



**UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA
FACULTE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES
DEPARTEMENT DES SCIENCES SOCIALES**

MÉMOIRE DE FIN DE CYCLE

**En vue de l'obtention d'un diplôme de Master
OPTION : SOCIOLOGIE DE LA SANTE**

Thème

**Les mesures de prévention face aux risques
professionnels chez les manutentionnaires.**

Cas de l'Entreprise Portuaire de Bejaia. (EPB)

Réalisé par:

BETTOUCHE Nabil.

YAHIAOUI Fouad.

Encadreur :

M^r : AMRANE Hacene.

Année universitaire 2014-2015

Remerciements

Nous remercions le Dieu de nous avoir donné du courage et de la détermination pour mener à terme ce travail.

Nous tenons à exprimer nos sincères remerciements à notre encadreur monsieur **AMRANE Hacene** pour l'encadrement de ce travail, sa disponibilité, ses conseils et surtout ses critiques qui nous ont permis d'avancer dans nos recherches.

On tien également à remercier le responsable de la spécialité le **Dr Abdel Halim BERRETIMA**.

On tient à remercier tout particulièrement nos très chers parents pour leur soutien et leurs encouragements.

On tient à remercier plus particulièrement notre promotrice à l'Entreprise Portuaire de Bejaïa **Melle BARCHICHE Amel**, pour ses conseils, pour le temps qu'elle nous a consacré, pour ces différentes réunions qui nous ont aidés à comprendre notre travail.

Un grand remerciement à tous les manutentionnaires, pour leur accueil et de nous avoir dévoilé les raisons du plaisir qu'ils trouvaient dans leur travail et les raisons de leur souffrance et de leurs inquiétudes.

Nous tenons à remercier l'ensemble des enseignants de la formation « sociologie de la santé » qui nous ont jamais épargner d'effort pour nous former, ainsi que tous les enseignants de la faculté SHS.

Un grand remerciement à monsieur **ZEMOURI Youcef**.

Merci aux étudiants de « sociologie de la santé » pour leur partage de connaissances, d'idées, de savoir, et pour leur soutien durant ce parcours.

Dédicaces

Je dédie ce travail qui est le fruit de plusieurs Années d'études à :
Mes chers et respectueux parents en récompense à leurs sacrifices et
à leur clairvoyance qui m'ont servi et me serviront tout au long de
ma vie

Mes chers frères pour leur soutien.

Ma sœur son mari et ses fils

Mon cher binôme « Fouad » et à toute sa famille.

A tous mes oncles et tantes, cousins et cousines.

A mon encadreur

Tous mes amis(es)

Tous les étudiants de la spécialité « Sociologie de la Santé ».

Tous les enseignants de la faculté SHS qui ont participé à ma
formation durant mes cinq années du cursus universitaire.

Nabil

Dédicaces

*Je dédie ce travail qui est le fruit de plusieurs Années d'études à :
Mes chers et respectueux parents en reconnaissance de leurs efforts,
leurs sacrifices et leurs encouragements durant toutes mes études. Qui
m'ont servi et me serviront tout au long de ma vie.*

*Mes grands parents qui m'ont toujours encouragé durant mon
parcours Universitaire*

Mes chers frères et ma sœur pour leur soutien

Mon cher binôme « Nabil » et à toute sa famille

A mon encadreur

*A tous mes amis et connaissances que je ne peux nommer ici, qui
m'ont fait cadeau de leur présence et de leur chaleur dans les
moments de doute, de difficulté et de joie.*

Tous les étudiants de la spécialité « Sociologie de la Santé ».

*Tous les enseignants de la faculté SHS qui ont participé à ma
formation durant mes cinq années du cursus universitaire*

*Je dédie ce travail à celles et à ceux que j'aime et qui m'aiment que
tous trouvent ici l'expression de mon respect et de ma profonde
reconnaissance.*

Fouad

La liste des abréviations:

AT: *accident de travail*

CNAN : *Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.*

CSST : *Commission de la santé et de la sécurité du travail.*

DC : *Direction Capitainerie.*

DDD : *Direction Domaine et Développement.*

DFC : *Direction Finances et Comptabilité.*

DG : *Direction Générale.*

DL : *Direction Logistiques.*

DMA : *direction Manutention et Acconage.*

DMI : *Direction du Management Intégré.*

DPW: *Dubai Ports World.*

DRHM : *Direction Ressources Humaines et des Moyens.*

DR : *Direction Remorquage*

EPB : *Entreprise Portuaire de Bejaia.*

EPE-SPA : *Entreprise Publique Economique, Société par Actions.*

EPI : *Equipement de Protection Individuel.*

MP : *Maladie Professionnelle.*

HS : *Hygiène et Sécurité.*

ISO: *International Organization for Standardization.*

IRSST : *Institut de Recherche sur la Santé et la Sécurité au Travail.*

OMS : *Organisation Mondiale de la Santé.*

OHSAS: *Occupational Health and Safety Assessment Series.*

ONP : *Office National des Ports.*

RS : *Risque Professionnels.*

SO.NA.MA : *Société Nationale de Manutention.*

SOGEPORTS : *Société de Gestion des Participations de l'Etat Ports.*

SST : *Santé et sécurité du travail.*

TMS : *Trouble Musculo-Squelettique.*

TSLO : *Traumatisme sans lésion osseuse.*

Liste des tableaux

N°	Titre	Page
01	Les tâches prescrites du Chef de Quai.	26
02	Les tâches prescrites du Contremaitre (chef de bateau).	27
03	Les tâches prescrites du Chef d'équipe Dockers	28
04	Les tâches prescrites du Chef Dockers professionnels.	29
05	nombre des accidents de travail à l'EPB durant les cinq(05) dernière années.	33
06	L'effectif permanent par catégorie socioprofessionnelle janvier 2015.	68
07	Les caractéristiques de la population d'enquête interrogée par questionnaire.	70
08	La répartition des enquêtés selon l'âge.	73
09	la répartition des enquêtés selon le sexe.	74
10	La répartition des enquêtés selon la situation familiale.	74
11	La répartition des enquêtés selon le niveau d'instruction.	75
12	La répartition des enquêtés selon l'ancienneté.	75
13	La répartition des enquêtés selon le poste de travail.	76
14	La répartition des enquêtés selon le changement d'entreprise.	77
15	Répartition des enquêtés selon leurs relations avec les supérieurs hiérarchiques.	79

16	Corrélation entre la nature des conditions de travail et le poste de travail.	80
17	Corrélation entre les conditions nécessaires offertes par l'entreprise et le poste de travail.	81
18	Corrélation des enquêtés selon la pénibilité de la tâche et le poste de travail.	82
19	Corrélation des enquêtés selon le jugement à propos des conséquences des conditions de travail sur leur l'état de santé et le poste de travail.	84
20	Corrélation des enquêtés selon l'existence des risques lors d'exécution des tâches.	85
21	Corrélation des enquêtés selon l'exposition aux risques thermiques (chaleur, froid, ventilation) et le poste de travail.	86
22	Corrélation des enquêtés selon le degré des risques et le poste de travail.	87
23	Répartition des enquêtés selon la nature des risques rencontrés.	88
24	Corrélation des enquêtés selon facteurs de risques et le poste de travail.	89
25	Corrélation entre le poste de travail et les maladies les plus fréquentes.	90
26	Corrélation des enquêtés selon les causes de ces maladies et le poste de travail.	92
27	Répartition des enquêtés selon le nombre d'accidents de travail.	97
28	Corrélation entre les principaux facteurs des accidents de travail et le poste de travail.	98
29	Répartition des enquêtés selon les principaux facteurs des accidents de travail au sein de l'EPB.	99
30	Répartition des enquêtés selon les causes d'accidents au sein de l'EPB.	100
31	Corrélation entre les types des accidents rencontrés et leurs causes au sein de l'EPB.	100

32	Corrélation entre l'adéquation des EPI avec les risques et le poste de travail.	102
33	Corrélation entre le confort des équipements de protection individuel et le poste de travail.	103
34	Répartition des enquêté selon la connaissance des bases de sécurité en matière de la manutention.	106
35	Répartition des enquêté selon l'information sur les risques professionnels.	106
36	Répartition des enquêtés selon la formation acquise au sein de l'EPB.	107
37	Répartition des enquêté selon la qualité de la formation au sein de l'EPB.	108
38	Répartition des enquêté selon la disposition des équipements nécessaires pour se protéger pendant le travail.	108
39	Répartition des enquêté selon l'existence de contrôle de port des EPI au sein de l'EPB par les contre maîtres.	109
40	Répartition des enquêté selon les actions mises par l'EPB afin de réduire les accidents de travail.	109
41	Répartition des enquêté selon le suivi médicale au sein de l'entreprise portuaire de bejaia.	110
42	Répartition des enquêté selon la fréquence du suivi médicale.	110

Sommaire

Sommaire

-La liste des abréviations

-La liste des tableaux.

Introduction

I. Partie théorique et méthodologique

Chapitre I : Problématisation de l'objet

Introduction	7
1-Les raisons du choix du thème	7
2- Les objectifs de la recherche	7
3-Les études antérieures	8
4-Problématique	12
5- les Hypothèses	15
6-Définition des concepts clés.....	17
Conclusion.....	21

Chapitre II : Les conditions de travail

Introduction	23
1-Les conditions de travail	23
2-la manutention et la pénibilité au travail.....	25
3-Les tâches prescrites des manutentionnaires à l'EPB	26
Conclusion.....	29

Chapitre III : Les risques professionnels, les accidents de travail, et les maladies professionnelles.

Introduction	31
--------------------	----

A/Les risques professionnels.

1-Définition	31
2-Les éléments constitutifs du risque	31
3-Les critères d'évaluation des risques	33
4-Les principales causes du dommage	33
5-Les différents risques professionnels aux ports	34

6-Le code de travail algérien	35
B/Les accidents du travail	
1-Définition des accidents du travail.....	36
2-Les types d'accidents du travail	36
3-les statistiques des accidents de travail à l'EPB durant les cinq(05) dernière années	37
C/Maladies professionnelles	
1-Définition des maladies professionnelles.....	39
2-Les troubles musculo-squelettique(TMS).....	39
3-le stress professionnel	40
Conclusion.....	40
Chapitre IV : La prévention des risques professionnels :	
Introduction	42
1-Définition de la prévention	42
2-Les principes généraux de la prévention des risques professionnels	42
3-La prévention des risques dus aux manutentions manuelles	43
4-Les interventions de médecin du travail	43
5-Les objectifs et les enjeux de la prévention	43
6 La prévention individuelle et collective	44
7-La politique de prévention des risques professionnels	45
8-l'information et la formation.....	46
9-le code de travail algérien	46
Conclusion.....	47
Chapitre V : Identification et historique de l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB)	
1-présentation de l'organisme d'accueil.....	49
2-Historique de création de l'EPB	49
3-Situation géographique	50
4-Mission et activités de l'EPB	51
5-Description des services.....	52
6-Processus d'acheminement d'un navire.....	54
7-organisation de l'EPB	54
8-Les infrastructures et les équipements	58
9-Les concurrents	58
Chapitre VI : Méthodologie utilisée	
1-Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia	62

2-Méthodes et techniques utilisées.....	62
3-Définition du temps et du lieu de l'enquête	68
4-Les caractéristiques socioprofessionnelles de la population d'enquête	68
5-La méthode d'échantillonnage	69
6-L'échantillon d'enquête	69
7-les avantages et les difficultés rencontrés	70
Conclusion.....	70

II. Partie pratique

Analyse et interprétation des résultats

Introduction	73
--------------------	----

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB

1 La relation ouvrier-responsable au sein de l'EPB.....	79
2-La nature des conditions de travail au sein de l'EPB.....	80
3-Les conséquences des conditions de travail sur l'état de santé des manutentionnaires.....	84
4-les risques rencontrés	85
5-les facteurs de risques au sein de l'EPB.....	89
6-les maladies professionnelles et leurs causes.....	90
Conclusion.....	93

Chapitre VIII : Les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

1-Les principaux facteurs d'accidents de travail à chez les manutentionnaires	96
2- Les causes d'accidents de travail et leurs types à chez les manutentionnaires	100
3-L'adéquation des EPI avec le poste de travail chez les manutentionnaires	102
4-le confort des EPI chez les manutentionnaires.....	103
Conclusion.....	104

Chapitre IX : La politique de prévention au sein de l'EPB

1-Connaissance de base de sécurité en matière de manutention	106
2-L'information et la formation sur les risques professionnels au sein de l'EPB.....	106
3-Les équipements de protection individuelle à l'EPB.....	108
4-Les actions mises par l'EPB pour la réduction des accidents de travail.....	109
5-le contrôle et le suivi médical au sein de l'EPB	110

Conclusion.....	111
6- vérification des hypothèses	111
Conclusion.....	118
Bibliographie.	
Annexes.	

Introduction

Introduction :

Introduction :

La mutation des entreprises que connaît le monde d'aujourd'hui est accompagnée par un accroissement des contraintes pesant sur les risques professionnels, les accidents de travail, les maladies professionnelles, et les conditions de travail. Les acteurs de terrain et les enquêtes statistiques ont mis en évidence ces conséquences qui avaient peu attirés les sociologues.

Aujourd'hui les risques professionnels et les accidents de travail sont les préoccupations de tous les chefs d'entreprises, qui doivent être conçus comme des objectifs primordiaux, afin d'éviter toute sorte de risque qui peut se traduire par un accident de travail, et nuire directement à la santé des ouvriers, et être l'origine d'apparition de certaines maladies graves.

