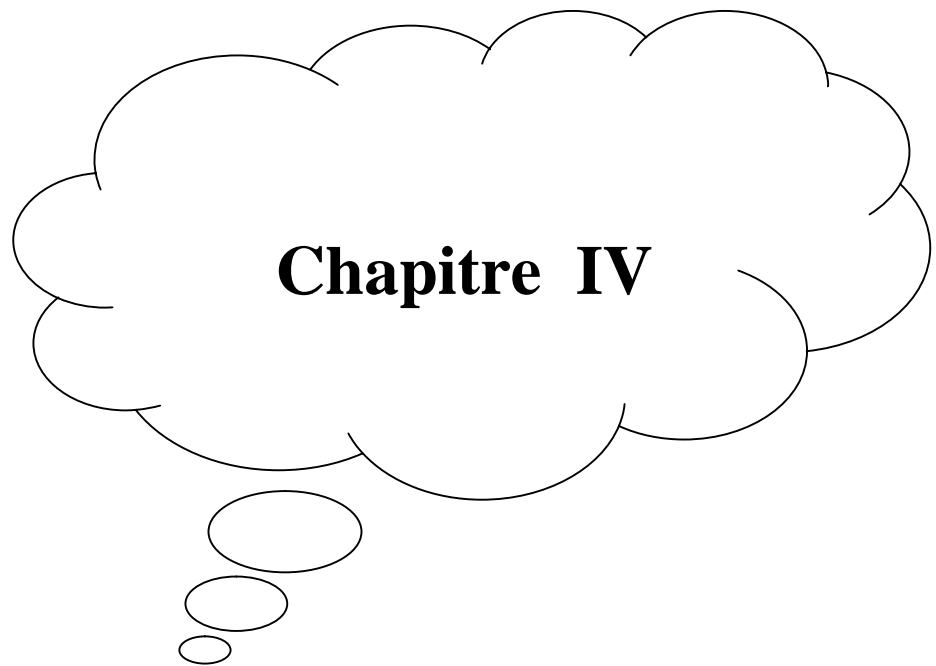
Figure n°04 : Le salaire minimum au sein des entreprises.



Source : Notre enquête de terrain.

Conclusion :

Nous avons effectué une enquête de terrain auprès des entreprises portuaires et entreprises auxiliaires au port, ces dernières sont situées à l'environnement du port de la wilaya Béjaïa, nous avons constaté que les entreprises sont implantées au niveau de la zone d'activité et que ces dernières appartiennent à la majorité au secteur privé et leurs activités sont exercées au niveau national et nous avons constaté qu'une seule entreprise exerce ses activités au niveau international.



RSE en pratique

Chapitre IV : RSE en pratique**Introduction :**

Depuis l'Indépendance, les entreprises portuaires algériennes se développent dans un environnement réglementaire en évolution.

Le port, élément fondamental d'indépendance politique et économique, contribue à une mission stratégique qui collabore d'une conception à long terme.

Depuis les réformes du début des années 90, la question de la responsabilité des entreprises émerge comme une question « conjointe » de la nouvelle approche du développement économique en Algérie¹. En 1993, une grande importance est donnée au secteur privé à travers le désengagement régulier de l'Etat du domaine économique, ce qui donne une forte concurrence entre les entreprises publiques et privées, et puis une concurrence avec les entreprises étrangères avec le passage au marché mondial. C'est à partir de cette époque que l'entreprise algérienne a connu l'importance de terme de la RSE.

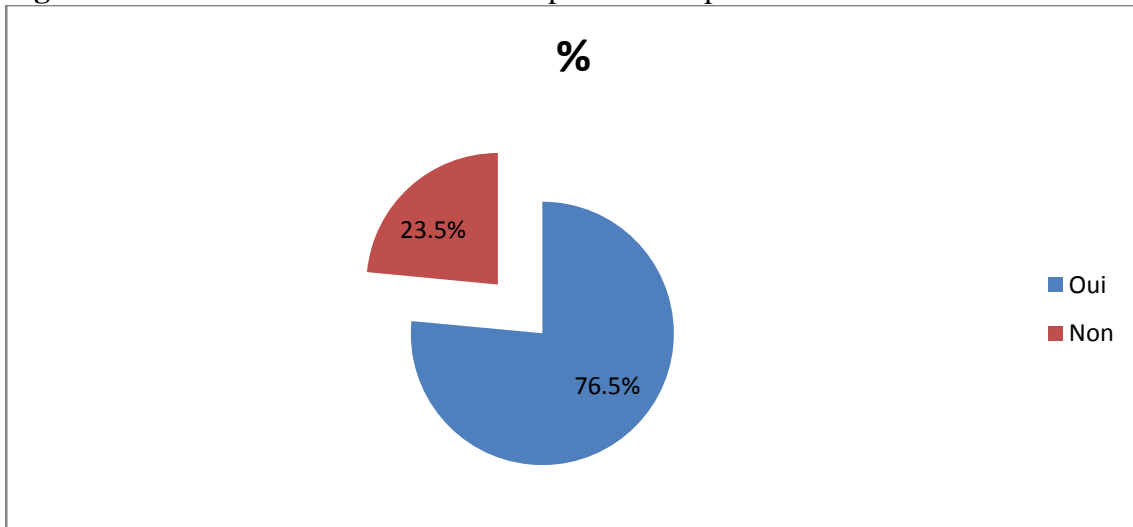
L'objectif fondamental dans ce chapitre est d'étudier la notion de la RSE auprès des entreprises portuaires et entreprises auxiliaires au port de la wilaya de Bejaia, ainsi que le degré de connaissance de ce concept par ses dirigeants.

Section 01 : Perception de la responsabilité sociale des entreprises**1.1. La connaissance de concept de la RSE :**

La figure n°05 fait apparaître que 76.5% des entreprises ont déjà eu connaissance du concept RSE alors que 23.5% n'ont aucune idée de ce dernier. Cela est dû essentiellement à l'ouverture des entreprises aux nouvelles missions sociales et environnementales en dehors des activités économiques.

¹Tahari KH. « La responsabilité sociale de l'entreprise en économie de transition », Université Oran

Figure n°05 : La connaissance de la RSE par les entreprises.

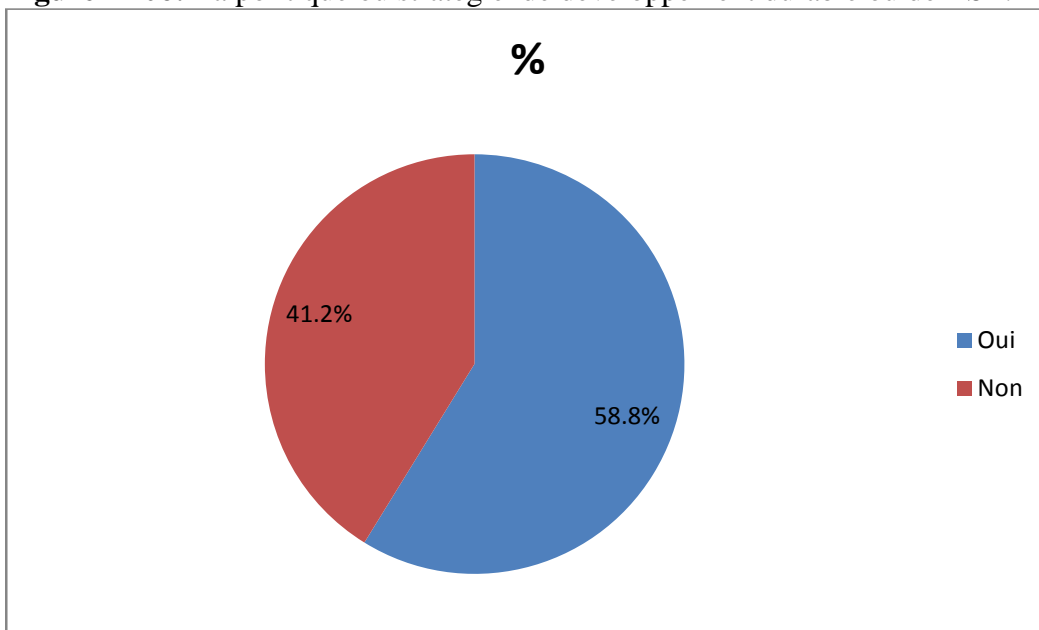


Source : Notre enquête de terrain.

1.2. Politique ou Stratégie de développement durable ou de RSE :

Pour la figure n°06, elle illustre que 10 entreprises représentant 58.8% adoptent une politique ou une stratégie de développement RSE, par contre 07 d'entre d'elles, d'un pourcentage de 41.2%, ne pratiquent pas ce concept.

Figure n° 06: La politique ou stratégie de développement durable ou de RSE.



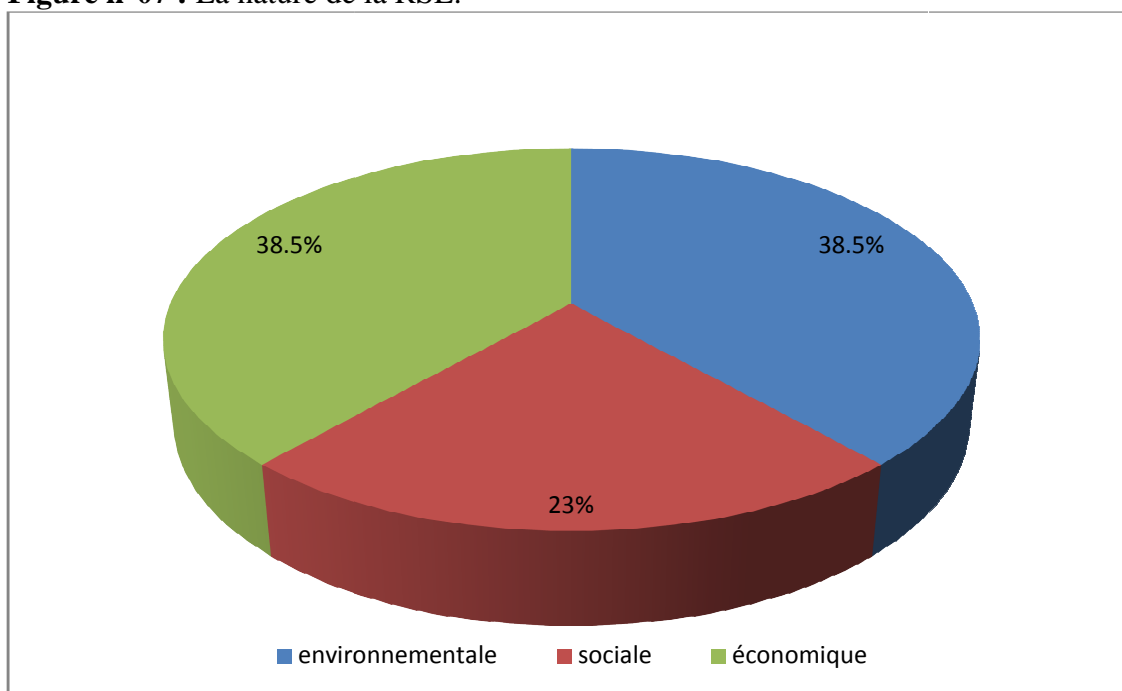
Source : Notre enquête de terrain.

1.3. Nature de la RSE :

A partir des éléments de la figure n°07, on enregistre que le taux de la nature économique et environnement du RSE est de 38.5%, avec un effectif de 05 et d'un taux de de 23% soit un effectif de 03 entreprises pour la dimension sociale.

L'analyse de ces résultats, fait ressortir que la majorité des entreprises s'engagent plutôt dans une démarche économique et environnementale, par souci de faire des profits et la préservation de l'environnement, alors que la nature sociale est recalée en seconde position.

Figure n°07 : La nature de la RSE.