Les maladies professionnelles sont les résultats d'exposition de plus au moins à des nuisances au cours du travail. L'apparition de certaines maladies dépend de l'environnement, de lieu du travail, et des conditions dont les salariés travaillent. Ces maladies sont à l'origine des troubles, de lésions, et des atteintes qui mènent les salariés à des arrêts de travail, qui sont en premier lieu une perte pour le salarié et l'entreprise.

De nos jours, la question de conditions de travail a mobilisé l'opinion publique et surtout les décideurs et les chefs d'entreprises. Car à l'origine de toutes sortes de risques, accidents, ou maladies professionnels, on se rend compte des mauvaises conditions de travail qui sont génératrices, et la source des affections et des atteintes sur la santé de chaque ouvrier.

La sécurité au travail constitue un des principaux leviers de progression dans le cadre de la prévention des risques professionnels et un moyen essentiel de préserver la santé et la sécurité des travailleurs. Toute entreprise doit mettre en évidence les conséquences des conditions de travail sur la santé des ouvriers, et implanter une politique de prévention et des plans pour l'amélioration des situations de travail.

Les salariés, quelque soit la nature de leurs activités et le métier exercé, sont exposés plus ou moins à des risques, accidents, et maladies professionnels dans lequel, l'organisme est responsable de prendre en compte et de préserver le bien-être de ses employés. En effet, le personnel de l'EPB et plus particulièrement les manutentionnaires qui sont une

Introduction :

population dite à risque du fait de leur expositions aux accidents et aux risques vu les conditions de travail défavorables au milieu de travail.

Autrement dit, les manutentionnaires de l'EPB sont continuellement exposés aux divers risques dont l'environnement physiques tels que la chaleur, le froid, la ventilation...etc., des contraintes horaires et le temps de travail, les exigences de leur travail qui le rend de plus en plus pénible. Et la nature de leurs activités qui demande un effort physique et des gestes répétitifs...etc. Qui peuvent être l'origine d'apparition de certaines maladies et qui menace leurs vies.

La manutention est l'opération qui consiste à déplacer un objet quelconque (matériels, matières, produits, etc.) d'un endroit à un autre. Elle fait appel à la force musculaire (et aux organes humains) en vue d'exécuter le travail nécessaire aux déplacements des objets. Pour ceci toutes les contraintes rencontrées peuvent être à l'origine de certains risques et maladies professionnelles.

Durant notre enquête ayant pour thème « les mesures de prévention face aux risques professionnels chez les manutentionnaires à l'EPB ». Et plus précisément à la direction de manutention et acconage (DMA), l'entreprise est commerciale destinée pour le trafic de la marchandise. Nous allons étudier ce phénomène des risques professionnels chez les manutentionnaires et tenter de comprendre la réalité des risques professionnels dans le monde du travail dans une entreprise algérienne. Aussi connaître la politique de prévention à l'EPB, et sa capacité sur les mesures mises en place afin de réduire ou d'éviter les accidents de travail et les risques professionnels.

Donc, notre travail comporte deux parties complémentaires qui sont comme suit :

Une partie théorique et méthodologique et une partie pratique.

La 1^{ère} partie théorique est composée de six(06) chapitres :

Chapitre de problématisation de l'objet contient les raisons et les objectifs du choix du thème, les études antérieurs, la problématique, les hypothèses, et la définition des concepts clés.

Le deuxième chapitre porte sur les conditions de travail. Le troisième chapitre contient les risques, accidents et maladies professionnels. Le quatrième chapitre porte sur la prévention des risques Professionnels. Le cinquième portera sur la présentation de l'entreprise portuaire

Introduction :

de Bejaia, et le sixième comporte, la méthode et les techniques utilisées, définition de temps et de lieu de l'enquête, les caractéristiques de la population de l'enquête, la méthode d'échantillonnage, l'échantillon de l'enquête, les avantages et les difficultés rencontrés.

Enfin la partie pratique contient l'analyse et l'interprétation des résultats. Cette étape comporte trois(03) chapitres : les conditions de travail, maladies et risques professionnels au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia, les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires, la politique de prévention au sein de l'EPB, ainsi que la vérification de nos hypothèses. Enfin, une conclusion.

**I. Partie théorique
et
méthodologique.**

**Chapitre I :
problématisation de
l'objet.**

Introduction :

Dans toute recherche scientifique, le point le plus important qui se pose au chercheur est celui de savoir comment bien commencer son travail. Ce premier chapitre sera consacré au cadre théorique de notre recherche ; dans lequel nous essayons en premier lieu , de montrer et clarifier les raisons et les objectifs du choix de notre thème. Ensuite, nous allons présenter les études antérieures, la problématique et les hypothèses. Enfin, nous définirons les concepts essentiels qui sont en rapport avec notre thème.

1- Les raisons du choix du thème :

« vouloir entreprendre une recherche en science humaine, c'est vouloir approfondir un sujet choisi en fonction de son intérêt, le choix de sujet d'évaluation de la faisabilité d'une recherche, représente le premier moment de la formulation du problème de recherche »¹

De ce fait, tout thème scientifique ou recherche peut être différemment traité selon diverses raisons.

Notre choix pour ce thème est motivé par les raisons suivantes :

- Le désir de savoir et la curiosité de découvrir la réalité du monde de travail, dans le but de connaître l'importance des mesures de prévention chez les manutentionnaires de l'EPB.
- C'est un sujet récent qui s'inspire de la réalité, et qui mérite d'être étudié.
- Le manque des travaux sur ce sujet, qui est moins élaboré dans les études sociologiques ainsi que, dans les recherches actuelles, surtout au sein de l'entreprise algérienne.
- En tant qu'étudiant, on cherche à ramener quelque chose de nouveau pour notre spécialité à travers ce thème.

2- Les objectifs de la recherche :

Quelques soient les raisons ayant suscité le choix de ce thème, la première démarche dans chaque étude scientifique consiste à préciser les buts à réaliser ; la fonction première du

¹ Angers Maurice, *Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines* , Edition Casbah, Alger, page. 78.

Chercheur est d'aboutir et ramener quelque chose de nouveaux à la société, pour en bénéficier harmonieusement.

A partir de là, les objectifs visés par notre étude sont les suivants :

- D'abord notre principal objectif est de connaître la réalité des risques professionnels chez les manutentionnaires sur le terrain au sein de l'EPB.
- Ensuite, décrire les répercussions de mauvaises conditions de travail sur la santé des travailleurs manutentionnaires de l'EPB.
- En outre, connaître les facteurs qui sont à l'origine d'accidents de travail et de maladies professionnelles à L'EPB.
- Découvrir la politique de prévention des entreprises algériennes, en particulier celle de l'EPB.
- De développer nos connaissances scientifiques et ouvrir de nouvelles perspectives de recherche en sociologie de la santé.

3- Les études antérieures :

➤ La première étude :

3-1- Étude exploratoire des facteurs de la charge de travail ayant un impact sur la santé et la sécurité Étude de cas dans le secteur des services :

Cette étude porte sur les facteurs de charge de travail ayant un impact sur la santé et la sécurité. Elle a été réalisée par Pierre-Sébastien, Sylvie Montreuil, Jean- Pierre brun, Caroline Bilodeau et Julie Villa en 2010, à l'université Laval Montréal (Québec)².

Cette étude à pour objectif de comprendre la charge de travail à l'intérieur du contexte dynamique de l'ouvrier et de son activité professionnel, cet objectif conduit à trois sous-dimensions :

- Définir les composantes de la charge de travail.
- Cerner les facteurs qui influencent directement ou indirectement sur la charge de travail.

² Pierre-Sébastien Fournier et all, « *Étude exploratoire des facteurs de la charge de travail ayant un impact sur la santé et la sécurité Étude de cas dans le secteur des services* », institut de recherche Robbert-sauvé, en santé et sécurité au travail, octobre 2010, Montréal (Québec), pp.1.57.

- Assurer le transfert des connaissances vers les milieux de travail.
- Et de comprendre la charge de travail dans sa globalité et sa complexité.

La méthodologie et les résultats obtenus :

Cette étude a été basée sur l'étude de cas, qui a été réalisée afin d'obtenir une riche description de travail qui est réalisée dans une compagnie d'assurance auprès de salariés au service de clientèles qui comporte quatre étapes :

- Analyse organisationnelle.
- Observation directe de l'activité de travail.
- Entrevue individuelle.
- Entrevue de groupe.

Cette étude s'est déroulée dans une période de 9 mois auprès d'un échantillon de 54 ouvriers dans une population de 1300.

Les résultats obtenus :

Les résultats de l'analyse à démontré que la charge réelle de travail repose sur l'identification de situations types dans le travail. Ces situations ont un impact sur la charge de travail, cette analyse a révélé cinq principaux constats qui prennent la forme de contraintes inhérentes au travail et son organisation au quotidien :

- 1- Les informations difficiles à trouver/ incohérente.
- 2- La variabilité et la complexité des demandes et de travail à réaliser.
- 3- L'incohérence dans les attentes.
- 4- Les tâches réalisées en simulation.
- 5- La rétroaction minimale sur le travail au quotidien.

Ces constats sont dus aux facteurs organisationnels, sociaux, techniques ou individuels qui influent sur la charge de travail des ouvriers.

➤ **La deuxième étude :**

3-2- Etude sur les conditions de travail, de santé et de sécurité des travailleurs du Québec :

Cette étude porte sur les conditions de travail, de santé et de sécurité des travailleurs, elle a été réalisée par Michelle Gervais, Paul Massicote et Danièle Champoux en 2006, par l'institut de recherche Robert-Sauve en santé et sécurité de travail à Montréal (Québec)³.

L'objectif de l'étude :

Cette étude a pour objectif de connaître les milieux de travail, son intérêt et d'intervenir en matière de santé et sécurité au travail, cette étude a trois objectifs principaux, en premier lieu c'est de dégager une vue globale ou d'ensemble sur les conditions de travail et d'emplois des ouvriers, en deuxième lieu c'est de fournir des informations statistiques qui peuvent être utilisées par les planificateurs de la recherche en santé, sécurité au travail, enfin c'est d'alimenter la réflexion sur les enjeux santé, sécurité au travail.

L'échantillon :

L'étude a été réalisée à partir d'un échantillon de 11000 travailleurs.

La méthode et technique utilisées :

Cette recherche a été effectuée, en utilisant comme technique de recherche la méthode quantitative par la technique de questionnaire, elle a utilisé deux méthodes de collecte celle de questionnaire qui a été rempli lors d'une entrevue, et celle qui a été complétée par chaque adulte de 18 ans et plus.

Les résultats obtenus :

Les résultats de l'analyse portent sur les contraintes physiques et organisationnelles, et plus précisément sur les trois aspects qui suivent.

La distribution des contraintes physiques ou organisationnelles et des conditions d'emplois, l'exploration d'un lien entre ces conditions de travail et quelques indicateurs de santé et de sécurité au travail, enfin quelques groupes de travailleurs, qu'ils soient autonomes, jeunes

³ Michèle Gervais et al., « *Etude sur les conditions de travail, de santé et de sécurité des travailleurs du Québec* », l'institut de recherche Robert-Sauve en santé et sécurité de travail, 2006, Montréal Québec, pp.1.133.

travailleurs de 15 à 24 ans, les travailleurs des petites entreprises, et les travailleurs de secteurs de la restauration, de commerce, de la santé, et des loisirs et autres services.

- Les contraintes physiques, on constate que 62% des travailleurs sont exposés de façon « soutenue » à des contraintes organisationnelles et/ ou physique. parmi eux, 20% sont exposés aux deux types de contraintes.
- Les contraintes les plus fréquentes sont, le travail répétitif 20%, la manutention de charge lourdes 11%, et les efforts sur outils de 07%.
- Par rapport aux liens entre les conditions d'emplois et santé, sécurité au travail se traduisent par des conditions de travail instable ou variable.
- Les travailleurs autonomes sont de deux, trois, et même quatre fois plus soumis que les salariés aux contraintes organisationnelles au nombre de risques. Il est difficile d'expliquer la fréquence des accidents du travail déclarés par les travailleurs autonomes.
- Les travailleurs de 15 à 24 ans, la forte fréquence d'accidents est observée chez les 15-24 ans qui est plus élevée chez les jeunes travailleurs que dans d'autres tranches d'âge, les jeunes travailleurs de 15-19 ans subissent plus d'accidents que les 20-24 ans.
- Les salariés de petite entreprise, plus de la moitié (55%) regroupent les travailleurs de Québec, 40% dans les petites entreprises, 10 % ont le statut d'autonomes, 30% est celui des salariés.
- Les plus fortes fréquences d'accidents ont été enregistrées dans les entreprises moyennes et non dans les petites entreprises.
- Le taux de fréquence des accidents de travail dans les secteurs de restauration, de commerce, de la santé, des loisirs et autres services sont supérieur à la moyenne québécoise, au secteur de la santé 78%, 10% de travailleurs manuelles comme le secteur de la restauration, loisirs et hébergements, enfin 13% par rapport au reste de secteur.

Ces études nous ont permis de déduire que plusieurs facteurs ont des conséquences négatives sur la santé et la sécurité au travail, tels que, la charge et les horaires de travail, le travail répétitif, et les contraintes organisationnelles etc....

Ces études ont porté sur les accidents et les conditions de travail qui ont des effets sur la santé physique et psychologique des travailleurs. Enfin, ces études proposent des actions de préventions afin de développer des moyens qui peuvent préserver la santé des salariés.

4- Problématique :

Le monde du travail actuel est soumis à des contraintes importantes, à des changements organisationnels continus et à des modifications du sens du travail. Cela résulte la souffrance au travail notamment la pénibilité et le travail de machinisme qui représentent des risques professionnels.

De nos jours les maladies et les risques professionnels font partie du monde du travail ; le salarié peut s'exposer à de multiples contraintes qu'ils subissent, et qui menacent leurs état de santé physique ou mentale au cours de son activité professionnelle.

A cet égard, la gestion des risques professionnels se caractérise par la planification, la prévention et la mise en œuvre de la politique du bien-être« *L'employeur adapte sa politique du bien-être en fonction de l'expérience acquise, de l'évolution des technologies, des méthodes de travail ou des conditions de travail* »⁴. En visant à maîtriser les risques pour le bien-être des travailleurs en les détectant, les analysant et en fixant des mesures de prévention concrètes. Son aspect implique aussi qu'il est un processus continu évoluant sans cesse et s'adaptant en permanence aux conditions changeantes.

Dans ce contexte, la sociologie s'est fortement intéressée au monde de travail, et au monde de la santé. Ainsi la santé est un facteur important qui permet aux travailleurs d'être et de rester en travail. « *Le risque est devenu une préoccupation pour la sociologie* »⁵. Il est assez bien établi que les conditions défavorables de travail peuvent être nuisibles et tragiques pour la santé des travailleurs dans leurs milieux professionnels, là où il existe de multiples contraintes qu'ils subissent et qui menacent leurs état de santé tels que le bruit, les engins dangereux, la surcharge de travail, le style d'organisation de travail et les horaires de travail... etc. Ceux-ci entraînent d'énormes invalidités dues notamment à des maladies professionnelles et aux accidents de travail.

On comprend que, le risque professionnel est une réalité vécue par les salariés, du fait d'un phénomène dangereux qui se trouve dans le milieu de travail et qui est capable de provoquer une atteinte à la santé. Un risque est donc une source possible d'accident professionnel ou d'une maladie. Dans ce sens NICHAN MARGOSSIAN explique

⁴Direction générale Humanisation du travail, *L'analyse des risques*, édition SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, Bruxelles, Mai 2009, p.9.

⁵Marc Mormont, « Le sociologue dans l'action collective face au risque », *Développement durable et Territoires*[En ligne], Varia, mis en ligne le 02 novembre 2009, consulté le 20-12-2014 à 14h54m, p1.

que : « *Toute activité humaine, quelque soit sa nature et le lieu où elle s'exerce, présente des dangers pour l'homme, autrement dit, des atteintes possibles à sa santé et à l'intégrité de son corps. Ces dangers qui se manifestent essentiellement sous la forme d'accidents corporels et de maladies de gravités variées, sont appelés risques* »⁶. Ainsi, le risque professionnel n'est pas seulement des atteintes à la santé d'un salarié, elles constituent des repercussions sur la santé des ouvriers qui deviennent une préoccupation pour les entreprises, ces risques constituent un enjeu économique et juridique pour chaque Etat. Et selon, Abdel-Halim Berretima : « *le risque professionnel apparait non seulement comme un élément matériel extérieur provoquant une atteinte corporelle aux travailleurs, mais également comme une notion théorique posant un problème à la pensée juridique et à son objectivation, car il est en rapport avec tous les facteurs professionnels exogènes ou endogènes intervenant dans la vie professionnelle des victimes* »⁷

A cet effet, on constate que peu de recherche ont été réalisées sur ce sujet, de notre part on compte déterminer les mesures de préventions face aux risques professionnels chez les manutentionnaires. Pour cette raison que notre recherche s'ajoute comme une contribution d'approche de ce phénomène dans une entreprise publique algérienne, plus précisément l'entreprise portuaire de Bejaia, chez la population de la manutention. Et que la nature de travail dans cette dernière est très dangereuse et assez pénible pour ses travailleurs ; car la majorité d'entre eux sont exposés à de multiples risques professionnels qui nuisent à leurs santé. Nous pouvons donc résumer, selon le constat d'Abdel-Halim BERRETIMA, que tout accident ou maladie professionnelle sur les lieux de travail sont définis « *selon la catégorie professionnelle, la dangerosité et la spécificité de chaque secteur d'activité où la sécurité devient primordiale pour éviter les multiples risques professionnels* »⁸. Car les manutentionnaires sont soumis, plus au moins, continuellement, aux TMS liés à la nature et aux obligations de leurs travail qui consiste à la manipulation, déplacement, déchargement et chargement des marchandises, à la main ou à l'aide d'équipement de manutention varié. Surtout que la manutention, selon les textes du règlement au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia est que le salarié devrait faire « *appel à la force musculaire et aux organes humains en vue d'exécuter le travail nécessaire aux déplacements des objets* »⁹.

⁶Nichan Margossian, *risques professionnels*, 2ème Edition Dunod, paris, 2003, p1.

⁷Abdel-Halim Berretima, *stratification social et catégorisation des risques, la vie entre risque dimension et risque professionnel*, revista pos ciencias sociais são, luis, v.5, n.9 /10.jan/dez,2008,p.65.

⁸Ibid. p77.

⁹*Techniques de manutentions*, Entreprise Portuaire de Bejaia, p.1.

Malgré la politique de prévention établie par l'EPB, beaucoup de salariés souffrent de problèmes de santé au travail, ce qui explique qu'il ya lieu d'accidents mortels. D'après notre pré-enquête, le nombre de ces accidents ne cesse d'accroître d'où L'EPB a enregistré durant les dernières années une augmentation et un déséquilibre dans le taux des accidents de travail. 119 cas enregistrés durant l'année 2012, (plus de 50% des cas se sont enregistrés au niveau de la manutention et acconage). 130 cas enregistrés durant l'année 2013, (plus de 50% des cas se sont enregistrés au niveau de la manutention et acconage), 102 cas enregistré durant l'année 2014, (plus de 50% des cas se sont enregistrés au niveau de la manutention et acconage). ceci explique que cette catégorie est la plus touchée par les accidents de travail et la plus exposée au différents risques professionnels. « *La maladie, l'accident de travail en tant que risques professionnels sont conditionnés par le phénomène de causalité et de la responsabilité* »¹⁰.

Ceux-ci nous incitent à définir et à déterminer la nature réelle des risques professionnels, de conditions de travail, et la charge de travail, et leurs effets sur la santé des manutentionnaires. Ainsi, la politique de prevention mise en place par l'EPB au milieu de travail plus précisément dans la DMA (direction manutention et acconage).

Cependant nous posons donc la question suivante : quel est l'impact des mesures de préventions face aux risques professionnels chez les manutentionnaires. ?

Et pour cela, et par rapport à ce qui précède, notre problématique dans ce travail consiste à répondre aux questions suivantes :

- Les conditions de travail peuvent-elles engendrer des risques et des maladies professionnelles chez les manutentionnaires de l'EPB ?
- Quels sont les facteurs provoquant des accidents de travail chez les manutentionnaires au sein de l'EPB ?
- les mesures de prévention mises en place par l'EPB sont-elles suffisantes ?

¹⁰ Abdel-Halim Berretima, « *ergonomie : l'entreprise algérienne à l'épreuve de l'expérimentation* », in : *revue psychologique-social-sanitaire, n°05/1, Alger.2012, p.139.*

5- Les hypothèses :

Le processus d'opérationnalisation, c'est une démarche de recherche qui s'appuie sur l'obtention d'indicateurs numériques, afin de mesurer la réalité. Pour ce faire, la première étape consiste à formuler une ou plusieurs hypothèses.

L'élaboration de l'hypothèse est l'une des étapes cruciales pour la recherche. Selon **Quivy Raymond et Compenhoudt Luc Van** « *Une hypothèse est une proposition qui anticipe une relation entre deux termes, qui selon le cas, peuvent être des concepts ou phénomènes. Une hypothèse est donc une proposition provisoire, une présomption, qui demande à être vérifiée. Elle peut prendre deux formes différentes* »¹¹.

À cet égard, nous avons suggéré les hypothèses suivantes :

La première hypothèse :

- ✓ Les mauvaises conditions de travail peuvent engendrer des risques et des maladies professionnelles chez les manutentionnaires de l'EPB.

Dans toute entreprise, la qualité des conditions de travail peut influencer sur l'état de santé des salariés, comme elles peuvent engendrer des maladies professionnelles. Le monde de travail des manutentionnaires de l'EPB est soumis aux conditions dangereuses et parfois mortelles qui provoquent une dégradation de leur état de santé. D'une part la santé physique telle que le rhumatisme, l'arthrose, la sciatique, les TMS.....etc. Et d'une autre part la santé mentale telle que le stress, l'épuisement, anxiété, dépression....etc.

La deuxième hypothèse :

- ✓ Les facteurs humains, techniques, et organisationnels peuvent provoquer des accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

La nature de travail à l'EPB, peut provoquer des accidents chez les manutentionnaires. Plusieurs facteurs peuvent être à l'origine de ces accidents, d'une part les facteurs humains ; tels que la négligence, le manque de qualification, et la non dotation des EPI au moment de l'exécution de la tâche. D'autre part, des facteurs techniques tels que le mauvais matériel

¹¹ Quivy Raymond et Compenhoudt Luc Van, *manuel de recherche en sciences sociales*, 3^{ème} Edition, Dunod, Paris, 2006, p.126.

(outillage). Et en troisième lieu des facteurs organisationnels tels que la qualité de la formation, et le choix des EPI...etc.

La troisième hypothèse :

- ✓ La politique de prévention mise en place par l'EPB peut réduire les accidents de travail et les maladies professionnelles chez les manutentionnaires.

Pour faire face aux accidents de travail et aux maladies professionnelles, l'entreprise portuaire de Bejaia à apporté une politique de prévention. Cette dernière englobe la sensibilisation de son personnel sur les risques et les dangers de chaque tâche, l'information sur les risques professionnels, la formation en matière d'hygiène, santé et sécurité, et formation relative aux gestes et aux postures, la manipulation de la marchandise, ainsi la mise à la disposition des équipements nécessaires pour se protéger pendant le travail, le contrôle de port des EPI, et des contrôles médicaux chaque année.

6- Définition des concepts clés :

a. Les conditions de travail :

Selon Michel Gollac et Serge Volkoff : « *la définition de ce qu'on entend par condition de travail est donc une question politique et social, potentiellement toute caractéristique du travail a vocation à devenir une "condition de travail" »¹²*

- **Définition opératoire :**

Les conditions de travail sont un ensemble d'éléments qui caractérisent un environnement de travail d'un autre, qui peut nuire au salarié dans son activité dans le cas où ces conditions sont mauvaises, dans un autre cas, si ces conditions peuvent le motiver et préserver sa santé.

b. Accident de travail :

Selon Nichan Margossian un accident de travail : « *Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprises ».*¹³

- **Définition opératoire :**

Les accidents de travail sont toujours en relation au lieu de travail, quelle que soit sa cause. Il se produit au moment du travail, pour un ou plusieurs travailleurs, ou même pour un responsable d'une entreprise.

c. Maladie professionnelle :

Selon GAUDEMARIS « *Une maladie professionnelle est un état pathologique d'installation progressive résultant de l'exposition habituelle et normale à un risque déterminé dans le cadre de l'exercice d'une profession »*¹⁴

- **Définition opératoire :**

Les maladies professionnelles sont souvent liées au milieu de travail qui touche le côté physique, organique ou psychologique du travailleur quelque soit le poste occupé et pendant une période prolongée de l'activité exercée tout en étant exposé aux différents produits toxiques ou contagieux.

¹² Michel Gollac et Serge Volkoff, *les conditions de travail*, Edition la Découverte, Paris, 2000, p.10.

¹³ Nichan Margossian, op-cit, p.4.

¹⁴ DE GAUDEMARIS Régis, *Définition et principes généraux Maladies professionnelles*, Corpus Médical-Faculté de Médecine de Grenoble, Novembre 2004, p1.

d. le risque :

Selon Nichan Margossian le « *risque peut être défini comme l'éventualité d'un événement futur, susceptible de causer généralement un dommage, une altération ; c'est donc la probabilité de l'existence d'une situation dangereuse pouvant conduire à un événement grave, par exemple un accident ou une maladie* »¹⁵.

• Définition opératoire :

Le risque c'est tout ce qui peut causer un dommage pour un salarié quel que soit la nature de travail, ou tout qui peut créer un événement dangereux qui peut être par la suite une situation grave qui peut affecter la santé physique et mentale.

e. La santé :

Selon anaya « *La santé est une notion de nature polysémique et évolutive, c'est à la fois : L'absence de maladie, un état biologique souhaitable, et la capacité d'une personne à gérer sa vie et son environnement, c'est-à-dire à mobiliser les ressources personnelles (physiques et mentales) et sociales en vue de répondre aux nécessités de la vie* ».¹⁶

• Définition opératoire :

La santé est naturelle est en développement chez l'être humain, elle est aussi un état normal sans maladie. Aussi la capacité de l'individu de diriger son environnement avec ces ressources soit physique, mentale ou sociale et concorder ces besoins.

f. La santé au travail :

« *La santé au travail est le résultat de l'influence de l'environnement professionnel sur un individu* ».¹⁷

• Définition opératoire :

La santé au travail est les conséquences d'un milieu de travail c'est-à-dire les conditions dont il travail, le milieu ou il exerce sa fonction, la qualité de travail qu'il accomplisse....etc.

g. Manutentions manuelles :

Selon Nichan Margossian « *On entend par manutention manuelle toute opération de transport ou de soutien de charge, dont le levage, la pose, la poussée, la traction, le port ou le déplacement, qui exige l'effort physique d'un ou de plusieurs travailleurs* ».¹⁸

¹⁵ Nichan Margossian, Op-cite, p.1.