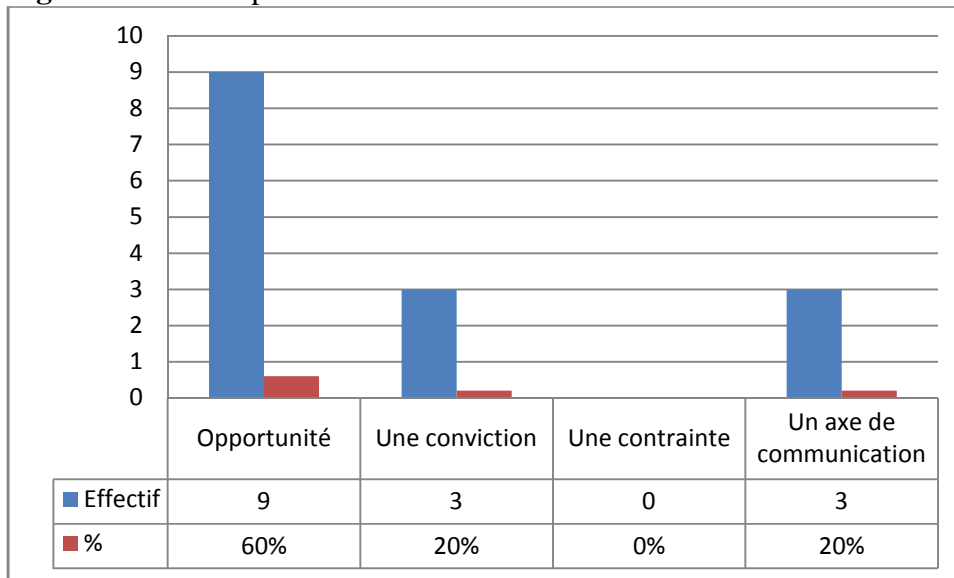
Source : Notre enquête de terrain.

1.4. Importance de la RSE :

Les statistiques sur l'importance du RSE au sein des entreprises, représentées dans la figure n° 08, nous renseigne 60%de ces dernières, soit un effectif de 09, le trouvent comme une opportunité, pendant que 03 entreprises (représentant 20%) estiment qu'il est un axe de communication et de conviction.

Pour la proposition que la RSE est une contrainte, aucune réponse n'est obtenue, alors que 02 entreprise n se sont pas exprimées sur cette question.

Figure n°08 :L'importance de la RSE.

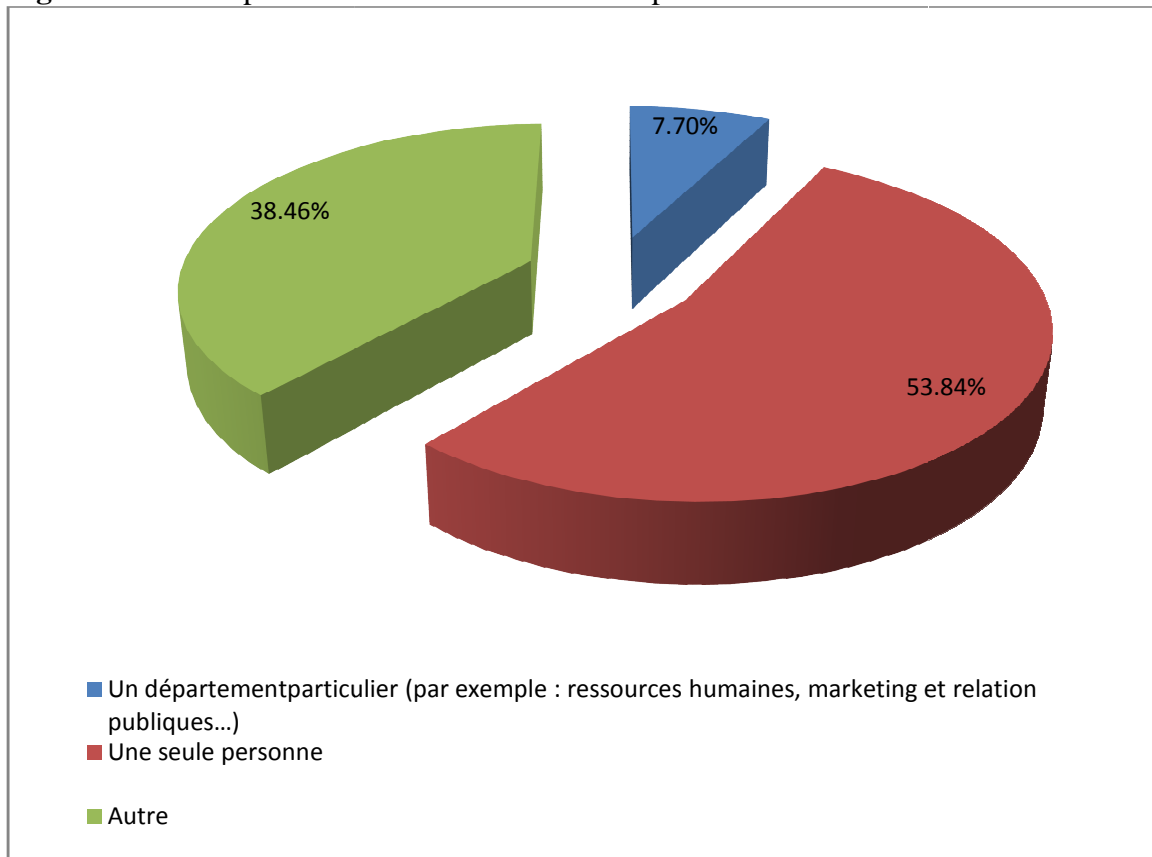


Source : Notre enquête de terrain.

1.5. Le responsable de la RSE dans l'entreprise :

D'après les résultats de la figure n°09, le responsable du RSE est assuré par une seule personne, avec un pourcentage de 53.84% d'un effectif de 07 entreprises, 38.46% estiment qu'il est sous la responsabilité de deux personnes, gérant,, le mangement intégré, avec un effectif de 05 entités

Une seule entrepris représentant le taux 7.70% assure que le RSE est sous l'autorité de département particulier (par exemple : ressources humaines, marketing et relation publique...) alors que 04 entreprises e refusent de se prononcer sur le sujet.

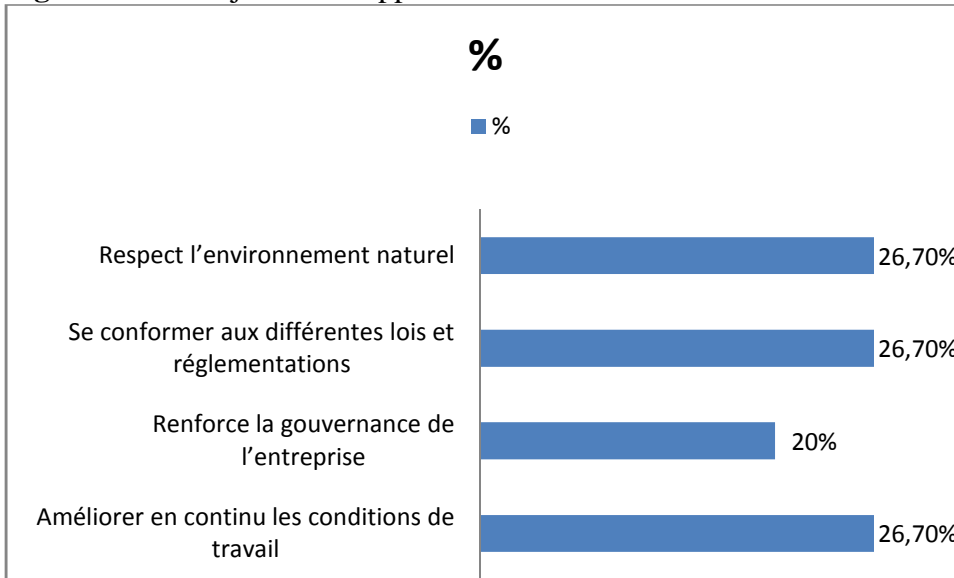
Figure n° 09: Responsable de la RSE dans l'entreprise.

Source : Notre enquête de terrain.

1.6. L'objectif de l'application de la RSE :

La figure n°10 nous montre qu'il ya une égalité entre améliorer en continu les conditions de travail, se conformer aux différentes lois et réglementations et respect l'environnement naturel ont le même pourcentage avec 26.7% et un même effectif de 04 entreprises et pour renforce la gouvernance de l'entreprise a un effectif de 03 entreprises avec un pourcentage de 20% et que 02 entreprises en pas répondu sur la question.

Figure n° 10: Objectif de l'application de la RSE.



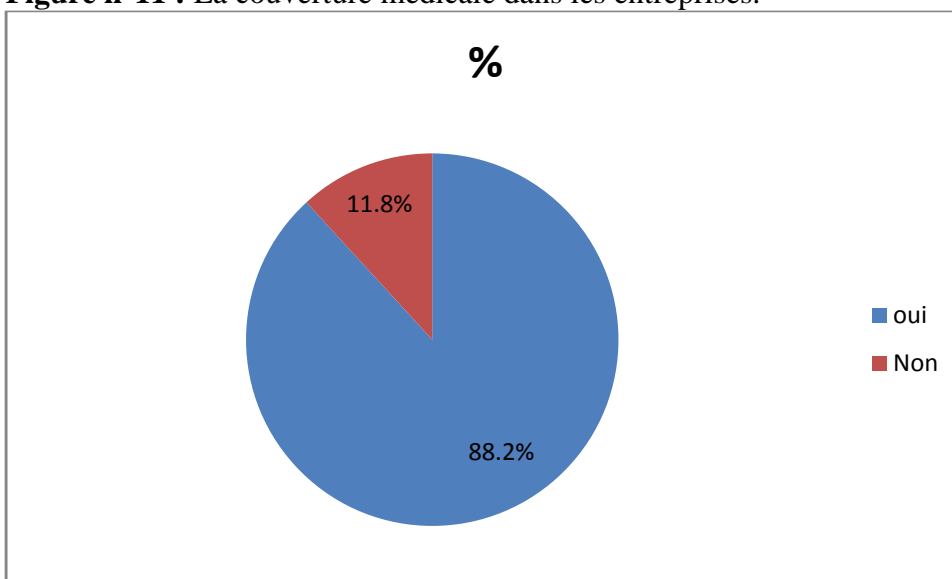
Source : Notre enquête de terrain.

1.7. La couverture médicale dans l'entreprise :

La figure n°11 nous explique que un effectif de 15 entreprises en répondu a oui sur la question n°16 « Dans votre entreprise existe-elle de la couverture médicale pour les employés? », avec un pourcentage de 88.2% et pour les 02 entreprises qui en répondu avec non elles sont un pourcentage de 11.8%

Vu que toutes entreprises utilisent de l'assurance médicale pour leurs employés comme carte de chifa.

Figure n°11 : La couverture médicale dans les entreprises.



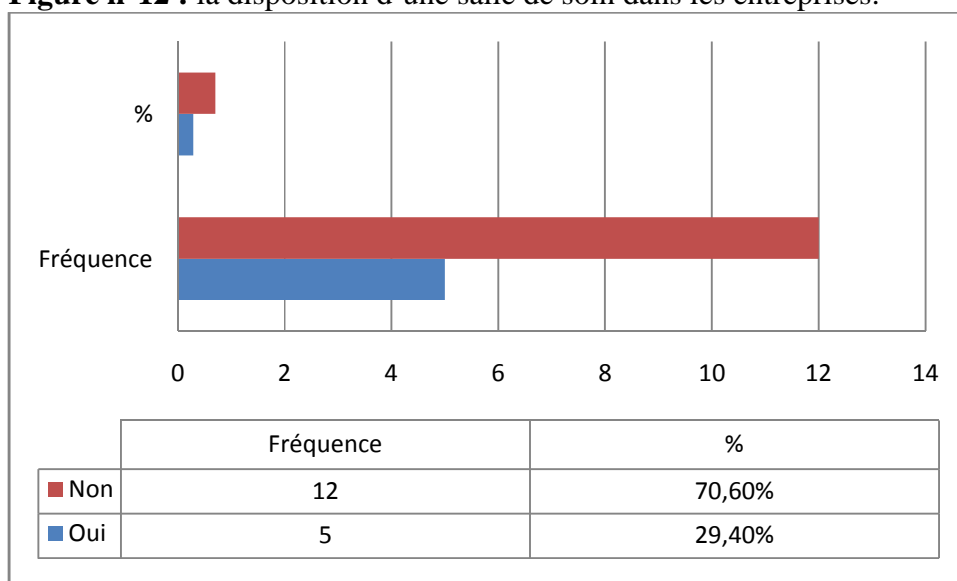
Source : Notre enquête de terrain.

1.8. La salle de soin dans l'entreprise :

La figure n°11 nous montre que 12 entreprise en répondu non pour la question n°17« Votre entreprise dispose-t-elle d'une salle de soins (infirmierie, dispensaire ? » avec un pourcentage de 70.60% et il ya 05 entreprises qui ont répondu oui pour la question par un pourcentage de 29.40%.

Vu que les entreprises on pas des activités qui nécessite une salle de soin.

Figure n°12 : la disposition d'une salle de soin dans les entreprises.



Source : Notre enquête de terrain.