¹⁶ Anaya Patrick et all, *sécurité, hygiène et risques professionnels*, Dunod, paris, 2011, p.1.

¹⁷ Ibidem.

- **Définition opératoire :**

La manutention manuelle est définie comme étant l'opération qui consiste à déplacer un objet quelconque (matériels, matières, produits, etc.) d'un endroit à un autre. La manutention manuelle fait appel à la force musculaire (et aux organes humains) en vue d'exécuter le travail nécessaire aux déplacements, chargement et déchargement des objets.

h. Danger :

*« On appelle danger ou phénomène dangereux, la propriété ou capacité intrinsèque par laquelle une chose (par exemple : matières, matériel, méthodes et pratiques de travail) est susceptible de causer un dommage (une lésion ou une atteinte à la santé). Le danger est l'instrument du risque ».*¹⁹

- **Définition opératoire :**

Un danger, c'est tout ce qui peut créer une situation à risque dans un milieu pratique, et tout ce qui peut causer un dommage ou affecter la santé.

i. Les troubles musculo-squelettiques (TMS) :

*« Une lésion musculo-squelettique est une lésion ou un trouble affectant les muscles, tendons, ligaments, articulations, nerfs, vaisseaux sanguins ou tissus mous connexes à la suite d'une exposition à des facteurs de risque comme une posture inconfortable, des mouvements répétitifs et des efforts excessifs. Les TMS se traduisent principalement par des douleurs et une gêne fonctionnelle, souvent quotidienne. Les TMS regroupent une quinzaine de maladies qui affectent les membres supérieurs (épaule, coude, poignet, doigt), inférieurs (genou, cheville, pied) et la colonne vertébrale. Ces pathologies, dont l'origine est le plus souvent multifactorielle, touchent toutes les professions et les entreprises, quel que soit le secteur d'activité ».*²⁰

- **Définition opératoire :**

Les troubles musculo-squelettiques sont des atteintes qui affectent les articulations, les tissus, les muscles, sont causées généralement par le travail forcé, le travail répétitif, des mauvaises postures. Causes beaucoup de maladies soit dans le membre supérieur ou inférieur, sont traduits par des douleurs intenses.

¹⁸ Nichan Margossian, op-cit, p.183.

¹⁹ Anaya,P,et all, op-cit,p30.

²⁰ Ibid,p.121.

j. La prévention :

D'après Pierre Goguelin, « *la prévention est l'action de prévenir, c'est-à-dire l'acte par lequel on prend les devants sur un événement possible afin d'empêcher de se produire et de diminuer les effets négatifs de cet événement au cas où ne peut être certain de l'empêcher.* »²¹

• la définition opératoire :

La prévention est toute action de prévoir et de mettre en place des mesures qui s'appuient sur un ensemble de règles, méthodes et pratiques qui peuvent éviter, éloigner un risque ou un danger qui peut se produire au moment de travail qui consistent à protéger, d'éviter les effets négatifs qui nuisent à la santé d'un salarié. D'une manière générale, la prévention est un ensemble des mesures organisées pour réduire, voire, éliminer les risques pour la santé et la sécurité des employés.

k. Le risque professionnel :

D'après Nichan Margossian : « *Il faut entendre tout risque ayant pour origine l'activité professionnelle, c'est-à-dire le travail rémunéré, indispensable pour vivre de nos jours. Tout phénomène, tout événement qui apparaît en milieu de travail et qui présente un danger pour l'homme est appelé risque professionnel. Il n'est pas indispensable que l'atteinte à la santé ait lieu obligatoirement dans les locaux et pendant les horaires de travail, comme c'est le cas de certaines maladies professionnelles qui se manifestent souvent plusieurs années, voire quelques décennies après l'exposition (cas de certains cancers de l'amiante). La législation est cependant plus exigeante et donne des définitions plus précises et plus restrictives aux accidents et aux maladies dus au travail, qui sont les manifestations des risques professionnels* »²².

• La définition opératoire :

La notion du risque est liée au danger, le risque professionnel n'est pas immédiat mais il peut apparaître à long terme. Aussi la législation doit prendre en considération cette dimension du risque professionnel.

²¹ Pierre Goguelin, *la prévention des risques professionnels*, première Edition, Presse Universitaire de France, Paris, 1996, p.5.

²² Nichan Margossian, op-cit, p.2.

Conclusion :

À travers ce chapitre, nous avons mis en lumière les raisons et les objectifs du choix de notre thème ainsi que pour désigner le principal objet de notre enquête qui concerne les mesures de prévention des risques professionnels. Après s'être intéressé aux lectures (les consultations des ouvrages et les enquêtes qui ont été déjà traitées) nous avons bien identifié le phénomène qu'on veut étudier.

Chapitre II :
les conditions de
travail.

Introduction :

Ce chapitre porte sur des généralisations limitées des conditions de travail. On s'est focalisé sur différentes théories de certains auteurs dans laquelle on présentera certaines conditions de travail génératrices de maladie. Et l'origine des conditions de travail, condition temporelle, le travail posté, le rythme de travail, le travail à dominance physique...etc.

Car ce domaine est vaste vu la variété des tâches humaines et le nombre de particularités des situations.

1- Les conditions de travail :**1-1- Définition :**

Selon Michel Gollac et Serge Volkoff : *« la définition de ce qu'on entend par condition de travail est donc une question politique et social, potentiellement toute caractéristique du travail a vocation à devenir une "condition de travail" »*¹

1-2- La construction sociale des conditions de travail :

Parler de « conditions de travail » implique de détacher du travail certains de ses aspects, de convenir, qu'ils ne font pas partie du travail, qu'ils en constituent des éléments contingents. Tant qu'un aspect du travail n'en est pas détaché, il fait « évidemment » partie de travail.

Ce n'est même pas la peine d'en parler. Quand le même aspect est constitué en mauvaise condition de travail, qu'on peut, voir qu'on doit le faire disparaître sans que pour autant le métier doive disparaître.

Les ergonomes ont montré que les travailleurs ont beaucoup de mal à verbaliser leur travail, à en détacher des particularités traduisibles par des mots ; ils ont tendance à intérioriser, à naturaliser ce que le regard extérieur expert appelle leurs condition de travail.

Encore plus difficile de rendre visible les bonnes conditions de travail, de même que la santé n'est seulement l'absence de maladies avéré, les bonnes conditions de travail ne sont pas seulement celles qui ne sont pas la cause directe de trouble. A travers son activité, chaque travailleur doit pouvoir préserver et construire sa santé. Les bonnes conditions de travail sont

¹ Michel Gollac et Serge Volkoff, op-cit, p.10.

celles qui donnent au travailleur la liberté de construire une activité de travail favorable à sa santé.²

1-3- Des conditions de travail génératrices de maladies graves :

1-3-1- Les substances cancérigènes :

05% des cancers à cause de produits cancérigènes au travail :

- Poussières de bois (menuiserie) ;
- Industrie chimique et pharmaceutique (benzène, l'amiante).

1-3-2- Les agents biologiques :

Ils peuvent provoquer :

- Infection, allergie, intoxication (agroalimentaire, organisme de recherche) ;
- Le milieu de soin est le plus privilégié de l'exposition potentielle ;
- Les agriculteurs, les vétérinaires (contact avec les animaux) ;
- Elimination des déchets, nettoyage aux stations d'épuration en passant par le travail dans les égouts ;
- coiffeurs et dentistes.

1-3-3- Contraintes physiques :

- Vibration, port de charge lourde, mouvements douloureux ou fatigants, mouvements répétitifs, postures pénibles, déplacement, position debout prolongée ;
- La manutention manuelle (atteinte à la colonne vertébrale, hernie discales, sciatique.... Etc ;
- TMS : répétition, intensification, temps ;
- Le bruit : est la cause de nombreuses maladies, le risque le plus évident est celui de troubles de l'audition, allant jusqu'à la surdité. Le bruit peut aussi entraîner des insomnies, de troubles digestifs, de la fatigue ;
- La pénibilité psychologique : épuisement professionnel, la fatigue extrême³.

² Michel Gollac et Serge Volkoff, op-cit, pp7.9.

³Ibid, pp.25.31.

1-4- Les conditions temporelles :

Tout travail de nuit ou posté, de quelque nature qu'il soit, comporte des risques pour la santé du travailleur.

1-4-1- Le travail posté :

Les conséquences sur la santé, de même que sur la vie sociale, du travail de nuit.

Les effets principaux du travail posté sur le rythme circadien :

- le rythme d'alternance veille-sommeil ;
- de la fréquence cardiaque ;
- de la respiration, des fonctions endocriniennes qui portent sur les troubles digestifs, quantité et qualité du sommeil, qui sont des effets nocifs du travail posté⁴.

1-4-2- Le rythme de travail :

L'effet des cadences, dans le cas de travail à la chaîne en particulier. Non que ce type de tâche soit disparu ou que les cadences soient diminuées, mais parce qu'il est établi des effets négatifs sur l'organisme humain et sur la performance ; il est beaucoup moins pénible et plus efficace de pouvoir faire varier son rythme personnel tel que : les pauses, ralentir puis accélérer.....etc.⁵.

2- La manutention et la pénibilité au travail.

La manutention est définie comme étant l'opération qui consiste à déplacer un objet quelconque (matériels, matières, produits, etc.) d'un endroit à un autre.

La manutention manuelle fait appel à la force musculaire (et aux organes humains) en vue d'exécuter le travail nécessaire aux déplacements des objets⁶.

Aussi, toute activité ou tâche consiste à fournir une force physique et exige de l'énergie pour la manipulation. Cette manipulation fait appel au travail des muscles, des os, et des articulations de différents organes comme les membres supérieurs et inférieurs. Ceci

⁴ Françoise Darses et Maurice de Montmollin, *l'ergonomie (une présentation très accessible et complète de l'ergonomie) le journal des psychologues*, 4^{ème} édition, édition la découverte, paris, 2006, p.68.

⁵ Ibid, p.69.

⁶ *Techniques de manutentions*, Entreprise Portuaire de Bejaia, p.1.

engendre une fatigue et usure de système musculaire et du squelette, avec apparition des troubles musculosquelettiques qui sont traduits par des douleurs intenses sur le manutentionnaire⁷.

3- Les tâches prescrites des manutentionnaires à l'EPB :

Tableau n° 01 : tâches prescrites du Chef de Quai :

Chef de Quai :	Les principales tâches
	<ul style="list-style-type: none">➤ Etudie le cargo-plan des navires et assiste à l'ouverture des cales navires avec le chef pointeur.➤ Veille au respect des règles de sécurité, et au port des EPI.➤ Vérifie la conformité des moyens de manutention et fait signer par le bord l'imprimé y afférent.➤ Veille à la conformité des équipements et outillages de manutention.➤ Procède aux passations de consignes strictes à chaque fin de shift et prend en compte les consignes laissées par son collègue pendant le shift précédent.➤ Informe sur les finitions des navires.➤ Participe au programme d'affectation des moyens CRM avant l'embauche.➤ Assure la coordination entre le bord, le chef de bateau et le chef pointeur en charge du navire pour le bon déroulement des opérations.➤ Présente au bord les documents : indice de satisfaction clients, utilisation des moyens de bord et ceux relatifs à l'escale du navire (time sheet, lettre de réserves, etc.)➤ Transmet les documents cités au service suivi traitement navires.➤ Suit les états de débarquement ou d'embarquement et propose des actions correctives à chaque anomalie qui se présente.➤ Veille sur un entreposage rationnel et à la préservation de la marchandise (bâchage, gerbage).➤ Informe la hiérarchie de toute anomalie constatée.➤ Veille à la préservation des personnes, lieux, équipements et environnement de travail.

Source : EPB.

En générale le Chef de Quai est un salarié qui veille sur la sécurité et la santé des manutentionnaires, il étudie le cargo-plan des navires et assiste à l'ouverture des cales navires avec le chef pointeur, veille au respect des règles de sécurité, et au port des EPI ainsi à la

⁷ Nichan Margossian, op-cit, p.184.

conformité des équipements et outillages de manutention, il procède aux passations de consignes strictes à chaque fin de shift et prend en compte les consignes laissées par son collègue pendant le shift précédent. Veille sur l'entreposage rationnel et à la préservation de la marchandise (bâchage, gerbage), aussi la préservation des personnes, lieux, équipements et environnement de travail⁸.

Tableau n° 02 : tâches prescrites du Contremaitre (chef de bateau) :

Contremaitre (chef de bateau) :	<ul style="list-style-type: none">➤ Prend conscience des moyens affectés à son navire.➤ Vérifie l'état des équipements et de l'outillage affecté avant le début des opérations.➤ Prend en charge les instructions du Chef de Quai et du Commandant de Bord.➤ Comptabilise les attentes marquées et les renseigne sur le bulletin des attentes spécialement conçues qu'il signe contradictoirement avec le bord.➤ Transmet les bulletins des attentes au Chef Section Suivi Traitement Navires.➤ Gère et suit l'atteinte des normes de rendements.➤ Veille au respect des consignes de sécurité et au port des EPI.➤ Veille à la préservation des personnes, lieux, équipements et environnement de travail.➤ Informe la hiérarchie de toute anomalie constatée dans les temps.
--	--

Source : EPB.

Le Contremaitre (chef de bateau) est un salarié qui prend conscience des moyens affectés à son navire, vérifie l'état des équipements et de l'outillage affecté avant le début des opérations, prend en charge les instructions du Chef de Quai du commandant de Bord, de même qu'il comptabilise les attentes marquées et les renseigne sur le bulletin des attentes spécialement conçu qu'il signe contradictoirement avec le bord. La transmet les bulletins des attentes au Chef Section Suivi Traitement Navire, il veille aussi au respect des consignes de sécurité et au port des EPI ainsi qu'à la prévention des personnes, lieux, équipement et environnement de travail, gère et suit l'atteinte des normes des rendements, informe la

⁸ Document interne EPB.

hiérarchie de toute anomalie constatée dans le temps et fait le passage des consignes au chef de bateau du shift suivant⁹.

Tableau n° 03 : tâches prescrites du Chef d'équipe Dockers :

Chef d'équipe Dockers :	<ul style="list-style-type: none">➤ Coordonne et dirige l'ensemble des opérations de manutention effectuées par les dockers.➤ Veille à la sécurité des hommes, des marchandises et des moyens utilisés.➤ Veille à l'application des consignes de sécurité et au port des EPI.➤ Contrôle les équipements et outillages affectés à son poste.➤ Signale toute anomalie constatée au Chef de Bateau.➤ Veille à la préservation des personnes, lieux, équipements et environnement de travail.
--------------------------------	--

Source : EPB.

Le Chef d'équipe Dockers est un salarié qui veille à la sécurité des hommes, des marchandises, des moyens utilisés aussi à l'application des consignes de sécurité et au port des EPI, ainsi qu'à la prévention des personnes, lieux, équipements et environnement de travail. Il signale toute anomalie constatée au Chef de Bateau, de même qu'il coordonne et dirige l'ensemble des opérations des manutentions effectuées par les dockers¹⁰.

⁹ Document interne EPB.

¹⁰ Document interne EPB.

Tableau n° 04 : tâches prescrites du Dockers professionnels :

Docker Professionnel :	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Exécute toutes les opérations de manutention des marchandises aux navires. ➤ Assure le saisissage, le désaisissage et l'arrimage des marchandises. ➤ Assure les opérations de balayage des cales des navires. ➤ Veille à la préservation des personnes, lieux, équipements et environnement de travail. ➤ Veille à l'application des consignes de sécurité, et au port des EPI. ➤ Informe la hiérarchie de toute anomalie
-------------------------------	--

Source : EPB.

Un docker professionnel est un salarié qui exécute toutes les opérations de manutention des marchandises aux navires (et cela varie selon la nature des marchandises et de navires), il assure le saisissage, le désaisissage et l'arrimage des marchandises et assure les opérations de balayage des cales des navires, de même qu'il est responsable de l'elinguage et du désélingage des marchandises à terre et à bord des navires. Comme il est le responsable du trop plein des camions (homme de trappe). Enfin, nous pouvons dire que son activité principale est le chargement et déchargement de la marchandise qu'elle est purement physique. C'est un ouvrier qui fait partie de la direction « manutention et acconage »¹¹.

Conclusion :

A travers ce chapitre, nous avons présenté d'une manière générale une vision sur les conditions de travail, d'où on a parlé de différentes situations de travail. Nous avons démontré le rôle qu'il joue dans toute entreprise et la place qu'il occupe dans le maintien du travail. Aussi ils sont attachés directement à la santé et la sécurité au travail. Donc ceux-ci, nous a aider à comprendre notre thème de recherche.

¹¹ Document interne EPB.

Chapitre III :
Les risques
professionnels.

Introduction :

La prise de risque, accidents de travail et maladies professionnelles sont des composantes majeures du développement industriel. L'amélioration de notre vie quotidienne passe donc par un certains niveaux. Dans ce chapitre, on parlera des différents risques, accidents et maladies professionnelles qui existent dans les ports d'une façon générale.

A- Les risques professionnels :**1- Définition du risque professionnel :**

« Il faut entendre tout risque ayant pour origine l'activité professionnelle, c'est-à-dire le travail rémunéré, indispensable pour vivre de nos jours. Tout phénomène, tout événement qui apparaît en milieu de travail et qui présente un danger pour l'homme est appelé risque professionnel. Il n'est pas indispensable que l'atteinte à la santé ait lieu obligatoirement dans les locaux et pendant les horaires de travail, comme c'est le cas de certaines maladies professionnelles qui se manifestent souvent plusieurs années, voire quelques décennies après l'exposition (cas de certains cancers de l'amiante). La législation est cependant plus exigeante et donne des définitions plus précises et plus restrictives aux accidents et aux maladies dus au travail, qui sont les manifestations des risques professionnels »¹.

La notion du risque est liée au danger. Le risque professionnel n'est pas immédiat mais, il peut apparaître à long terme. Aussi la législation doit prendre en considération cette dimension du risque professionnel.

2- Les éléments constitutifs du risque :**2-1 Les caractéristiques de la charge :**

La manutention manuelle peut présenter un risque notamment dans les cas suivants :

- La charge est trop lourde ou difficile à saisir ;
- La charge est en équilibre instable ou son contenu risque de se déplacer ;
- La charge est placée de telle façon qu'elle doit être tenue ou manipulée à distance ou avec une flexion ou une torsion du tronc ;
- La charge est susceptible, du fait de son aspect extérieur et / ou de sa consistance d'entraîner des lésions pour le travailleur, notamment en cas de heurt.

¹ Nichan Margossian, op-cit, p.2.

2-2 Les efforts physiques requis :

Un effort physique peut présenter un risque dans les cas suivants :

- Il est trop important ;
- Il ne peut être réalisé que par un mouvement de torsion du tronc ;
- Il peut entraîner un mouvement brusque de la charge ;
- Il est accompli alors que le corps est en position instable.

2-3 Les caractéristiques du milieu de travail :

Les caractéristiques du milieu de travail peuvent accroître le risque, notamment dans les cas suivants :

- L'espace libre, notamment vertical, est insuffisant pour l'exercice de l'activité concernée ;
- Le sol est inégal, donc source de trébuchement ou bien glissant pour les chaussures que porte le travailleur ;
- L'emplacement ou le milieu de travail, ne permettent pas au travailleur la manutention manuelle de charge sur différents niveaux ;
- Le sol ou le point d'appui est instable ;
- La température, l'humidité ou la circulation de l'air sont inadéquats.

2-4 Les exigences de l'activité :

L'activité peut présenter un risque, notamment lorsqu'elle comporte l'une ou plusieurs des exigences suivantes :

- Efforts physiques sollicitant notamment le rachis. Trop fréquents ou trop prolongés ;
- Période de repos physiologique ou de récupération insuffisante ;
- Distances trop grandes d'élévation, d'abaissement ou de transport ;
- Cadence imposée par un processus non susceptible d'être modulé par le travailleur ;

2-5 Autres facteurs de risque :

- Inadéquation des vêtements, chaussures ou autres effets personnels portés par le travailleur ;

- Insuffisance ou inadaptation des connaissances ou de la formation.²

3- Critères d'évaluation des risques :**3-1 caractéristiques de la charge :**

Poids, encombrement, stabilité, structure, positionnement par rapport au tronc.

3-2 efforts physiques requis :

- Importance de l'effort ;
- Mouvement de tension du tronc ;
- Instabilité du corps de l'exécutant ;
- Mouvement brusque de la charge.

3-3 caractéristiques du milieu de travail :

- Emplacement et espace pour manutentionnaire ;
- Etat et caractéristiques des sols ;
- Ambiance thermique.

3-4 exigences de l'activité :

- Fréquence, cadence, durée de la manutention ;
- Périodes de récupération insuffisantes ;
- Distances trop grandes(en élévation, en abaissement, en transport).

3-5 autres facteurs de risques :

- L'inadéquation de la tenue de travail ;
- L'insuffisance de formation du salarié aux problèmes de gestes et postures³.

4- Les principales causes du dommage :

- Le comportement de l'homme.
- Une défaillance ou une déviation affectant les procédures de travail ;
- Les interférences avec des personnes autres que celles qui s'exposent au phénomène.
Dangereux ;

² Vincentini Roger, *les risques professionnels*, (risques matériels accidents de travail maladies professionnelles), éditions d'organisation, paris, 2004, pp100 ,101.

³ Vincentini Roger, op-cit, pp.102 ,103.

- La défaillance de la machine ou de ses composants et notamment des dispositifs conditionnant la sécurité.⁴

5- Les différents risques professionnels aux ports :

5-1- Les risques liés à la circulation d'engins et de véhicules divers :

Souvent dans un port, et sur un quai, la circulation est intense. Pleins de piétons, pleins de véhicules, pleins de chariots, de camions, de grues, et d'autres appareils de levage.⁵

Les quais sont toujours encombrés par des marchandises où attendant leur encombrement, cela peut produire et provoquer des risques, qui peuvent être traduit par des atteintes et dommages qui peuvent causer des accidents, et toucher la santé du personnel de la manutention.

5-2 Les risques de chute et d'écrasement :

Les manutentions portuaires consistent en grande partie en des opérations de déchargement et de chargement de navires. Dans ce fait les salariés sont amenés à travailler et réaliser des opérations dans les navires.⁶

Dans cette situation, les manutentionnaires travaillent sous plusieurs risques tels que la chute des marchandises lors de la manipulation, soit devant les quais ou à l'intérieur des navires. Aussi, des risques d'écrasement par la marchandise à manipuler par le fait d'être exposé sous celle-ci. D'autres risques engendrés par l'environnement de travail et les moyens utilisés comme le matériel et les appareils de levage.

5-3 Les risques liés à l'ambiance de travail :

5-3-1 Eclairage : l'accès à bord d'un navire, ce fait par des ponts, des échelles, et des coursives. Le chargement et le déchargement des marchandises peuvent être exécutés la nuit, et cela nécessite des dispositifs tels que l'éclairage artificiel⁷. Dans ce cas, un manque d'éclairage peut entraîner des conséquences et provoquer pleins de risques chez la population des manutentionnaires.

⁴ Vincentini Roger, op-cit, pp.09.10.

⁵ Monica Ferreira et all, *la manutention portuaire paysage institutionnel et réglementation applicable*, édition 943, paris, 2005, p.11.

⁶ Ibid, p.14.

⁷ Ibid, p.17.

5-3-2 Incendie et explosion : Plusieurs marchandises sont du titre d'explosif, ou classées comme des produits dangereux⁸. Un mauvais déchargement et une simple erreur dans la manipulation de ces marchandises peut entraîner le risque d'incendie ou d'explosion qui peut exterminer toute la population d'un port.

5-3-3 Le bruit : le bruit peut être la source de certaines maladies et peut engendrer pleins de risques⁹. Par les sons des appareils de levage et les outils de travail. Cela peut provoquer des insomnies, la fatigue, le risque d'audition ou allant jusqu'à la surdité.

5-4 Les risques liés au levage de charge :

Plusieurs risques sont à l'origine d'un matériel non solide¹⁰. Aussi, des risques sont causés par l'instabilité des équipements de travail qui peuvent provoquer des accidents assez graves.

5-5 Les risques dus au manque de visibilité :

Plusieurs risques peuvent être à l'origine de manque de visibilité¹¹. Ces risques sont traduits par des accidents dangereux et, parfois, mortels. A titre d'exemple un treuilliste peut ne pas voir un docker derrière une marchandise et l'écraser avec cette dernière.

6- Le code du travail algérien :

Arrêté interministeriel du 4 safar 1418 correspondant au 9 Juin 1997 fixant la liste des travaux ou les travailleurs sont fortement esposés aux risques professionnels.

Vu la loi n° 85-05 du 16 février 1985, modifiée et complétée, relative à la protection et à la promotion de la santé .

Article .2- En application des dispositions de l'article 3 du décret exécutif n° 93-120 du 15 mai 1993 susvisé, la liste des travaux ou les travailleurs sont fortement exposés aux risques professionnels est en annexe du présent arrêté.¹²

Vu ces articles du code travail algreien, l'entreprise portuaire de Bejaia doit tenir en compte le contenu de ces lois et les entreprendres.

⁸ Monica Ferreira et all, op-cit, p.17.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibid, p.31.

¹¹ Ibid, p.34.

¹² Code du travail, Edition, BERTTI, Alger, 2001, p.213.

B- Les accidents de travail :**1- Définition de l'accident de travail :**

« Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprises »¹³.

Les accidents de travail sont toujours en relation au lieu du travail, quelle que soit sa cause, ou sa survenue.

2- Les types d'accidents de travail :

En fonction de la gravité des lésions, on distingue quatre types d'accidents du travail, correspondant chacun à des modes de réparation spécifiques.

➤ Les accidents de travail sans arrêt :

Soignés généralement sur place, à l'intérieur de l'entreprise, chez le service médicale, et prennent quelques temps de repos où de soins. Ils ne sont pas déclarés mais sont enregistrés sur des registres. Ces accidents sont des petites blessures.

➤ Les accidents de travail avec arrêt :

De quelques jours à plusieurs mois. Il s'agit d'incapacités temporaires, des accidents plus graves nécessitant des soins médicaux ou l'hospitalisation et le repos pour quelques jours au moins. Sont des accidents graves tels que les brûlures importantes.

➤ Les accidents de travail avec incapacité permanente (IP) :

Correspondant à des lésions définitives et des séquelles susceptibles de réduire la capacité de travail. des accident plus graves tels que la coupure de doigt, un œil crevé, une jambe déformé.... Etc.