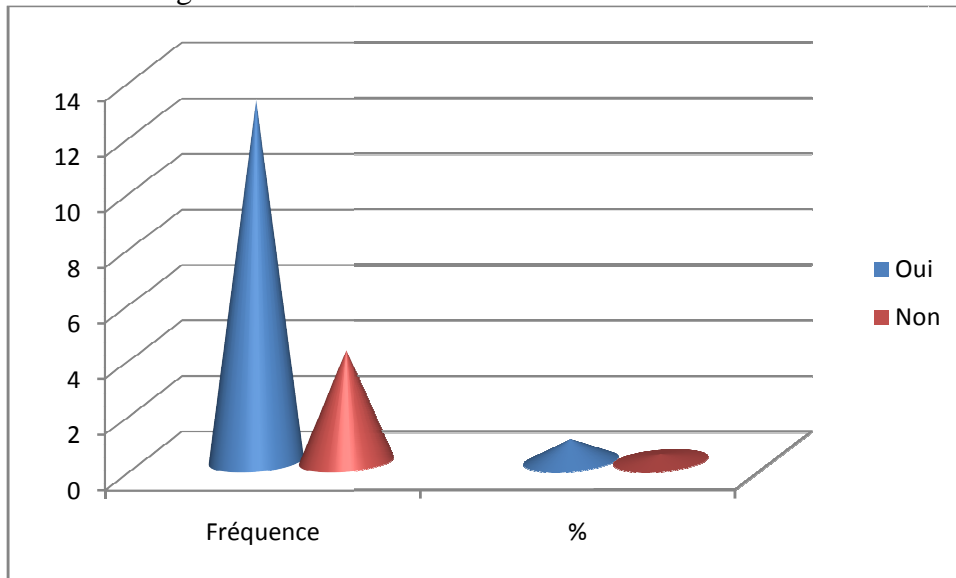
Section02 : Les dimensions de la RSE auprès des entreprises enquêtées.

2.1. La dimension sociale de la RSE selon les entreprises enquêtées :

2.1.1. Encourager les travailleurs à développer des compétences et une carrière à long terme :

La figure n°13 montre que 13 entreprises en répondu oui a la question n° 18« Encouragez-vous vos travailleurs à développer des compétences et une carrière à long terme (exemple : évolution des performances, un plan de formation...)? » avec un pourcentage de 76.5% et 04 entreprises qui on répondu par non elles ont un pourcentage de 23.5%.

Figure n°13 : Encouragement des travailleurs à développer des compétences et une carrière à long terme

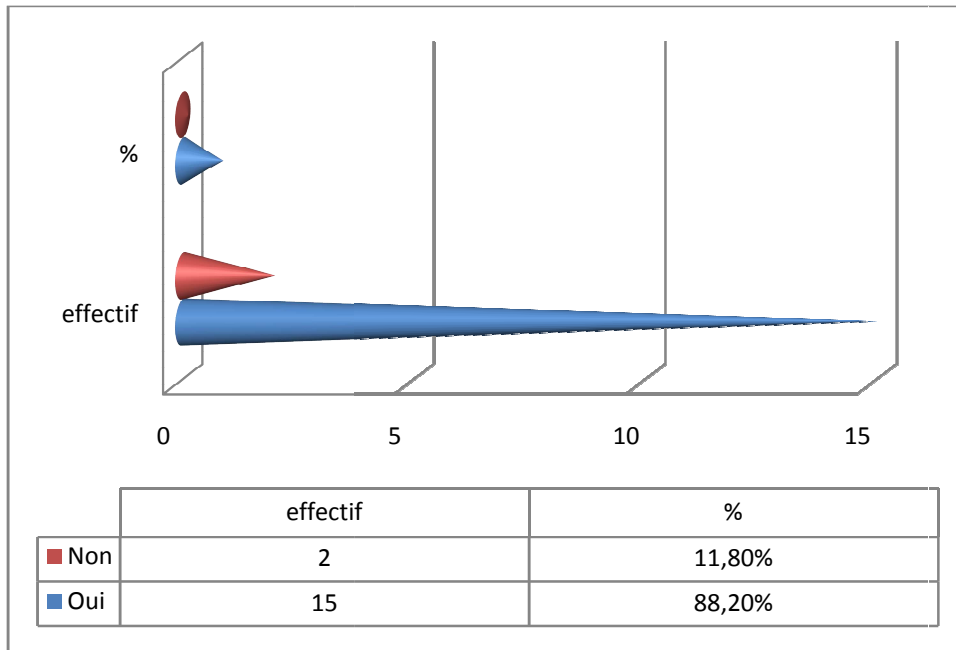


Source : Notre enquête de terrain.

2.1.2. Salaires de l'entreprise récompense les efforts fournis par les travailleurs :

La figure n°14 nous montre que 15 entreprises en répondus par oui pour la question n°19 « Jugez-vous que les salaires de votre entreprise récompensent les efforts fournis par vos travailleurs? » avec un pourcentage de 88.2% et 02 entreprises en répondus par non avec un pourcentage de 11.8%.

Figure n°14 : les salaires des entreprises récompensent les efforts fournis par ses travailleurs.

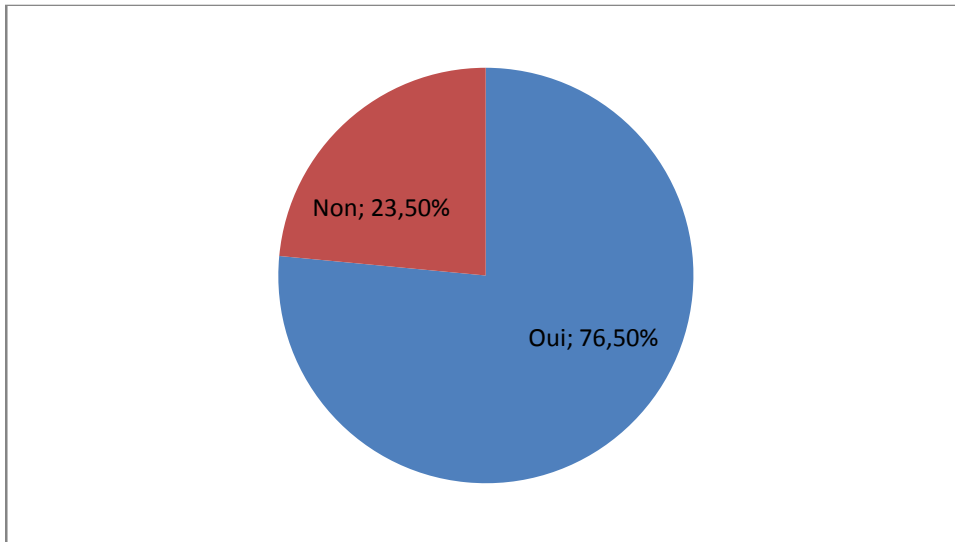


Source : Notre enquête de terrain.

2.1.3. Bon équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée :

La figure n°15 nous montre que 13 entreprises ont répondu oui pour la question n°20 « Votre entreprise offre-t-elle activement à ses salariés un bon équilibre entre vie professionnelle et la vie privée? » avec un pourcentage de 76.5% et un pourcentage de 23.5% pour les 04 entreprises qui ont répondu par non pour la question.

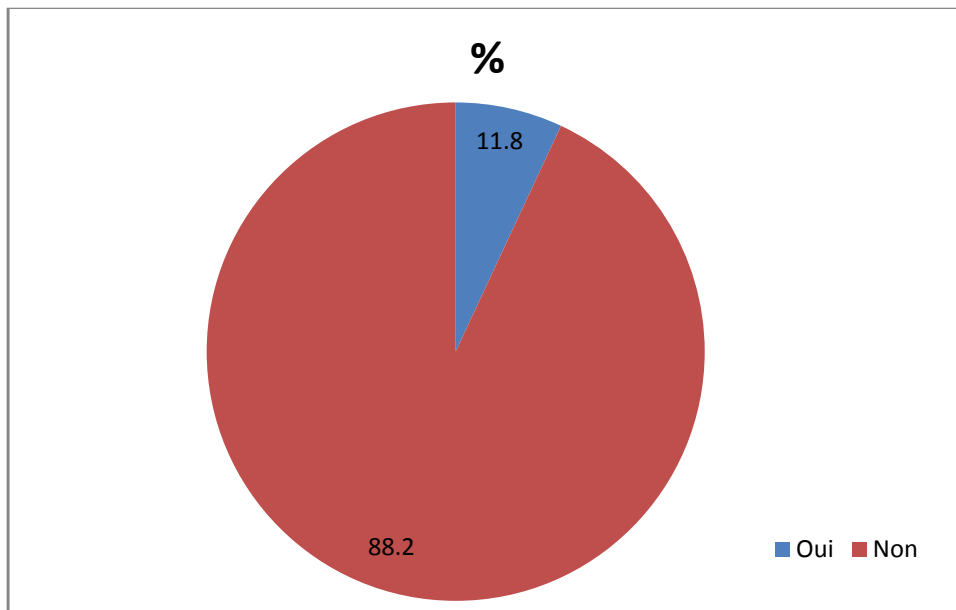
Figure n°15 : L'offre d'un bon équilibre entre vie professionnelle et la vie privée.



Source : Notre enquête de terrain.

2.1.4. La communication interne dans l'entreprise :

La figure n°16 nous montre que 13 entreprises ont répondu oui pour la question n°21 « Selon votre opinion, est ce que la communication interne est nécessaire dans l'entreprise? » avec un pourcentage de 88.2% et un autre pourcentage de 11.8% pour les 02 entreprises qui ont répondu par non pour la question.

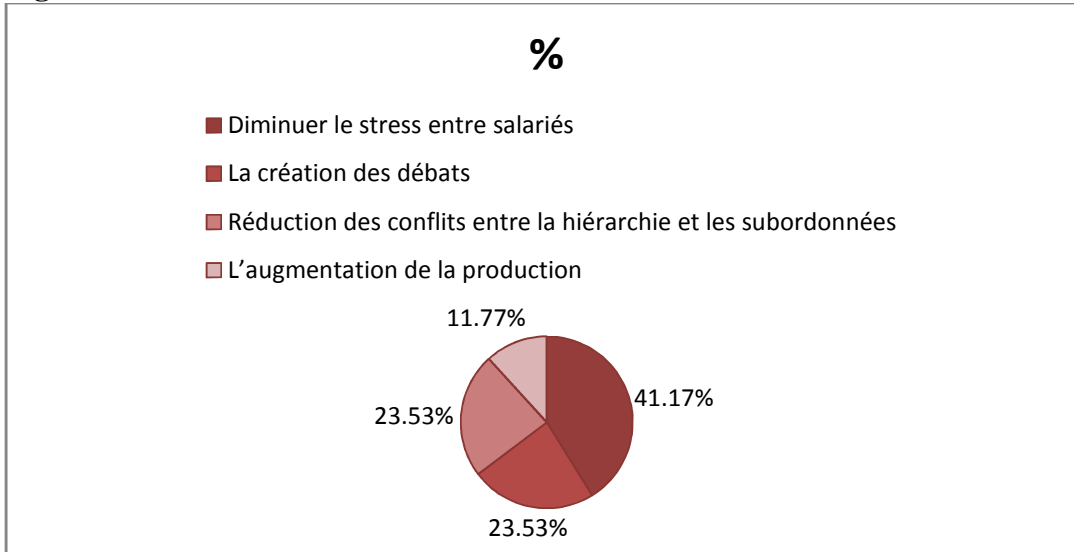
Figure n°16 : La nécessité de la communication interne dans l'entreprise.

Source : Notre enquête de terrain.

2.1.5. La communication interne :

La figure n°17 nous montre que 07 entreprises en dis que la communication interne dans l'entreprise est pour diminuer le stress entre salariés avec un pourcentage de 41.17% et pour la création des débats et réduction des conflits entre les hiérarchie et les subordonnées en un même effectif de 04 entreprises et avec un pourcentage de 23.53% et pour l'augmentation de la production a un effectif de 02 entreprises avec un pourcentage de 17.77%.

Figure n° 17: Le but de la communication interne.

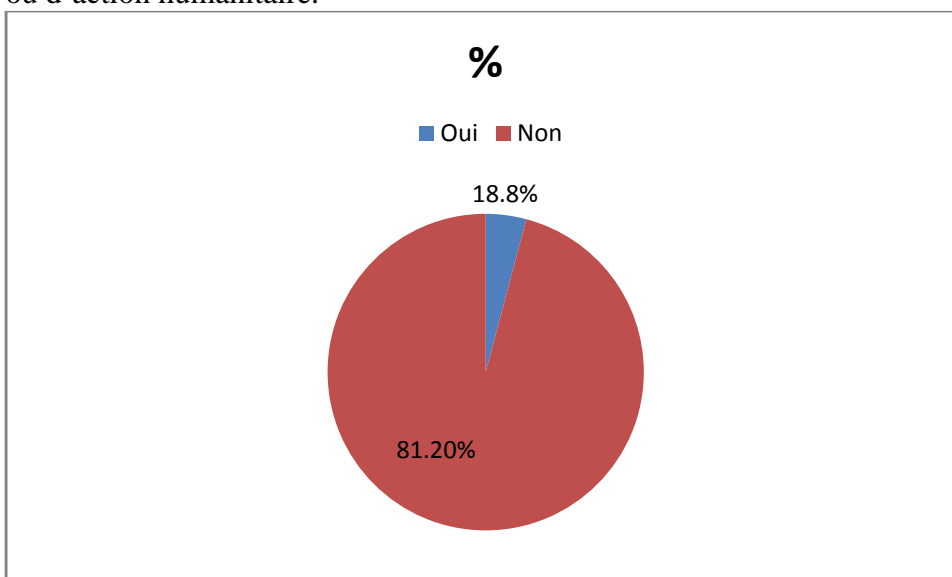


Source : Notre enquête de terrain.