➤ Les accidents de travail mortels avec décès immédiat ou différé :

Suite à des complications issues d'accidents, c'est l'employeur de la victime qui doit déclarer l'accident présumé d'origine professionnelle, à charge de vérifier ultérieurement sa recevabilité comme accident de travail. L'accidentabilité d'une activité ou d'une entreprise est un paramètre important pour la mise en place des mesures de prévention pour les réduire¹⁴.

¹³ Nichan Margossian, op-cit, p.4.

¹⁴ Ibid, p.5.

3- Statistiques des accidents de travail à l'EPB durant les 5 dernières années :

Tableau n°05 : nombre des accidents de travail à l'EPB durant les cinq(05) dernière années.

Année	Nombre d'accidents de travail	Taux de fréquence	Taux de gravité
2010	88	37,89%	2,97%
2011	96	33,11%	1,64%
2012	119	45,09 %	1,54 %
2013	130	47,25%	0,59%
2014	102	32,55%	0,40%

Source : EPB¹⁵.

N.B : Le **taux de fréquence**, défini comme suit :

$$T_f = \frac{\text{Nombre d'accidents avec arrêt de travail} \times 10^6}{\text{Nombre d'heures de travail par année}}$$

Le taux de gravité, défini comme suit :

$$T_g = \frac{\text{Nombre de jours d'arrêt} \times 10^3}{\text{Nombre d'heures de travail par année}}$$

- Durant l'exercice 2010, on a enregistré 88 accidents tous personnels confondus "journaliers, contractuels et permanents", une hausse remarquable par rapport à l'exercice 2009 + 23 accidents. Cet état de fait s'explique par le flux de trafic ainsi que par le recrutement de 446 agents "contrats à temps partiel" et 192 journaliers. Le secteur de la

¹⁵ . EPB, statistiques accident de travail, direction de ressources humaines.

manutention et en particulier les ouvriers manutentionnaires sont les plus touchés « environ 50% ». Aussi, les manutentionnaires journaliers sont les plus concernés au niveau des postes 12, 14 et 17. Ces postes connaissent un flux de trafic important avec le traitement de différentes marchandises. En ce qui concerne le taux de fréquence et de gravité, nous remarquons une légère hausse par rapport à l'année précédente "+1.93 %". Il est à rappeler que des campagnes de prévention et des journées de sensibilisation sont organisées périodiquement sur le terrain concernant le port des EPI et le respect des mesures d'hygiène et de sécurité dans le but d'instaurer un climat de travail sécurisé pour l'ensemble du personnel.

- L'exercice 2011 a enregistré une augmentation assez légère avec 96 accidents par rapport à 2010, vu le trafic important enregistré. Les "Taux de Fréquence " et " Taux de Gravité" ont enregistré une légère baisse par rapport à 2010. Il est à rappeler que la vigilance est le respect des consignes d'hygiène et de sécurité sont de rigueur.
- Le nombre d'accidents survenus sur les lieux de travail durant l'exercice 2012 a connu une hausse par rapport à l'exercice 2011: 119 accidents (soit + 23,96%). Cet état de fait est dû au trafic global de l'entreprise qui continue à enregistrer des chiffres records "+19 millions de tonnes de marchandises traitées par l'entreprise durant la période allant du 01 janvier au 31 décembre 2012. Le taux de fréquence est de l'ordre de 45,02% et le taux de gravité est de 1, 54%. Il reste toujours à souligner qu'il est important de renforcer les campagnes de sensibilisations relatives aux règles d'hygiène et de sécurité quant à l'utilisation du matériel de manutention afin de réduire, voir éliminer les risques de ces accidents..
- L'exercice 2013 est marqué par une hausse considérable d'accidents de travail qui est de 130 accidents. Cela s'explique par le renouvellement des effectifs de l'entreprise suite au départ massif. Le personnel le plus touché est celui de la manutention pour les postes de : O.M et O.M.S. Le taux de gravité a baissé par rapport à l'année 2012 soit de 1,54% à 0,59% Par contre, le taux de fréquence a augmenté de 45,09% à 47,25%. Le renforcement des campagnes de sensibilisation relatives aux règles d'hygiène et de sécurité quant à l'utilisation du matériel de manutention doivent être en continu.

- L'année 2014 a été marquée par une baisse des accidents de travail de l'ordre de 28 accidents avec 102 cas survenus durant l'exercice.

Le taux de fréquence est passé de 47,25% en 2013 à 32,55% en 2014, soit une diminution de - 14,70% et le taux de gravité de 0,59% à 0,40% soit une baisse de - 0,19%. Ces accidents sont détaillés comme suit : la nature des lésions : 38 cas concernent le TSLO (traumatisme sans lésion osseuse), 19 pour les entorses, 15 cas de plaies, et 11 pour les lombalgies d'effort. La localité de la nature des lésions : 20 au niveau des chevilles, 12 pour les mains et 12 cas pour les pieds. Les postes de travail : concernent principalement les OM et OMS avec 61 cas et 11 cas pour les conducteurs d'engins. Néanmoins, les secteurs les plus touchés sont la manutention avec 68 cas d'accidents, suivi de la conduite des engins avec 14 cas¹⁶.

c- Les maladies professionnelles :

1- Définition des pathologies professionnelles :

« Les pathologies professionnelles sont des atteintes à la santé suite à une exposition, en faibles quantités et pendant des durées relativement longues, à des nuisances rencontrées en milieu de travail. Il s'agit d'expositions chroniques à des nuisances physiques (bruits, vibrations, rayonnements ionisants), chimiques (produits toxiques) ou biologiques (micro-organismes pathogènes), ayant toutes une origine professionnelle. »¹⁷

Une maladie professionnelle est atteinte à la santé causée par l'exposition aux risques. Plusieurs facteurs peuvent être à l'origine soit des nuisances physiques ou biologiques.

2- Les troubles musculo-squelettiques (TMS) :

Les troubles musculo-squelettiques (TMS) sont des pathologies professionnels, qui résultent de la conjonction de facteurs endogènes liées à l'individu et à ses caractéristiques biomécaniques et psychologiques, et des facteurs exogènes liées à l'organisation de travail et les équipements utilisés. Qui se combinent sur des postures inadéquates, des zones mal étudiées, des vibrations et les pressions, de charges excessives et des modes organisationnels qui favorisent la répétition des tâches¹⁸.

¹⁶ EPB, statistiques accident de travail, direction de ressources humaines.

¹⁷ Nichan Margossian, op-cit, p.5

¹⁸ Françoise Darses et Maurice de Montmollin, *l'ergonomie (une présentation très accessible et complète de l'ergonomie) le journal des psychologues*, 4^{ème} édition, édition la découverte, paris, 2006, p.67.

3- Le stress professionnel :

Le stress d'origine professionnel est mesuré par la tension au travail. Il s'appuie sur l'autonomie de la tâche et l'état psychologique du salarié en interaction avec l'entourage de travail ; fondé sur l'équilibre des efforts fournis et les récompenses reçues. Plusieurs facteurs sont à l'origine de l'apparition du stress professionnel qu'il soit direct ou indirect, tels que les facteurs psychosociaux défavorables au travail associés à une hyperstimulation qui conduisent indirectement vers un vieillissement précoce. Ou l'exposition aux facteurs de risques connus comme le tabac et l'alcool qui contribuent directement à l'apparition du stress professionnel¹⁹.

Aussi, le stress au travail est une partie des risques psychosociaux, il est aussi le déséquilibre entre ce qu'on demande aux salariés dans un cadre de travail et les sources dont il dispose pour sa réalisation. Pour les entreprises, il se traduit et se manifeste par l'absentéisme maladie²⁰.

Conclusion :

Dans ce chapitre, nous avons présenté d'une manière générale les risques professionnels, ces types, ces critères d'évolution, aussi les différents risques existés dans les ports...etc. En suite on a parlé d'accidents de travail, en expliquant ces types et les statistiques des accidents à l'EPB. Enfin les maladies professionnelles, tels que les TMS, et le stress professionnel. Chaque entreprise doit mettre des mesures de prévention pour faire face à ces risques, éviter la survenue des accidents, et les maladies professionnelles. Afin de préserver la santé de ses salariés.

¹⁹ Imbernon Ellen, « *Quelle place pour les risques professionnels dans la santé publique ?* », in : *Santé Publique*, 2008/HS Vol. 20, p.11.

²⁰ La Rosa-Rodriguez Emilio *et al*, « *Évaluation du stress au travail après mesures de prévention dans une caisse de retraite* », in : *Santé Publique*, S.F.S.P. 2013/1 Vol. 25, p.60.

Chapitre IV :
La prévention des
risques professionnels.

Introduction :

La diversité des situations de travail des personnels au sein d'une entreprise, la complexité d'exécution et d'accomplissement des tâches, la dangerosité parfois inconnue des risques sont autant d'arguments qui mettent en évidence la nécessité d'apporter à chaque opérateur les instructions qui lui permettront d'assurer sa sécurité, celle de ses collègues, et de sauvegarder la qualité de l'environnement.

1- Définition de la prévention :

« La prévention est l'action de prévenir, c'est-à-dire l'acte par lequel on prend les devants sur un événement possible afin d'empêcher de se produire et de diminuer les effets négatifs de cet événement au cas où ne peut être certain de l'empêcher »¹.

2- Les principes généraux de la prévention des risques professionnels :

1. Eviter les risques ;
2. Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;
3. Combattre les risques à la source ;
4. Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé ;
5. Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;
6. Remplacer ce qui est dangereux par ce qui ne l'est pas ou par ce qui est moins dangereux ;
7. Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants, notamment en ce qui concerne les risques liés au harcèlement moral ;
8. Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle ;
9. Donner les instructions appropriées aux travailleurs.²

¹ Pierre Goguelin, op-cit, p.5.

3- La prévention des risques dus aux manutentions manuelles :

Les trois familles principales de mesures de prévention à mettre en œuvre pour supprimer les risques créés par les manutentions manuelles sont :

- l'organisation des postes de travail de façon à réduire les efforts effectués par les différentes parties du corps exposées aux risques ;
- les interventions de la médecine du travail au niveau de l'évaluation des risques et l'organisation des postes de travail ;
- l'information et la formation des salariés sur les risques et les gestes et postures à faire et à ne pas faire.³

4- Les interventions du médecin du travail :

Ces interventions se font à différents niveaux :

- l'avis d'aptitude des salariés pour les manutentions manuelles avec la surveillance des salariés et une aptitude complémentaire spéciale pour le port de charges supérieures à 55 kg ;
- les conseils au niveau de l'organisation des postes de travail en fonction de l'état de santé et les aptitudes des salariés ;
- le rôle de conseil dans l'information et la formation des salariés.⁴

5- Les objectifs et les enjeux de la prévention :

La mise en place d'une démarche de prévention à différentes enjeux :

5-1 L'enjeu humain :

La réduction de nombre de blessures, des souffrances qu'elles engendrent et de l'incidence qu'elles peuvent avoir sur la vie familiale et les ambitions personnelles de la victime.

5-2 L'enjeu social :

La fréquence des accidents et leur gravité créent dans l'entreprise un sentiment d'insécurité et provoquant la démotivation du personnel. Cela, par suite, peut engendrer dans certains cas des accidents graves.

5-3 L'enjeu économique :

Le coût moyen des accidents de travail et des maladies professionnelles devient exorbitant pour l'entreprise. Soit un coût direct ou indirect.

² Auduberteau Sabrina- Karine Gavino, *la prévention des risques professionnels : Hygiène et sécurité au travail*, édition AFNOR, paris, 2003, p.7.

³ Nichan Margossian, op-cit, p.191.

⁴ Ibid, p.192.

Le coût direct est celui qui correspond à la cotisation annuelle des accidents de travail et maladies professionnelles à la sécurité sociale.

Le coût indirect (absentéisme, désorganisation, perte de production).

5-4 L'enjeu légal :

L'employeur et la hiérarchie ont pour obligation légale de mettre en œuvre les moyens adéquats pour assurer la sécurité du personnel.

En cas de manquement, leur responsabilité pénale peut être engagée et les peines encourues peuvent alors être très lourdes⁵.

6- La prévention individuelle et collective :**6-1- La protection individuelle :**

Elle consiste à protéger les salariés exposés aux risques en utilisant des moyens de protection individuelle (EPI). Protéger chaque partie de corps avec des équipements adaptés aux risques.

Les équipements de protection à utiliser sont comme suit :

- Les casques, pour la tête.
- Les masques, pour le visage.
- Les lunettes, pour les yeux.
- Les masques filtrants et isolants, pour les voies respiratoires.
- Les tabliers, pour le corps.
- Les bottes de sécurité, pour les pieds⁶.

6-2- La prévention collective :

La prévention collective protège non seulement les opérateurs aux postes de travail, mais elle tend à supprimer les risques et réduire le danger. Rendre inaccessible les zones dangereuses des machines au moyen d'obstacles matériels, extraire les vapeurs toxiques par un système de ventilation, et mettre en place des garde-corps. Pour empêcher tout risque de chute, sabler les allées de circulation, chaque fois que la présence de risque est constatée dans l'entreprise c'est les mesures de prévention collective qu'il fallait mettre en place.

⁵ Vincentini Roger, op-cit, pp570, 571.

⁶ Nichan Margossian, op-cit, p22.

7- La politique de prévention des risques professionnels :

A travers la politique de prévention qu'on peut indiquer clairement de qu'elles objectifs s'agit- il pour améliorer la sécurité au travail ?

Pour atteindre les objectifs bien définis, elle doit mettre en place des moyens humains (désignation des acteurs de prévention), et de mettre en place des moyens techniques (méthode d'analyse, matériels de mesure...).

Un ensemble d'acteurs qu'il faut mettre en place, spécialisés et coordonnés afin de préserver leur santé et leur sécurité qui veillent sur la prévention tel que :

-Le comité d'hygiène et de sécurité (HS) qui a pour mission de contribuer et d'assurer la santé et la sécurité des agents dans leur travail, qui participe à l'analyse des risques, à la définition et la mise en œuvres et suivie du programme annuel de prévention.

Enfin, elle propose des mesures pour améliorer l'hygiène et la sécurité au travail.

-Le médecin de prévention qui est chargé et veille à la santé physique, psychique des agents dans leur environnement de travail.

Le médecin de prévention dispose de deux moyens réglementaires, visite médicale individuelle des agents et systématique des postes de travail.

-Les agents qui incombent pour chaque travailleur de prendre soin en fonction de sa formation.

-L'agent chargé de la mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité qui a pour mission de prévenir les dangers, améliorer l'organisation et l'environnement de travail ...

-L'agent chargé de la fonction d'inspection : qui est chargé d'assurer une fonction d'inspection dans le domaine d'hygiène et de sécurité qui a pour mission de proposer des mesures de prévention, contrôler l'application des lois et de règlements d'hygiène et de sécurité etc....⁷

⁷ Auduberteau Sabrina- Karine Gavino, op-cit, pp9.12.

8- L'information et la formation :**8-1 L'information :**

Elle se présente sous forme d'affichage ou de signalisation. L'affichage doit être dans les lieux de travail, clair et lisible. Et qu'il porte sur l'information de sécurité spécifique de poste de travail, en particulier sur les risques, à l'utilisation des équipements de protection individuelle, la conduite à tenir en cas d'accident et aux consignes d'incendie.....etc.

La signalisation est obligatoire chaque fois qu'un accident est présent, et qui nécessite une protection collective tels que, les signaux lumineux ou sonores.

8-2 La formation :

- la formation est une composante essentielle de la prévention ; former à la sécurité est une obligation légale de l'employeur et de la politique de prévention qu'il doit mettre en œuvre. On distingue deux types de formation :

La formation générale à la sécurité telle que, la circulation interne et externe des engins et des personnes et sur les risques liés à l'exécution du travail.

La formation technique spécifique aux postes de travail et aux matériels à utiliser⁸.

9- Le code du travail algérien :**Loi n°88-07 du 26 Janvier 1988 relative à l'hygiène, la sécurité et la médecine du travail**

Vu la loi n° 85-05 du 16 février 1985, modifiée et complétée, relative à la protection et à la promotion de la santé .

Article. 3- l'organisme employeur est tenu d'assurer l'hygiène et la sécurité aux travailleurs.

Article .6- « En fonction de la nature de l'activité et des risques, les travailleurs doivent bénéficier des vêtements spéciaux, équipements et dispositifs individuels de protection d'une efficacité reconnue.⁹ »

⁸ Anaya, Patrick, et all, op-cit, pp.57.59.

⁹ Code du travail, op-cit, pp.190.191.

Vu ces articles, l'entreprise portuaire de Bejaia doit tenir en compte le contenu de ces lois. Afin d'assurer l'hygiène et la sécurité de son personnel, en mettant à leurs dispositions tous les équipements, dispositifs individuels et collectifs.

Conclusion :

A travers ce chapitre, nous avons présenté un aperçu sur la politique de prévention qui est indispensable dans le milieu professionnel pour améliorer la sécurité et la santé au travail, et l'ensemble des procédures que toutes entreprises doit prendre en considération afin de préserver, réduire tous types de risques ou accident de travail et maladies professionnels qui peut nuire la santé des salariés.

**Chapitre V :
Historique de
l'Entreprise Portuaire de
Bejaia.**

1. Présentation de l'organisme d'accueil :

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.

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

2. Historique de création de l'EPB.

Bejaia, une ville, un port,

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

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

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

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

Le port de Béjaïa aujourd'hui est réputé mixte ; hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées. L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Béjaïa depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie¹.

¹ Document interne EPB.

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

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

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

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

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

L'Entreprise Portuaire de Béjaïa ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens par décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988. Actuellement, le capital social de l'entreprise a été ramené à 1.700.000.000 Da, détenues à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORTS »².

3. Situation géographique :

Le port de Béjaïa, est délimité par :

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

² Document interne EPB.

❖ Mouillage

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

❖ Accès au Port

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

❖ Bassins du Port

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

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

4. Missions et activités de l'EPB :**❖ Ses Missions**

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

Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures³.

³ Document interne EPB.

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

❖ Ses Activités

Les principales activités de l'entreprise sont :

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

5. Description des services :

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

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

2- Le remorquage : Il consiste à tirer ou à pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire. Il consiste également à effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.

3- Le pilotage : Il est assuré de jour comme de nuit par la Direction Capitainerie et est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.

4- Le lamanage : Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage⁴.

⁴ Document interne EPB.

5- Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises : elles consistent en :

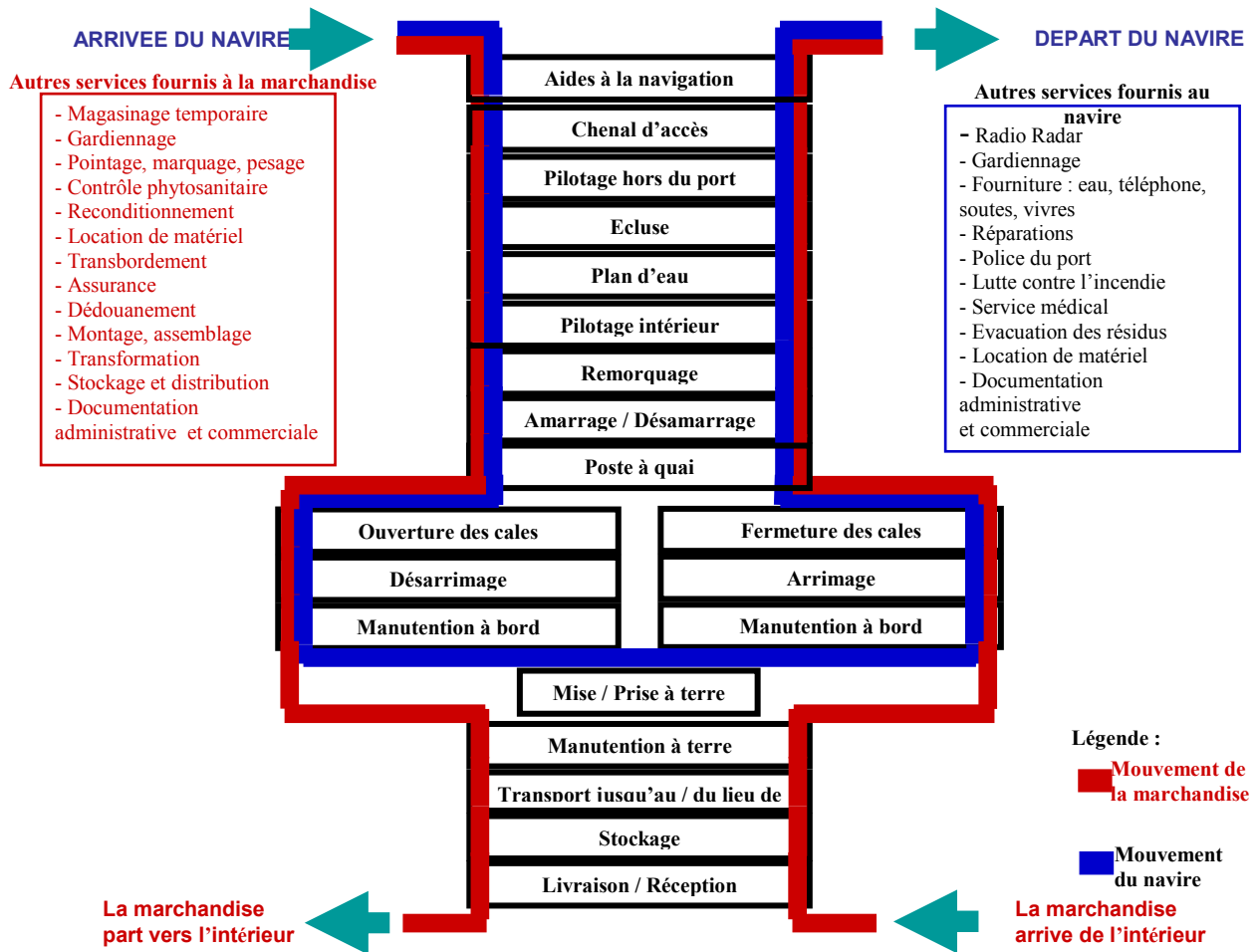
- Les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.
- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage, hangars et terre-pleins, ports secs.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre-pleins ou hangar et hors port.
- Pointage des marchandises.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

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

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

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

6. Processus d'acheminement d'un navire



7. Organisation de l'EPB :

Présentation de différentes structures de l'EPB :

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

1. Directions opérationnelles :

Il s'agit des structures qui prennent en charge les activités sur le terrain et qui ont une relation directe avec les clients⁵.

| DIRECTION MANUTENTION ET ACCONAGE (DMA) |

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

⁵ Document interne EPB.

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

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

- **Acconage :**

A pour tâches :

- ❖ **Pour les marchandises**

- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre plein ou hangar.
- Marquage des lots de marchandises.
- Livraison aux clients.

- ❖ **Pour le service**

- Rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars pour le stockage.
- Participer lors de la Conférence de placement des navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires⁶.

| DIRECTION DOMAINE ET DEVELOPPEMENT (DDD) |

A pour tâches :

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

⁶ Document interne EPB.

| DIRECTION CAPITAINERIE (DC) |

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

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage** : La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotines, de canots et de remorqueurs.
- **Amarrage** : Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.
- **Accostage** : Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

| DIRECTION REMORQUAGE (DR) |

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

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

2. Directions fonctionnelles :

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

| DIRECTION GENERALE (DG) |

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise⁷.

| DIRECTION DU MANAGEMENT INTEGRE (DMI) |

Elle est chargée de :

⁷ Document interne EPB.

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

| DIRECTION FINANCES ET COMPTABILITE (DFC) |

Elle est chargée de :

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

| DIRECTION RESSOURCES HUMAINES (DRH) |

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

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation du personnel.
- La gestion des carrières du personnel (fichier).
- La gestion des moyens généraux (achats courants, parc automobile, assurances, ...etc.)⁸.

⁸ Document interne EPB.

8. Les infrastructures et les équipements :**▪ Les infrastructures portuaires**

- Trois postes spécialisés peuvent recevoir des pétroliers allant jusqu'à 260m LHT avec un tirant d'eau maximum de 12,8 m.
- 19 postes à quai d'un tirant d'eau maximum 11,50 pour les navires transporteurs de marchandises divers, d'essences de vrac liquides ou solides, de colis de conteneurs de passages, véhicules ou animaux vivant.
- Port de pêche abritant des chalutiers et des petits métiers.
- Mini port de plaisance.
- Dock flottant pour la réparation navale d'une capacité de 15000 tonnes.

▪ Les principaux équipements

- Des grues mobiles sur roues de 40 à 90 tonnes de capacité.
- Des grues de quais de 15 à 80 tonnes de capacité.
- Des pelles mécaniques utilisables dans les cales des céréaliers.
- Deux ponts-bascules pour camions et wagons, d'une capacité de 60 à 100 tonnes.
- Des bennes preneuses.
- Des chariots élévateurs à 2,5 à 28 tonnes de capacité de levage.
- Quatre steaker de 36 à 45 tonnes pour le traitement des conteneurs.
- Quatre tracteurs RoRo et remorques.
- Equipement de lutte anti-pollution (barrage anti-pollution d'une largeur de 900m, dispersant marin, laboratoire spécialisé.....etc.).
- Pompes à grains (250 tonnes/heure).

9. Les concurrents :

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

❖ Le port d'Alger

C'est actuellement le premier port d'Algérie en matière de traitement des marchandises générales avec une part de marché de 27%. Dans le traitement des conteneurs, plus de 70% de ce trafic transitent actuellement par le port d'Alger, qui est le seul port principal en eau

profonde desservant la région Centre, celui ci connaît donc une sérieuse pénurie de capacité de traitement de conteneurs et d'espace de stockage⁹.

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

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

❖ **Le Port de DJENDJEN**

La gestion du terminal à conteneurs de Djendjen sera confiée à compter de 2009 à un opérateur étranger « Dubaï Ports World (DPW) » qui fera du port de djendjen un port de transbordement. (DP World, quatrième opérateur mondial de terminaux pour containers, gère 42 terminaux et 13 projets en développement dans 27 pays. En 2006, le groupe a réalisé un bénéfice de 191,78 millions de dollars sur un chiffre d'affaires de 3,49 milliards).

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

❖ **Le port de Skikda :**

Le port de Skikda est principalement un port de marchandises diverses. Il traite principalement les produits sidérurgiques (21% de part de marché) ainsi que le divers (machines, & pièces). Le vieux port, est d'ailleurs devenu un centre de réception et de transfert de cargaisons de projet pour l'exploration et la production pétrolière dans le Sud (tubes, machineries,...)¹⁰.

⁹ Document interne EPB.

¹⁰ Document interne EPB.

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

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

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

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

❖ **Le port d'Annaba**

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

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

La capacité estimée du parc à conteneurs agrandi et des quais existants est de l'ordre de 15.000 EVP par an, en grande partie du fait des limitations de tirant d'eau et de longueur de quai¹¹.

¹¹ Document interne EPB.