2.1.6. Contribution de l'entreprise dans des activités de mécénat, d'association ou d'action humanitaire :

La Figure n°18 nous montre que 13 entreprises ont répondu oui pour la question n°23 « Votre entreprise contribue-t-elle à des activités de mécénat, d'association ou d'action humanitaire ? » avec un pourcentage de 81.20% et 18.8% regroupant 03 entreprises répondu par non.

Figure n°18 : La contribution de l'entreprise dans des activités de mécénat, d'association ou d'action humanitaire.

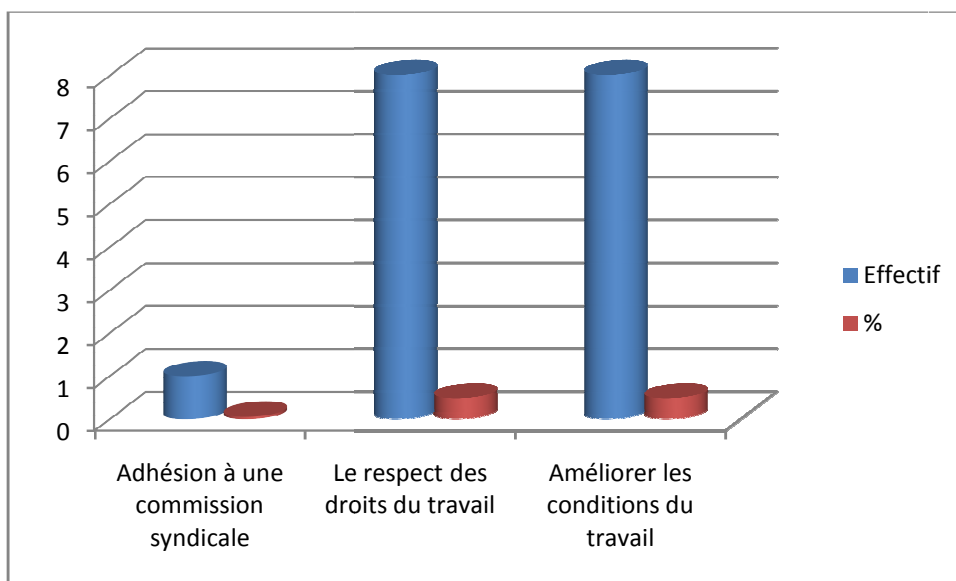


Source : Notre enquête de terrain.

2.1.7. Indicateur de la RSE :

La Figure n°19 fait ressortir qu'améliorer les conditions du travail et Le respect des droits du travail est la préoccupation d'un effectif de 08 entreprises soit 47.06% et que l'adhésion à une commission syndicale est partagé par une seule entreprise pour un pourcentage de 5.88% et 02 entreprises qui on pas répondu sur la question.

Figure n° 19: Les indicateurs de la RSE.



Source : Notre enquête de terrain.

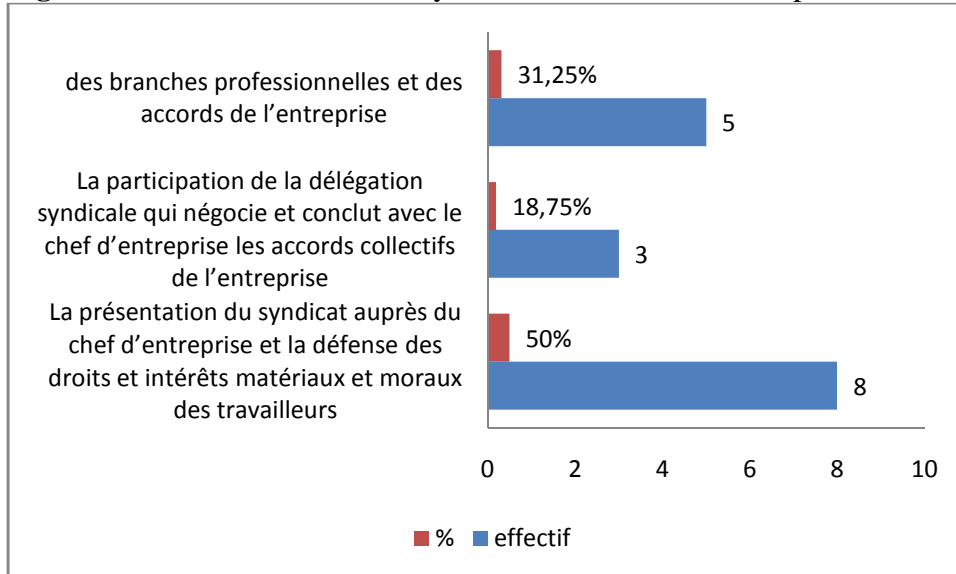
2.1.8. Mission des syndicats au niveau de l'entreprise :

La figure n°20 indique que pour 08 entreprises la mission des syndicats au niveau de leurs entreprises est la présentation du syndicat auprès du chef d'entreprise et la défense des droits et intérêts matériels et moraux des travailleurs avec un pourcentage de 50% et pour La participation de la délégation syndicale qui négocie et conclut avec le chef d'entreprise les accords collectifs de l'entreprise ils sont un effectif 03 entreprises avec un pourcentage de 18.75%.

Pour La présentation à l'employeur des réclamations individuelles et collectives relatives à l'application du code du travail, des conventions des branches professionnelles et des accords de l'entreprise, 31.25% avec un effectif de 05 entreprise l'approuve

Alors qu'une entreprise n'a pas répondu sur cette question.

Figure n°20 : Les missions des syndicats au niveau des entreprises.



Source : Notre enquête de terrain.

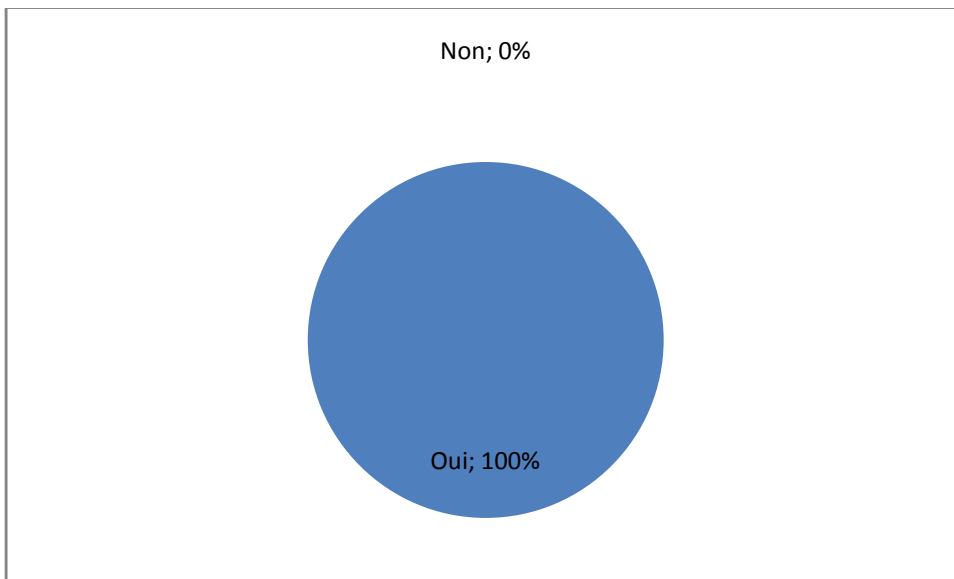
2.2. La dimension environnementale de la RSE selon les entreprises enquêtées :

2.2.1. Impact des activités des entreprises sur l'environnement :

L'ensemble des entreprises ont affirmées leur accord sur la question « Les activités de votre entreprise ont-t-elle des impacts sur l'environnement? » dont les résultats sont illustrés dans la figure n°21, cela est dû essentiellement à l'emplacement des entreprises au pris du port qui exige une préservation de l'environnement. les entreprises qui pollue plus c'est le EBP et BMT et les autre pollue moins

Une entreprise a refusé de répondre sur cette question.

Figure n°21 : L'impact des activités des entreprises sur l'environnement.

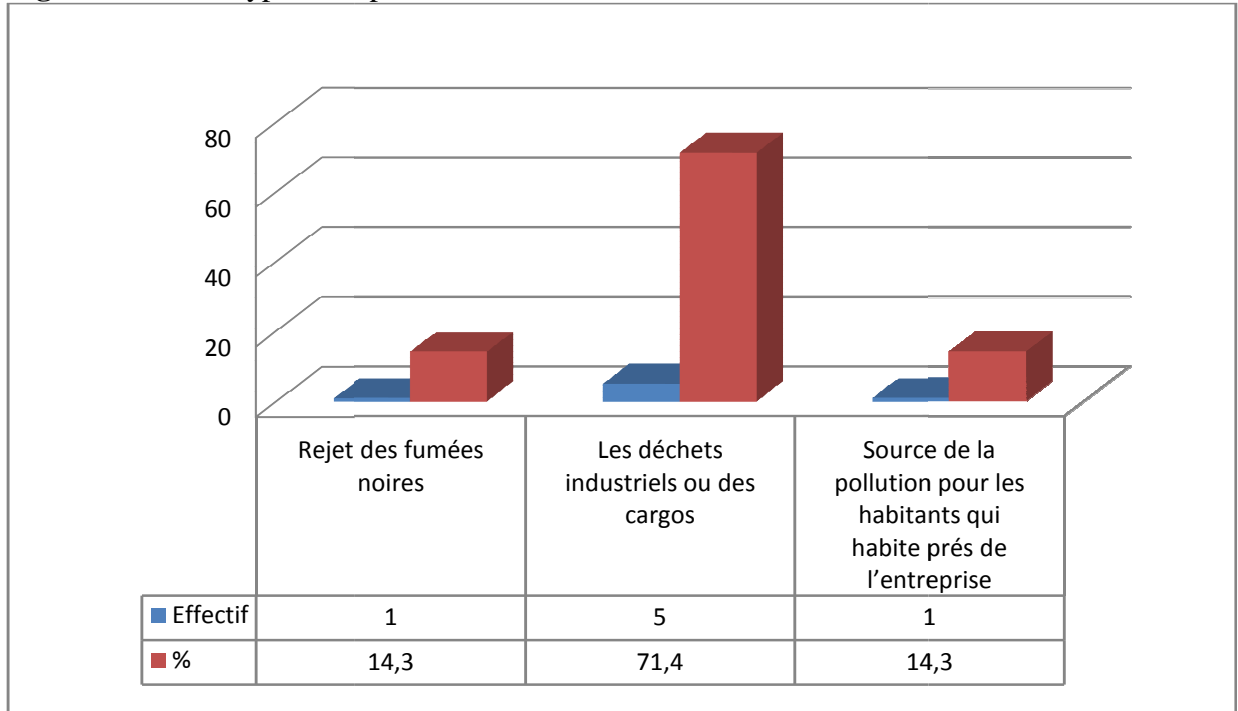


Source : Notre enquête de terrain.

2.2.2. Type de pollution :

La figure n°22 démontre que les entreprises ont un impact sur l'environnement soit par leur déchets industriels ou des cargos dans un pourcentage 71.4% (effectif de 05), ou les rejets des fumées noires, ou encore une source de la pollution pour les habitants qui résident près de l'entreprise avec un effectif d'une (01) entreprise et un pourcentage de 14.3%.

Figure n°22 : Le type de la pollution.



Source : Notre enquête de terrain.

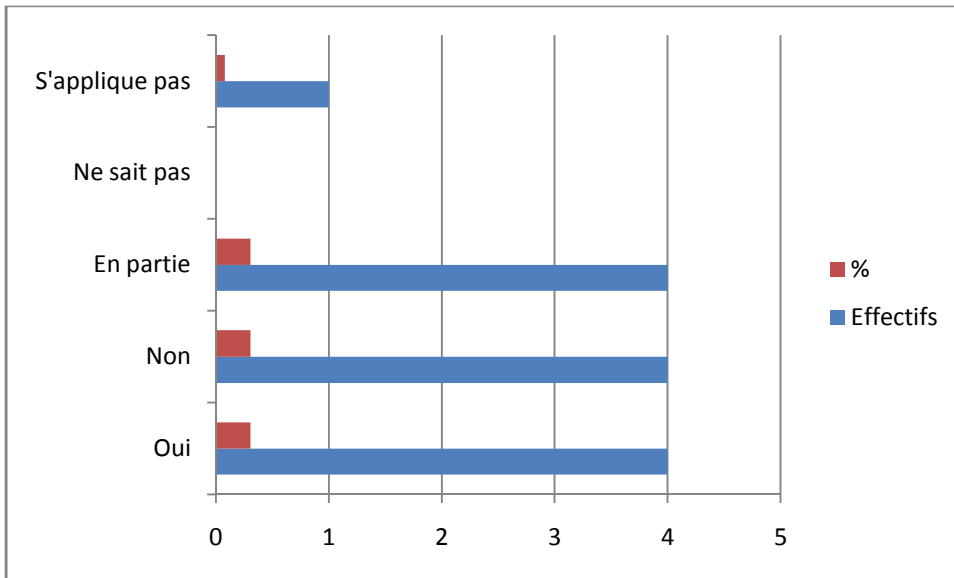
2.2.3. Pratique à rendre compte des performances sociales et environnementales :

La figure n°23 nous montre que pour les pratiques de rendre compte sur les performances sociales et environnementales 30.3% avec un effectifs de 04 entreprises communique totalement ou en parties sur leur résultats, par contre un même pourcentage et effectifs d'entreprise déclarent ne pas communiquer du tout

Les entreprises qui ne s'appliquent pas dans cette démarche représente un pourcentage de 7.7% (une seule entreprise). Pour celles qui ne savent pas, y'a pas eu de réponse.

Quatre (04) entreprises ont refusées de répondre sur cette question.

Figure n° 23: Les pratiques à rendre compte des performances sociales et environnementales

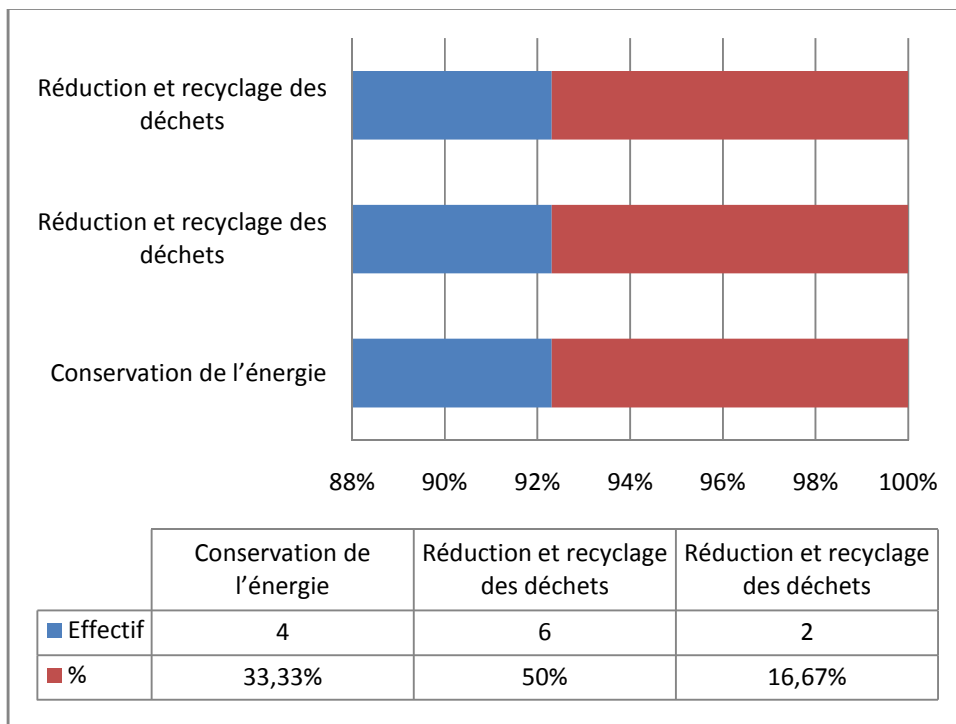


Source : Notre enquête de terrain.

2.2.4. Réduction de l'impact environnemental des entreprises :

La figure n°24 indique que 06 entreprises essayent de réduire l'impact environnemental en terme de Réduction et recyclage des déchets avec un pourcentage de 50%, de conservation de l'énergie a un effectif de 04 entreprises avec un pourcentage de 33.33% et de Prévention de la pollution (par exemple : émission atmosphère et l'eau rejets d'effluent...) a un effectif de 02 entreprises avec un pourcentage de 16.67%.

Figure n°24 : Réduction de l’impact environnemental des entreprises.



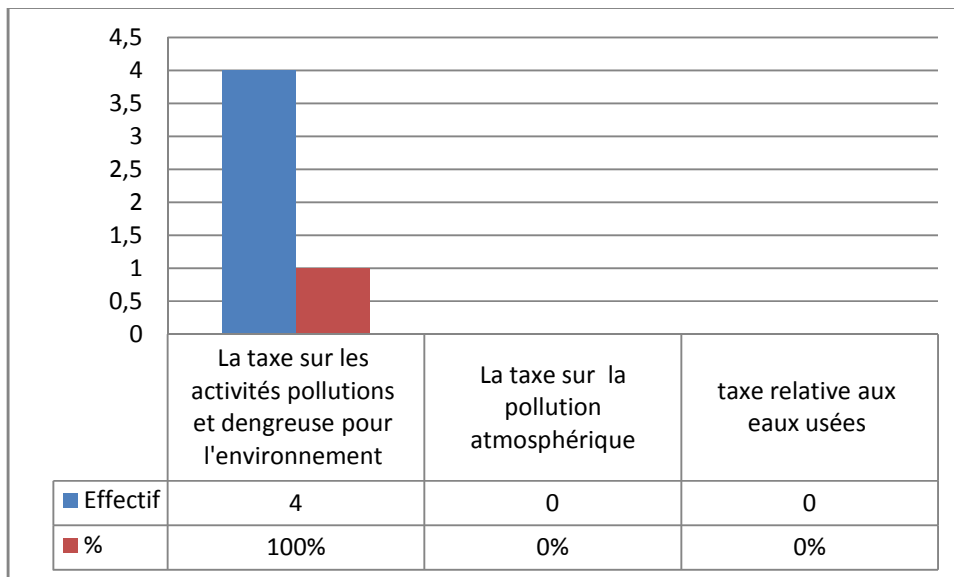
Source : Notre enquête de terrain.

2.2.5. Le type de taxe sur l’environnement et le montant payé :

Sur le payement d’un taxe sur les activités pollutions et dangereuse pour l’environnement, 04 entreprise soit un taux de 100%.

Pour les autres taxes ou le montant à payer, aucune réponse de la part des 13 entreprises questionnées. Et pour le montant aucune entreprise n’a déclare le montant paye car ses des informations privé aux entreprises. Les résultats sont repris dans la figure suivante :

Figure n° 25: Type de taxe sur l'environnement et le montant payé.

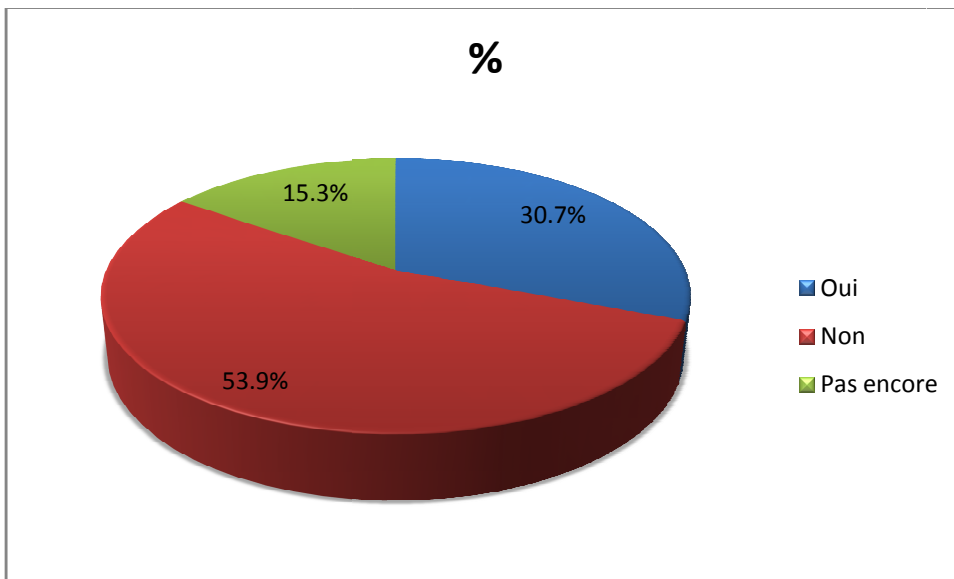


Source : Notre enquête de terrain.

2.2.6. Certification a la norme ISO 14001 :

La figure n°26montre que 07 entreprises en répondu défavorablement a la question n°31« Votre entreprise est-elle certifiée a la norme ISO 14001 ? » avec un pourcentage de 53.9% et 04 entreprise déclarent posséder le certificat avec un pourcentage de 30.7% , aussi 02 entreprises confirme que elles sont encoure de certification Seule 04 entreprises ne se sont pas prononcées sur la question.

Figure n°26 : L'affirmation de la norme ISO 14001

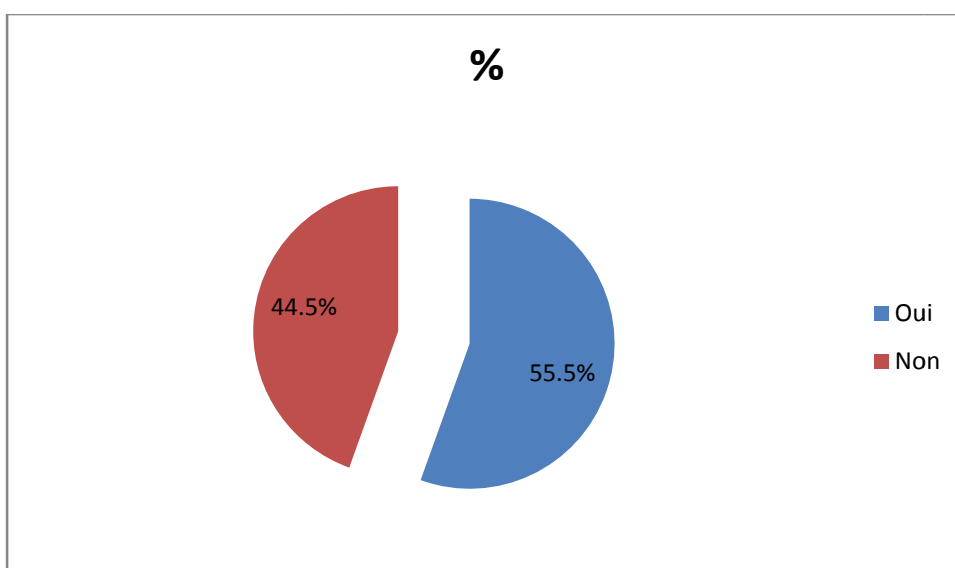


Source : Notre enquête de terrain.

2.2.7. L'intégration plus tard à la norme ISO :

Les résultats obtenus sur la question n° 32 « Si non, envisagez-vous l'intégrer plus tard ? » récapitulés dans La figure n°27, font apparaitre que 55.5%, soit 05 entreprises envisagent d'intégrer plus tard et les 04 autre représentant 44.5%, n'ont pas l'intention de le faire.

Figure n°27 : Intégration plus tard à la norme ISO 14001.

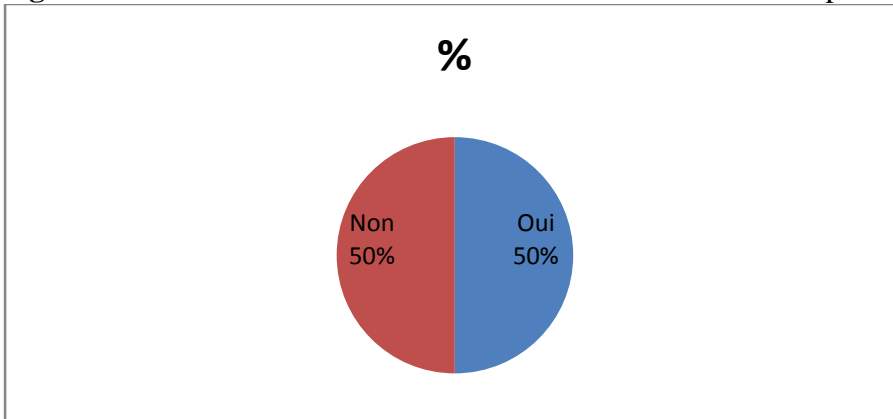


Source : Notre enquête de terrain.

2.2.8. Réalisation des économies en réduisant son impact environnemental :

La figure n°28 montre que la réponse sur la question n°33 «Votre entreprise peut-elle réaliser des économies en réduisant son impact environnemental (par exemple : en réduisant la consommation d'énergie et en évitant la pollution) a une égalité entre oui et non avec un effectif de 06 entreprises et un pourcentage de 50% et que 05 entreprises ont refusé de répondre pour cette question.

Figure n°28 : La réalisation des économies en réduisant son impact environnemental.

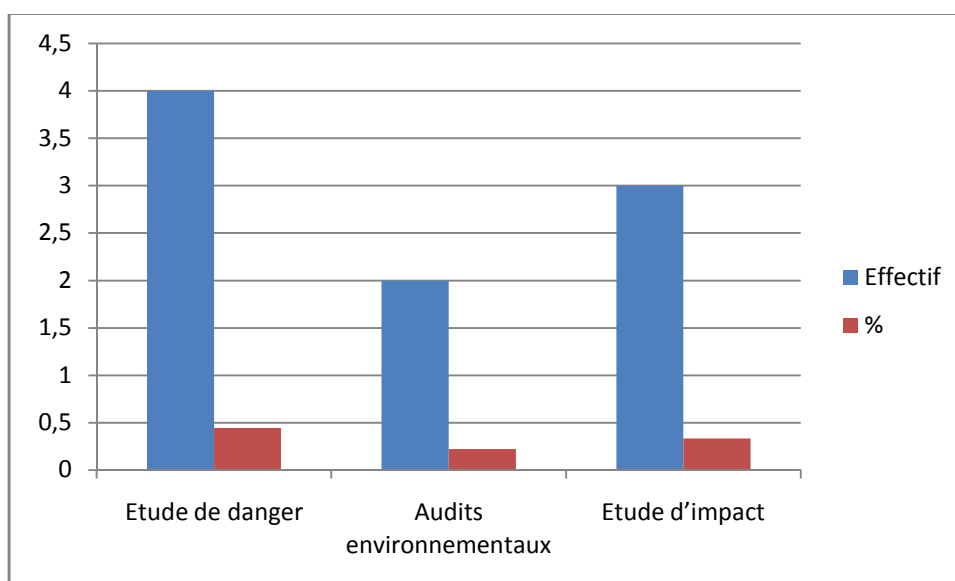


Source : Notre enquête de terrain.

2.2.9. Type d'action environnementale engagée :

Un taux de 44.44% (04 entreprises) déclare engager une étude de dangers, ou un audit environnemental avec un pourcentage de 22.22%, soit un effectif 02 entreprises, Pour l'étude d'impact 33.33% représenté par un effectif de 03 entreprises le pratique alors que 08 entreprises ont refusé de répondre pour cette question.

Figure n° 29: Le type d'action environnementale engagée.



Source : Notre enquête de terrain.

La question n° 35 « Avez-vous des observations à formuler? » posée aux entreprises pour mentionner leurs remarques sur la RSE ; 03 entreprises ont consigné leurs observations comme suite :

BMT : La société Algérienne vient de prendre conscience de ses problèmes et commence à s'organiser et à se mettre aux normes mondiales.

Transit Souidi : En tout une agence de transit notre impact sur l'environnement il est quasiment nul.

EPB : La culture de la RSE nécessite l'adhésion, la contribution et l'implication de toutes les parties prenantes (intéressées), c'est une culture à promouvoir.

Section 03 : Synthèse des résultats de notre enquête de terrain

Notre enquête portant le thème de « la RSE de la willaya de Béjaïa », fondée sur la problématique suivante « Quelle est la place de la RSE dans l'entreprise portuaire? », s'appuie sur l'hypothèse « Les entreprises portuaires et celles auxiliaires au port de la willaya de Béjaïa connaissent la RSE, ont-elles mis une politique ou stratégie de développement durable ou de RSE et que ces entreprises ont un impact sur l'environnement. » nous a accompagnée tout au long de notre travail.

Après avoir achevé l'enquête sur le terrain et collecter les réponses des entreprises, nous avons pu extraire certains enseignements.

Le port de Béjaia est l'un des plus actifs en Algérie, sa position au cœur de la méditerranée occidentale au centre de la côte Algérienne présente une place de choix sur les routes maritimes. EPB est une grande entreprise de transport maritime en Algérie jouant un rôle central dans la gestion de l'économie et la combinaison entre les différents secteurs. Sans oublier La BMT, se situant au niveau de port de Bejaia, cette dernière est implantée au cœur du pays, et les autres entreprises spécialisent dans les opérations de transport maritime comme transitaire, consignataire, participant aux développements des activités portuaires.

L'analyse des données, nous permet d'avoir plus d'éclaircissements et de renseignements sur la notion de la RSE au niveau des entreprises portuaires et limitrophes du port de la wilaya de Béjaia. C'est sur cette base que nous pouvons donner une synthèse générale des résultats.

La dernière partie aborde seulement les deux dimensions, sociale et environnemental des trois qu'englobe la responsabilité sociale de l'entreprise, ainsi la dimension économique n'est pas été développée, vu que celle-ci est présente dans toutes les entreprises et constitue leurs raison d'être.

Par rapport à la perception de la RSE par les responsables des entreprises, il apparaît que 76.5% des entreprises ont entendu parler du concept, aussi nous avons observé que un nombre important annonce avoir engagé une politique ou stratégie de développement durable ou de RSE par un pourcentage de 58.8%, l'orientation essentielle des entreprises est répartie entre la dimension économique et la dimension environnemental avec un même pourcentage de 38.5%.

La pratique de la dimension sociale ensemble bien utilisée dans les entreprises, puisqu'elles affirment l'application de la législation dans le domaine d'emploi, d'endroit de travail, de santé et de sécurité du travail, de la structure de leur carrière...

On conclut que toutes les entreprises sujet d'enquête, garantissent le bien être des travailleurs, cela est traduit par la disponibilité de ces dernières à apporter une couverture médicale pour leur employés

Elles œuvrent à améliorer en continu les conditions de travail en se basant sur l'aspect social, piloté dans chaque entreprise par un responsable RSE ou tout autres département particulier (par exemple : ressources humaines, marketing et relation publique...).

La RSE vis-à vis des impacts sur la société et sur l'environnement, s'explique par une participation transparente et éthique au Développement Durable, y compris à la santé et au bien-être de la société prenant en compte les perspectives, le respect des lois et les normes internationales de comportement et de les intégrées dans l'ensemble de l'organisation mis en œuvre.

La RSE propose une opportunité de renouvellement de dialogue sociale, avec les représentants des salariés, sur des questions nouvelles et fondamentales qui seraient abordées et prises en compte d'une façon globale.

Pour la dimension environnementale, les résultats de notre enquête de terrain montre que toutes les entreprises qui on répondu sur la question concernant l'environnement déclarent qu'elles ont un impact sur l'environnement dont la nature de la pollution est les déchets industriels ou des cargos avec un taux de 71.4%, cela confirment que les entreprises enquêtées fournissent un effort pour la préservation de l'environnement mais il n'est pas vraiment suffisant car en remarque que ce dernier se dégrade de plus en plus dans la willaya de Béjaia,

Sur la taxe sur l'environnement, les résultats font ressortir que peu d'entreprises la paye.

Concernant La norme ISO14001 régissant le management environnemental de caractères à rassurer les consommateurs soucieux de l'environnement est une partie intégrante des normes d'organisation internationales ISO, 62.5% des entreprises enquêtés sont certifiés cette norme.

Conclusion :

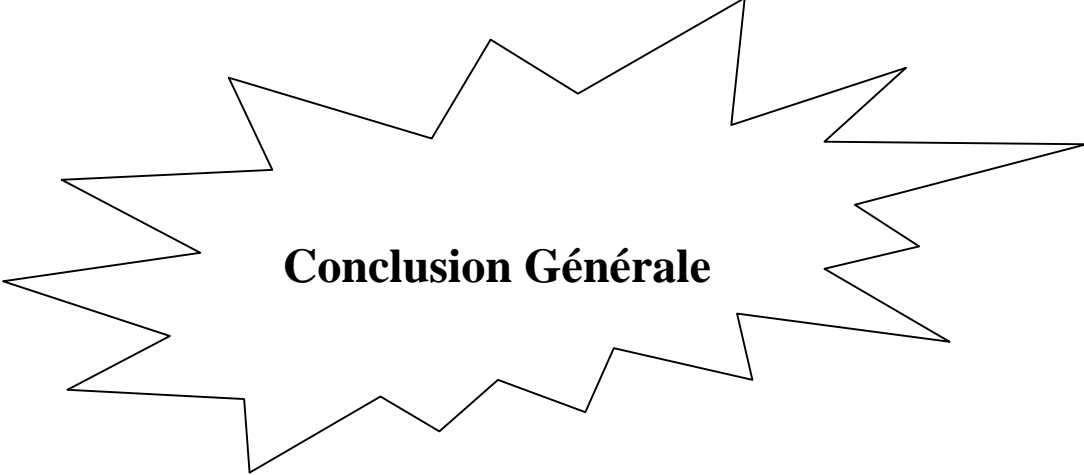
L'analyse des résultats de notre enquête de terrain sur la RSE portuaires et celles a proximités de port de la willaya de Béjaia nous a permis de mettre en évidence que la majorité des entreprises enquêta en déjà entendus parler de la RSE et que 10 sur 17 d'entre elles possèdent une stratégie de développement durable ou de la RSE et que 16 entreprises parmi 17 ont un impact sur l'environnement ce qui nous ramène à confirmer l'hypothèse de départ.

En observe que la RSE est une notion essentielle qui tient un rôle de plus en plus important dans l'entreprise. On entend par RSE les mesures volontaires prises par une entreprise pour exercer ses activités d'une manière durable sur les plans économique, social et environnemental.

Les ressources humaines sont jugées comme un élément fondamental de la valeur immatérielle de l'entreprise. La formation des salariés et leur implication dans la stratégie RSE de l'entreprise contribue à développer l'engagement, la motivation et la loyauté des salariés envers l'entreprise ainsi qu'à attirer et conserver les meilleurs talents.

En entreprise, la communication interne est essentielle pour favoriser une démarche RSE auprès de l'ensemble des salariés. Cela permet non seulement de mobiliser les salariés mais d'encourager leurs talents.

Préserver, améliorer et valoriser l'environnement et les ressources naturelles sur le long terme, en maintenant les grands équilibres écologiques, en réduisant les risques et en prévenant les impacts environnementaux.



Conclusion Générale

Conclusion générale

Conclusion générale

L'intérêt de ce mémoire est de pouvoir mettre en relation ces deux concepts la RSE et le Port. La RSE est une notion à la fois délicate et risquée mais également potentiellement bénéfique pour les entreprises qui l'utilisent, l'objectif de ce mémoire est d'étudier la connaissance des entreprises portuaire de la willaya de Béjaia et son application.

A fin de continuer à garantir avec efficacité l'échelon des 90% des d'échanges commerciaux mondiaux par voie maritime, les économies ont dû planifier les rapports, aménager des chaînes logistiques divers dans lesquels le port, anneau important, interface des différents modes de transport, ce qui le transformer un lieu d'accomplissement de nouvelles formes de valeur ajoutée. Pour se maintenir, l'ensemble des systèmes portuaires se sont modernisés sur tous les plans : institutionnel, organisationnel et managérial, infrastructurel, technologique...

Le port, regroupe des entreprises et des activités autonomes les unes des autres qui s'orientent à une même participation à la même chaîne de valeur, la prestation logistique, vers l'intérêt de leur place.

Le terme de la RSE, en conséquence, il s'agit pas uniquement d'une dimension économique mais aussi de deux autres dimensions telles que sociale et environnemental c'est-à-dire que la RSE est une participation pour engager la transition sociale et environnementale et le but final de la RSE des entreprises est d'atteindre le développement durable.

Les entreprises portuaires sont aussi concernent par la RSE comme toutes autres entreprises malgré sa taille et son secteur d'activité mais elle peut aussi s'appliquer dans toute forme d'organisation.

Donc la RSE ne regarde pas seulement la dimension économique, nous jugeons dans la même extraction que certains auteurs tels que Carrol, Perett. J.M, Allouche... que cette notion touche trois aspects représentés par le volet social, environnemental et économique.

Conclusion générale

La RSE « au sens pratique de terme, se trouve concrétisée au travers du concept Triple Bottom Line : prospérité économique, respect de l'environnement et amélioration de la cohésion sociale »¹.

La majorité des entreprises en Algérie ne donnent que peu d'importance à l'engagement environnemental. Ces entreprises ont, en conséquence, des dispositions qui ne leur autorisent pas souvent de répondre efficacement aux problèmes environnementaux auxquels sont confrontées.

Parallèlement, notre étude expose certaines limites de contrôle. En effet, le faible nombre d'entreprises enquêtées ne permet pas la généralisation des résultats de l'ensemble de la membre des entreprises qui exercent des activités portuaires ou qui on relation avec l'activité portuaire.

L'objectif final du mémoire étant d'infirmer ou de confirmer l'hypothèse formulée dans l'introduction générale. Les résultats du l'enquête de terrain confirme l'hypothèse formulée au départ.

Enfin, compte tenu que la RSE est un phénomène très peu connu, bien que largement pratiqué, nous proposons aux dirigeants des entreprises de faire un programme formaliste pour insérer la RSE dans leurs entreprises afin de favoriser une meilleure compréhension du problème. Nous proposons aussi de mettre sur pied, à l'intérieur de leurs organisations des programmes de formation sociétale en vue d'expliquer la culture d'entreprise à leurs différents employés qui semblent jusqu'ici favoriser leurs cultures individuelles au détriment de la culture d'entreprise.

¹ Presqueux. Y, (2002), « organisation : modèle et représentation, presses universitaires de France, Paris.



Bibliographie

Bibliographie :

Ouvrage :

- Allouche J M. (2006), « Coporante social Responsibility », volume01, concepts, accountability, performance and stakeholders, Palgrave.
- Bauchet P. (1992) : « Le transport maritime », Economica, Pris.
- Bowen H. (1953) « Social responsibilities of the businessman », New York, Harper and Brothers.
- Bonanni C, Haduson S, Lépineux F, Rosé JJ. (2010), « La RSE, La responsabilité sociale des entreprises, théories et pratiques », Dunod, Paris.
- Carrol A B. (2008), « Les trois dimensions de la RSE », management review, vol n°4, Paris.
- Courrent J. (2012), « RSE et développement durablement durable en PME », De boech, Belgique.
- Gond JP, Igalens J. (2008) : « La responsabilité sociale des entreprises », édition Nathan.
- Igalens J, Peretti J M. (2004). « Contribution de l'audit social au respect des droits sociaux fondamentaux », Actes de la 6ième Université de Printemps. Tunisie.
- Mancebo F. (2013) : « Développement durable », Armand Colin, Pris.
- Presqueux Y. (2002), « organisation : modèle et représentation, presses universitaires de France, Paris.
- Wunenburger. J (1993), « Question d'éthique », Presses Universitaire de France, collection 1^{er} cycle.

Mémoire

- Alilat T. (2007), « Les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens. Cas du port du Béjaia », Magister en science économique, option : « espace, développement et mondialisation », université Béjaia.
- Hales H. (2014), « Essai d'analyse de la responsabilité sociale des entreprises en Algérie, cas de la willaya de Béjaia », Master en science économique, option : « Management Economique des Territoire et Entrepreneuriat », université Béjaia.

Bibliographie :

- Merzoug S. (2005), « La place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Béjaia », thèse magistère en sciences économiques, option « gestion de développement », Bejaia.
- Merzoug S. (2014), « Etude du coût de transport dans les échanges internationaux : cas de l'Algérie », thèse de doctorat en sciences économiques, option « gestion de développement », université Bejaia.

Dictionnaire :

- Définition de livre vert de l'UE. (2001), Commission Européenne.

Article :

- Ahmed Zaid M, Tadjine R. (2016) : « Capacité logistique et gouvernance des ports algériens », université Tizi Ouzou, Algérie.
- Banque mondiale. (2006), Rapport sur« Les pays en développement ».
- CNUCED monographies sur la gestion portuaire. (1988), « Mesure et évolution de rendement et de la productivité des ports, CNUCED, New York.
- Code maritime Algérien, article889.
- Mohamed-Cherif F Z. (2007), « Les ports Algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », La revue maritime n°480.
- Mohammed-Cherif F Z. (2007), « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat », la revue maritime n°480.
- Rapport WRI. (2006), PNUD.
- Secrétariat de la CNUCED. (2003),« Manuel de gestion portuaire, publique des Nations Unies, New York.
- Tahari KH. « La responsabilité sociale de l'entreprise en économie de transition », Université Oran

Sites internet:

- <https://regulation.revues.org/9173>.
- <http://www.actu-environnement.com>.
- <http://www.memoireonline.com>.

Bibliographie :

- <http://www.orse.org>.
- [www.entreprise et organisation](http://www.entreprise-et-organisation.com).
- <http://www.wikiberal.org>.
- [Www. logistique conseil.org](http://www.logistiqueconseil.org).
- <http://www.portbooker.com>.
- <http://www.un.org>.
- <http://www.jjel-archeo.123.fr>.
- <http://www.nouara-algerie.com> .
- <http://www.radioalgerie.dz>.
- <https://tem.revues.org>.
- <http://www.mem-algeria.org>.
- <http://www.creg.dz>.
- <http://www.lemonde.fr>.

Liste des Tableaux et des Schémas et figures

Liste des tableaux

Tableau01 : la classification des ports selon Boumessila Abdelkader (Expert-mangement portuaire).....	9
Tableau n°02 : les aspects interne et externe de la RSE.....	28
Tableau n°03 : synthèse des approches théoriques de la RSE (Gond, Igalens, 2008).....	32
Tableau n°04 : Présentation de l'échantillon d'enquête.....	42
Tableau n°05 : attribution de notre échantillon selon leurs caractéristiques.....	43
Tableau n°06 : Le nombre d'employés par catégorie sexe et âges.....	44
Tableau n°07 : Le nombre d'effectifs par type de contrat.....	46
Tableau n°08 : Le nombre d'effectif par ancienneté.....	47

Liste des figures :

Figure01 :L'implantation des entreprises.....	48
Figure n°02 : Le niveau d'implantation d'entreprise.....	48
Figure n°03 : Le domaine de travail des entreprises.....	49
Figure n°04 : Le salaire minimum au sein des entreprises.....	50
Figure n°05 : la connaissance de la RSE par les entreprises.....	52
Figure n° 06 : la politique ou stratégie de développement durable ou de RSE.....	52
Figure n°07 : la nature de la RSE.....	53
Figure n°08 : L'importance de la RSE.....	54
Figure n° 09 : Responsable de la RSE dans l'entreprise.....	55
Figure n° 10 : Objectif de l'application de la RSE.....	56
Figure n°11 : La couverture médicale dans les entreprises.....	56
Figure n°12 : la disposition d'une salle de soin dans les entreprises.....	57
Figure n°13 : Encouragement des travailleurs à développer des compétences et une carrière à long terme.....	58
Figure n°14 : les salaires des entreprises récompensent les efforts fournis par ses travailleurs.....	59

Liste des Tableaux et des Schémas et figures

Figure n°15 : L'offre d'un bon équilibre entre vie professionnelle et la vie privée.....	60
Figure n°16 : La nécessité de la communication interne dans l'entreprise.....	61
Figure n° 17: Le but de la communication interne.....	62
Figure n°18 : La contribution de l'entreprise dans des activités de mécénat, d'association ou d'action humanitaire.....	62
Figure n° 19: Les indicateurs de la RSE.....	63
Figure n°20 : Les missions des syndicats au niveau des entreprise.....	64
Figure n°21 : L'impact des activités des entreprises sur l'environnement.....	65
Figure n°22 : Le type de la pollution.....	66
Figure n° 23: Les pratiques à rendre compte des performances sociales et environnementales.....	67
Figure n°24 : Réduction de l'impact environnemental des entreprises.....	68
Figure n° 25: Type de taxe sur l'environnement et le montant payé.....	69
Figure n°26 : L'affirmation de la norme ISO 14001.....	70
Figure n°27 : Intégration plus tard à la norme ISO 14001.....	70
Figure n°28 : La réalisation des économies en réduisant son impact environnemental.....	71
Figure n° 29: Le type d'action environnementale engagée.....	72
Liste des Schémas	
Schéma 01 : modèle de l'entreprise en termes de parties prenantes.....	30

Université A. Mira de Béjaia

Faculté des sciences économiques et commerciales et des sciences de gestion

Département des sciences économiques

Master économie de transport

Questionnaire

Ce questionnaire fait dans le cadre d'un travail universitaire de master encadré par Mme Oussalem Alia, intitulé «la responsabilité sociale des entreprises portuaire et entreprises auxiliaire au port», cas de port de Béjaia. Cette enquête vise à avoir une vue sur le concept de la RSE portuaire et entreprises a proximité du port.

De même les informations obtenues lors de cette enquête ne feront aucun objet de publication en l'état, et resteront anonymes.

Nous comptons sur votre collaboration pour mener à bien faire notre travail de recherche veuillez agréer nos salutations les plus distinguées.

Moulai Yasmina

I. Présentation de l'entreprise portuaire et entreprise auxiliaire du port :

1. Identification de l'entreprise :

- Identification de l'entreprise :.....
- Raison sociale.....
- Secteur d'activité.....
- Date de création.....

2. Quel est le statut juridique de votre entreprise ?

- EURL
- SARL
- SNC
- SPA
- Autre (veuillez-préciser).....

3. Quel est le nombre d'employés par catégorie sexe et âges ?

	18-30 ans	31-50 ans	Plus de 50 ans
Hommes			
Femmes			
Total			

4. Quel est le nombre d'effectifs par type de contrat ?

	Hommes	Femmes
Effectifs en CDI		
Effectifs en CDD		
Total		

5. Quel est le nombre D'effectif par ancienneté

	Ancienneté				
	0-5 ans	6-10 ans	11-15 ans	16-20 ans	+20 ans
Hommes					
Femmes					

6. Quel est le salaire minimum au sein de votre entreprise ?

- Inferieur à 15000 DA
- 15000DA
- 18000DA
- Plus de 20000DA

7. L'entreprise est-elle dans le cadre ?

- Une zone d'activité
- Une zone industrielle
- Autre (Veuillez préciser).....

8. votre entreprise est implante au niveau ?

- Local
- National
- International

9. Quel est votre domaine de travail?

- Gouvernement
- Organisation non gouvernementale
- Entreprise privée
- Entreprise publique
- Autres (veuillez préciser).....

II. Perception de la responsabilité sociale des entreprises :

10. Avez-vous déjà entendu parler de la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE)?

- Oui
- Non

11. Votre entreprise dispose-t-elle d'une politique ou d'une stratégie de développement ou de RSE ?

- Oui
- non

12. Si oui pour la question précédente pouvez –vous préciser sa nature ?

- Environnementale

- Sociale
- Economique

13. Pour vous, la RSE, c'est avant tout ?

- Opportunité
- Une conviction
- Une contrainte
- Un axe de communication

14. Qui s'occupe de la RSE dans votre entreprise ?

- Un département particulier (par exemple : ressources humaines, marketing et relation publiques...)
- Une seule personne
- Autre (Veuillez préciser).....

15. Selon votre entreprise l'application de la RSE a pour objectif de :

- Améliorer en continu les conditions de travail
- Renforce la gouvernance de l'entreprise
- Se conformer aux différentes lois et réglementations
- Respect l'environnement naturel

16. Dans votre entreprise existe-elle de la couverture médicale pour les employés ?

- Oui
- Non

17. Votre entreprise dispose-t-elle d'une salle de soins (infirmierie, dispensaire) ?

- Oui
- Non

III. Les dimensions de la responsabilité de la RSE :

III.1. Questions relatives à la dimension sociale :

18. Encouragez-vous vos travailleurs à développer des compétences et une carrière à long terme (exemple : évolution des performances, un plan de formation...) ?

- Oui

- Non

19. Jugez-vous que les salaires de votre entreprise récompensent les efforts fournis par vos travailleurs ?

- Oui

- Non

20. Votre entreprise offre-t-elle activement à ses salariés un bon équilibre entre vie professionnelle et la vie privée ?

- Oui

- Non

21. Selon votre opinion, est ce que la communication interne est nécessaire dans l'entreprise ?

- Oui

- Non

22. Si vous répondez oui pour la question précédente es-ce que pour ?

- Diminuer le stress entre salariés
- La création des débats
- Réduction des conflits entre la hiérarchie et les subordonnés
- L'augmentation de la production

23. Votre entreprise contribue-t-elle à des activités de mécénat, d'association ou d'action humanitaire ?

- Oui

- Non

24. Parmi ces indicateurs de la RSE, quel est le plus important selon vous ?

- Adhésion à une commission syndicale
- Le respect des droits du travail
- Améliorer les conditions du travail

25. Selon vous quels sont les missions des syndicats au niveau de votre entreprise ?

- La présentation du syndicat auprès du chef d'entreprise et la défense des droits et intérêts matériels et moraux des travailleurs

- La participation de la délégation syndicale qui négocie et conclut avec le chef d'entreprise les accords collectifs de l'entreprise
- La présentation à l'employeur des réclamations individuelles et collectives relatives à l'application du code du travail, des conventions des branches professionnelles et des accords de l'entreprise

III.2 Question relative à la dimension environnementale :

26. Les activités de votre entreprise ont-elle des impacts sur l'environnement ?

- Oui
- Non

27. Si vous répondez oui pour la question précédente alors lesquels ?

- Rejet des fumées noires
- Les déchets industriels ou des cargos
- Source de la pollution pour les habitants qui habitent près de l'entreprise

28. Avez-vous des pratiques consistant à rendre compte de vos performances sociales et environnementales ?

- Oui
- Non
- En partie
- Ne sait pas
- S'applique pas

29. Avez-vous essayé de réduire l'impact environnemental de votre entreprise en terme de ?

- Conservation de l'énergie
- Réduction et recyclage des déchets
- Prévention de la pollution (par exemple : émission atmosphère et l'eau rejets d'effluent...)

30. Quel type de taxe sur l'environnement payez-vous et quel est le montant payé pour l'année 2015 ?

- La taxe sur les activités polluantes et dangereuses pour l'environnement
- La taxe sur la pollution atmosphérique
- La taxe relative aux eaux usées

- **Autres (Veuillez préciser).....**
- **Le montant payé en 2015.....**

31. Votre entreprise est-elle certifiée la norme ISO 14001 ?

- **Oui**
- **Non**
- **En**

32. Si non, envisagez-vous l'intégrer plus tard ?

- **Oui**
- **Non**

33. Votre entreprise peut-elle réaliser des économies en réduisant son impact environnemental (par exemple : en réduisant la consommation d'énergie et en évitant la pollution) ?

- **Oui**
- **Non**

34. Quel type d'action environnementale avez-vous engagée ?

- **Etude de danger**
- **Audits environnementaux**
- **Etude d'impact**

35. Avez-vous des observations à formuler?

.....

.....

.....

.....

Merci pour votre collaboration.



Table de matière

Table des matières

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction Générale.....	1
Chapitre0I : Port et activité portuaire.....	4
Introduction.....	4
Section 01 : Eléments essentiels et notions générales de l'activité portuaire.....	4
1.1.Définition d'un port.....	4
1.1.1. Les sens du port.....	5
1.2.La classification des ports.....	6
1.2.1 : La classification de la CNUCED.....	6
1.2.2. Classification selon les caractéristiques naturelles et les fonctions.....	10
1.2.2.1. Classification selon les caractéristiques naturelles:.....	10
1.2.2.2. Classification selon les fonctions.....	10
Section 02 : Les acteurs de la place portuaire et le rôle des ports dans le développement économique :.....	11
2.1. Les acteurs de la place portuaire.....	11
2.1.1. Le transitaire.....	11
2.1.2. Consignataire :.....	11
2.1.3. Douane.....	12
2.1.4. L'autorité portuaire.....	13
2.1.5. L'entreprise portuaire.....	13
2.1.6. La communauté portuaire.....	14
2.1.7. L'agglomération portuaire.....	14

Table des matières

2.2. L'organisation portuaire.....	14
2.2.1. Le port dit « propriétaire foncier » (Landlord Port).....	15
2.2.2. Le port dit « port opérateur » (Operating port).....	15
2.2.3Le port dit « port outil » (Tool port)	15
2.3.L'importance économique des ports et son objectif économique.....	15
2.3.1. Le rôle des ports dans le développement économique.....	16
2.3.1.1. Le développement par le commerce extérieur.....	16
2.3.1.2. Le développement par l'industrialisation.....	16
2.3.1.3. Le développement par l'aménagement du territoire.....	17
2.3.2. L'objectif économique du port.....	17
Section 03 : Activité portuaire en Algérie et auxiliaires du transport international.....	17
3.1. Situation portuaire et logistique de l'Algérie.....	18
3.2. La gouvernance du système portuaire Algérien.....	19
3.2.1. L'identification de nouveaux acteurs.....	19
3.2.2. L'acteur public.....	21
3.3. Les Ports d'Algérie.....	21
Conclusion.....	21
Chapitre II : Généralité sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE).....	23
Introduction.....	23
Section 01 : Eléments essentiels et notions générales sur la responsabilité sociale des entreprises.....	23
1.1. Définition des concepts clés de la RSE.....	24
1.1.1.Concept responsabilité.....	24
1.1.2. Concept sociale.....	24
1.1.3.Concept entreprise.....	25
1.2. Définition de la responsabilité sociale des entreprises.....	25
1.2.1. Selon Jean Marie Peretti.....	26

Table des matières

1.2.2. Selon VIGO, agence européenne de notation.....	26
1.2.3. Selon différentes entreprises.....	26
1.2.4. Autre définition.....	26
1.3. L'évaluation de la responsabilité sociale des entreprises.....	27
1.3.1. Responsabilité économique.....	27
1.3.2. Responsabilité légale.....	27
1.3.3. Responsabilité morale.....	28
1.4. Notions périphériques concourantes à la RSE.....	28
1.4.1. Le développement durable.....	29
1.4.2. Gouvernance d'entreprise.....	29
1.4.3. La théories des parties prenantes (Stakeholder Theory).....	30
1.4.5. La légitime sociale.....	31
1.4.6. L'Investissement Socialement Responsable (ISR).....	31
Section 02 : Les fondements théoriques de la RSE.....	32
2.1. Les pères fondateurs de la RSE.....	33
2.2. Apport de la théorie socio-économique.....	34
2.3. La littérature actuelle.....	34
Section 03 : La RSE en Algérie.....	35
3.1. Contexte économique.....	35
3.2. Les organismes nationaux.....	36
3.3. Le droit d'environnement.....	37
3.4. Accord de l'Algérie aux traites internationales.....	37
3.5. Le code de travail.....	37
3.6. La préservation de l'environnement et la responsabilité sociale.....	38
Conclusion.....	38
Chapitre III : Méthodologie et présentation de l'échantillon.....	40

Table des matières

Introduction.....	40
Section 01 : Méthodologie de l'enquête.....	40
1.1. L'objectif de l'enquête.....	40
1.2. La forme et le contenu du questionnaire.....	40
1.2.1. Le contenu du questionnaire.....	40
1.2.2. La forme du questionnaire.....	40
1.3. Le déroulement de l'enquête.....	41
1.3.1. L'échantillon initial.....	42
1.3.2. L'échantillon final.....	43
Section 02 : présentation et caractéristiques de l'échantillon.....	43
2.1. Les caractéristique des entreprises enquêtées.....	43
2.2. Nombre d'employés par catégorie sexe et âges.....	44
2.3. Nombre d'effectifs par type de contrat	45
2.4. Nombre d'effectif par ancienneté	46
2.5. Implantation des entreprises.....	47
2.6. Le niveau d'implantation d'entreprise.....	48
2.7. Domaine de travail des entreprises.....	49
2.8. Salaire minimum au sein des entreprises.....	49
Conclusion.....	50
Chapitre IV : RSE en pratique.....	51
Introduction.....	51
Section 01 : Perception de la responsabilité sociale des entreprises.....	51
1.1.La connaissance de concept de la RSE.....	51
1.2.Politique ou Stratégie de développement durable ou de RSE.....	52
1.3. Nature de la RSE.....	53
1.4.Importance de la RSE.....	53

Table des matières

1.5. Le responsable de la RSE dans l'entreprise.....	54
1.6. L'objectif de l'application de la RSE.....	55
1.7. La couverture médicale dans l'entreprise.....	56
1.8. La salle de soin dans l'entreprise	57
Section02 : Les dimensions de la RSE auprès des entreprises enquêtées.....	57
2.1. La dimension sociale de la RSE selon les entreprises enquêtées.....	57
2.1.1. Encourager les travailleurs à développer des compétences et une carrière à long terme.....	57
2.1.2. Salaires de l'entreprise récompense les efforts fournis par les travailleurs.....	58
2.1.3. Bon équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée.....	59
2.1.4. La communication interne dans l'entreprise.....	60
2.1.5. La communication interne.....	61
2.1.6. Contribution de l'entreprise dans des activités de mécénat, d'association ou d'action humanitaire	62
2.1.7. Indicateur de la RSE.....	63
2.1.8. Mission des syndicats au niveau de l'entreprise.....	63
2.2. La dimension environnementale de la RSE selon les entreprises enquêtées.....	64
2.2.1. Impact des activités des entreprises sur l'environnement.....	64
2.2.2. Type de pollution.....	65
2.2.3. Pratique à rendre compte des performances sociales et environnementales.....	66
2.2.4. Réduction de l'impact environnemental des entreprises.....	67
2.2.5. Le type de taxe sur l'environnement et le montant payé.....	68
2.2.6. Certification a la norme ISO 14001.....	69
2.2.7. L'intégration plus tard à la norme ISO.....	70
2.2.8. Réalisation des économies en réduisant son impact environnemental.....	71
2.2.9. Type d'action environnementale engagée.....	71
Section 03 : Synthèse des résultats de notre enquête de terrain.....	72

Table des matières

Conclusion :.....75

Conclusion générale.....76

Bibliographie

Liste des tableaux

Liste des figures

Annexes

Table des matières

Résumé

Résumé

Installer la RSE dans une entreprise c'est s'entreprendre dans une ou des démarches selon une ou plusieurs des dimensions environnementale, économique ou sociale, auprès d'une ou plusieurs parties prenantes. Enfin, ce concept se présente comme un nouvel instrument utilisé par les entreprises qui les obligent de s'intéresser non seulement des bénéfiques et de recherche de profit maximum, de la richesse des actionnaires, mais aussi de la vie et des conditions du travail des employés, le développement des lieux dans laquelle elles réalisent ses activités ainsi que la préservation de l'environnement.

L'objectif de ce mémoire est de comprendre comment les entreprises portuaires et entreprises auxiliaires au port incluent le concept et les outils de la RSE. Dans cette étude, nous avons analysé les rapports de développement durable des entreprises portuaire et entreprises auxiliaires au port et la RSE. Dans ce cas nous avons effectués un questionnaire au près de 17 entreprises ca dans le cadre d'une enquête de terrain.

Mot clé : RSE, développement durable, entreprises portuaire, port, transport terrestre, transport maritime, ...

Abstract

Install CSR in a company is to engage in one or steps in one or more of the environmental, economic and social dimensions, with one or more stakeholders. Finally, this concept is as a new instrument used by companies that require them to focus not only profits and research maximum profit, shareholder wealth, but also the lives and conditions of work of employees the development of places in which they perform their activities as well as the preservation of the environment.

The objective of this paper is to understand how the port and auxiliary business enterprises at the port include the concept and tools of CSR. In this study, we analyzed the sustainability reports of port and auxiliary business enterprises to port and CSR. In this case we have made a questionnaire to nearly 17 ca companies as part of a field survey.

Keyword: CSR, sustainable development, port companies, port, land transport, maritime transport, ...

ملخص

تثبيت المسؤولية الاجتماعية للشركات في الشركة هو المشاركة في واحدة أو الخطوات في واحد أو أكثر من الأبعاد البيئية والاقتصادية والاجتماعية، مع أصحاب المصلحة واحدة أو أكثر. وأخيرا، وهذا المفهوم هو بمثابة أداة جديدة تستخدمها الشركات التي تتطلب منهم التركيز الأرباح ليس فقط وأقصى ربح البحوث، وثروة المساهمين، ولكن أيضا حياة وظروف عمل الموظفين تطوير الأماكن التي يؤديون أنشطتها، فضلا عن الحفاظ على البيئة.

الهدف من هذه الورقة هو أن نفهم كيف تشمل مؤسسات الموانئ والأعمال المساعدة في ميناء مفهوم وأدوات المسؤولية الاجتماعية للشركات. في هذه الدراسة، قمنا بتحليل تقارير الاستدامة من الميناء والأعمال مساعدة الشركات على الميناء والمسؤولية الاجتماعية للشركات. في هذه الحالة حققنا الاستبيان إلى ما يقرب من 17 شركة كجزء من المسح الميداني.

الكلمة: المسؤولية الاجتماعية للشركات، والتنمية المستدامة، وشركات الميناء، ميناء، النقل البري، والنقل البحري، ...