**Chapitre VI :
Méthodologie
utilisée.**

1. Présentation de l'Entreprise Portuaire de Bejaia :

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.

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

2. Méthode et techniques utilisées :

L'utilisation d'une méthode de recherche est indispensable dans chaque recherche scientifique, elle permet de découvrir l'aspect de la réalité que le chercheur doit suivre pour mener à bien sa recherche. Donc l'utilisation de *méthode et techniques* dans notre recherche sont primordiales, elles servent à collecter un ensemble d'informations qui peuvent répondre à nos objectifs d'étude.

Selon **GUIDERE Mathieu** « *La méthode désigne l'ensemble des démarches que suit l'esprit humain pour découvrir et démontrer un fait scientifique. S'interroger sur la méthode, c'est s'interroger sur la "voie" suivie pour mener à bien une recherche.* »¹ Et pour la vérification des hypothèses formulées. Néanmoins, aucun dispositif méthodologique ne peut être appliqué d'une manière mécanique.

2-1- La méthode utilisée :

Pour effectuer une recherche, on doit utiliser une méthode bien précise et déterminée. Dans le but de vérifier les hypothèses relatives à notre thème au sein de l'EPB, pour pouvoir analyser nos hypothèses afin de confirmer ou infirmer, nous avons utilisé une méthode et une technique adéquate pour rassembler des informations et mesurer le phénomène étudié.

Afin d'arriver à des résultats objectifs escomptés, les chercheurs imposent de suivre tel ou tel méthode ou des techniques adéquates aux questions de départ.

Préalablement à notre engagement sur le terrain, nous avons planifié l'usage de la méthode quantitative pour recueillir les informations nécessaires qui peuvent nous permettre d'approfondir notre étude.

¹ GUIDERE Mathieu, *Méthodologie de la recherche (guide de jeune chercheur en lettres, langues, sciences Humaines et sociales)*, Édition Ellipses, Paris, 2004, p. 4.

Dans ce sens, notre recherche est orientée par une démarche quantitative, la réalité du terrain nous a conduit à choisir cette méthode en raison des caractéristiques de notre population d'étude (large et connue), méthode qui nous mènera à travailler avec un nombre large d'enquêtés. Pour cela, nous avons opté pour la méthode quantitative qui est définie par **Maurice Angers** comme : *« ensemble de procédures pour qualifier des phénomènes qui visent d'abord à mesurer le phénomène à l'étude, la plupart des recherches en science humaine utilisent la mesure ; il en est aussi quand on fait usage d'indices. De taux de moyens, ou plus généralement d'outils que fournit la statistique. Ou bien, elle vise à mesurer le phénomène d'étude, l'ensemble de procédures pour mesurer les phénomènes »*²

2-2- Les techniques utilisées :

D'après **Madeline Grawitz**, la technique est : *« un ensemble de procédures opératoires rigoureuses, bien définies transmissibles, susceptibles, d'être appliquées à nouveau les mêmes conditions, adaptées au genre de problèmes et de phénomènes en cause »*³

Maurice Angers considère aussi la technique comme : *« la technique représente un ensemble de procédés et d'instruments d'investigation utilisés méthodologiquement »*⁴

Pour la réalisation de notre recherche, nous avons choisi les techniques suivantes :

2-2-1- La pré-enquête :

Étape primordiale dans une recherche scientifique, la pré-enquête constitue le premier contact avec le terrain et les enquêtés. Nous avons utilisé dans cette étape la technique de l'entretien exploratoire, l'observation directe qui nous a permis de collecter un ensemble d'informations durant la période de notre visite exploratoire sur le terrain. C'est une technique familière de l'étude qualitative, elle se base sur une discussion libre avec les personnes interrogées.

La pré-enquête nous a permis de cerner la question de départ et de préciser notre problématique et nos hypothèses. Elle nous a permis de rassembler le maximum d'informations sur notre sujet de recherche, éclairer, préciser notre champ d'étude, de déterminer la technique la plus adéquate à notre thème, et de préciser notre échantillon de recherche. Cette procédure nous a permis de dialoguer avec les responsables des ressources humaines, la responsable du service de gestion de carrières sur le fonctionnement de l'organisme d'accueil et ses différents services, les trois(03) responsables de la manutention et

² Angers Maurice, op-cit, p.60.

³ Madeleine Grawitz, méthodologie des sciences sociales, 11 Editions, Dalloz, paris, 2001, p.352.

⁴ Angers, Maurice, op-cit, p.66.

sur le fonctionnement de l'organisme de la DMA sur le sujet de notre étude. Le but en a été de collecter le maximum d'informations qui serviraient à envisager les questions nécessaires propres à enrichir notre questionnaire que nous élaborerons par la suite.

Ainsi, cette étape nous a permis de nous familiariser avec le terrain, d'approfondir nos connaissances sur l'environnement interne de l'entreprise et de cerner le fonctionnement des manutentionnaires, leurs conditions de travail, leurs situations, ainsi que l'environnement, les postes de travail, leurs comportements, leurs processus dans le déchargement et le chargement de la marchandise dans lequel les dockers sont exposés aux risques et aux dangers liées à la manipulation des marchandises. Aussi, durant notre pré-enquête et à partir des informations recueillis par les responsables, on a pu avoir le chiffre des accidents enregistrés jusqu'à présent, 38 accidents au niveau de la **DMA**.

Lieu de l'accident :

- Poste 19, 21, 22.
- Nature des lésions : plaie, lombalgie, TSLO (traumatisme sans lésion osseuse).
- Population touchée : ouvriers manutentionnaires.
- Localité de la nature des lésions : main, cheville, pied.

Action à mettre en œuvre :

- Instruire sur l'importance du port des équipements de protection individuelle.
- Former et sensibiliser le personnel manutentionnaire à :
 - Manipulation des outils de manutention.
 - Technique de manutention.
 - Risque hygiène sécurité et environnement.
 - Métier de la manutention.

Cette étape a été utilisée dans le but de cerner notre objectif d'étude au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia.

2-2-2- L'enquête :

« *L'enquête est l'un des instruments les plus utilisés par les psychosociologues. Réaliser une enquête, c'est interroger un certain nombre d'individus en vue d'une généralisation* ». ⁵

Nous avons réussi, pendant le premier mois, à prendre connaissance du terrain et de la faisabilité de notre enquête par rapport à notre thème. Durant ce mois, nous avons tenu des entretiens exploratoires avec des responsables et des salariés. De plus, nous avons recueilli des documents concernant la présentation de l'entreprise (l'organigramme, missions, objectifs...). Les autres mois restants sont consacrés à la distribution du questionnaire pour chaque travailleur auprès de notre échantillon car nous étions obligés de sortir sur le terrain et de distribuer le questionnaire pour chaque travailleur afin de réaliser notre recherche.

En ce qui concerne les jours de travail, ils nous ont accordé tous les jours de la semaine, de dimanche à jeudi. Et pour les horaires, nous commençons à 09 heures car les dockers travaillent par shift. (Période de travail, correspondant à 08heures consécutives). Notre enquête empirique et notre stage ont été bien encadrés par le chef du service gestion des carrières Mlle BARCHICHE Amal, cadre dans cette entreprise.

Nous avons distribué nos questionnaires selon la disponibilité des travailleurs, on a visé la période de changement de poste, et les pauses déjeuner. On a également effectué des questionnaires de face-à-face, ainsi on a traduit et expliqué le questionnaire en langue Kabyle et en Arabe, pour ceux qui ne comprennent pas la langue française.

2-2-3- L'observation :

La technique de recherche retenue dans notre étude est l'observation d'une manière générale et plus particulièrement l'observation directe. D'après **Jean-Louis, LOUBET DEL BAYLE** « *L'observation est une phase capitale de la démarche scientifique et il n'est pas de science sans observation de la réalité* » ⁶.

Selon **PERETZ Henri** « *Observer n'est pas seulement regarder, c'est une certaine organisation de la vision. Elle est structurée de telle sorte à voir ce qui est adéquat par rapport à un projet de recherche, à un cadre théorique* ». ⁷

⁵ GHIGLIONE Rodolphe et autres, « *Les enquêtes sociologiques* », 6ème Édition, Armand Colin, Paris, 2008, pp. 5.6.

⁶ Jean-Louis LOUBET DEL BAYLE, *Initiation aux méthodes des sciences sociales*, édition L'Harmattan, Paris, 2000, p.204.

⁷ PERETZ Henri, *Les méthodes en sociologie (l'observation)*, Éditions La découverte, Paris, 1998, p. 88.

Nous avons opté pour cette technique car elle consiste à la construction d'un instrument de recueil d'information sur les interactions, rapport conflictuel, les comportements des interviewés, l'espace de travail... etc. Et vu son importance afin de savoir le degré d'accessibilité à notre échantillon d'étude.

2-2-4- Le questionnaire :

Durant notre enquête nous avons choisi la technique du questionnaire afin de collecter des données qui nous seront utiles après les avoir classées, analysées et interprétées pour vérifier les hypothèses construites au départ .

Le questionnaire est l'un des techniques les plus importantes dans la réussite de la recherche. C'est un mode d'investigation et sans doute l'instrument le plus connu et plus influe dans le domaine des sciences humaines. Il est : une interrogation globale composée d'un ensemble de questions posées à des interrogations sélectionnées.

Selon **Jean-Louis LOUBET DEL BAYLE**, le questionnaire « *est constitué par la liste des questions qui seront posées aux sujets désignés par l'échantillonnage. Ce questionnaire est soigneusement élaboré avant le début de l'enquête et sera posé sous une forme identique à tous les sujets interrogés. Les questions sont évidemment choisies en fonction de l'objet de l'enquête. Toutefois, on peut définir un certain nombre de règles générales relatives à l'établissement du questionnaire. Celui-ci est dominé par trois préoccupations fondamentales* »⁸.

Donc la méthode quantitative suppose l'utilisation du questionnaire et pour analyser le phénomène de mesures de prévention face aux risques professionnels chez les manutentionnaires au sein de l'EPB.

Selon **Maurice Angers**, la méthode quantitative est définie comme « *ensemble de procédures pour qualifier des phénomènes qui visent d'abord à mesurer le phénomène à l'étude, la plupart des recherches en science humaine utilisent la mesure ; il en est aussi quand on fait usage d'indices. De taux de moyens, ou plus généralement d'outils que fournit la statistique. Ou bien elle vise à mesurer le phénomène d'étude, l'ensemble de procédures pour mesurer les phénomènes* »⁹.

⁸ Jean-Louis, LOUBET DEL BAYLE, op-cit, p.107.

⁹ Angers, Maurice, op-cit, p.60.

2-2-5- Le rôle de questionnaire :

Le questionnaire est le moyen de communication essentiel entre l'enquêteur et l'enquêté. Il est l'outil par lequel le double but de l'interview doit être atteint : d'une part motiver, inciter l'enquêté à parler, d'autre part obtenir des informations adéquates pour l'enquêteur. Le questionnaire doit traduire l'objectif de la recherche en question et susciter chez les sujets interrogés des réponses sincères et susceptibles d'être analysées en fonction de l'objet de l'enquête. En d'autres termes : la question posée en fonction d'un but donné, doit susciter une réponse en relation avec le but suivi et traduire fidèlement l'attitude de l'enquête. On attend de celui-ci qu'il puisse et veuille répondre et qu'il le fasse clairement.¹⁰

Ce questionnaire a pour fonction principale de donner à la recherche une extension plus grande et de vérifier statistiquement jusqu'à ce que les points soient généralisables à ces informations et aux hypothèses préalablement constituées.

Dans notre questionnaire on a utilisé trois types de questions :

- Questions ouvertes, qui donnent à l'enquêté la liberté de répondre.
- Questions fermées, qui obligent l'enquêteur à effectuer un certain choix parmi certain nombre de réponse (oui, non).
- Question à choix multiples, proposer plusieurs choix à l'enquêté.

Notre questionnaire se compose de 50 questions réparties en 06 axes.

1^{er} axe : concerne les données personnelles des ouvriers manutentionnaires au sein de l'EPB.

2^{ème} axe : concerne les conditions de travail au sein de l'EPB.

3^{ème} axe : concerne les risques professionnels au sein de l'EPB.

4^{ème} axe : concerne les accidents de travail au sein de l'EPB.

5^{ème} axe : concerne les maladies professionnelles au sein de l'EPB.

6^{ème} axe : concerne les moyens préventifs au sein de l'EPB.

Afin de dépouiller nos questionnaires et traiter nos résultats, nous avons utilisé le logiciel **SPHINX V5** qui nous a aidés dans le traitement des données.

¹⁰ Madeleine, Grawitz, op-cit, p676.

3. La définition du temps et lieu de l'enquête :

3-1- Le lieu de l'enquête :

Notre enquête a été effectuée à l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) qui est une entreprise de prestations dont les activités sont nombreuses et diverses. Le choix du lieu de l'enquête convient à notre objectif qui consiste à découvrir la réalité de mesure de prévention face aux risques professionnels chez les manutentionnaires de l'EPB.

3-2- La durée de l'enquête :

Notre enquête est déroulée durant une période de quatre (04) mois et 15 jours, du 01/12/2014 jusqu'au 15/04/2015. Au cours de laquelle nous avons pu obtenir des informations nécessaires pour la réalisation de notre travail auprès de nos enquêtés et arriver aussi à l'obtention des documents internes de l'entreprise portuaire de Bejaia.

4. Les caractéristiques socioprofessionnelles de la population d'enquête :

4-1- Les effectifs de l'entreprise :

Tableau N⁰ 06 : l'effectif permanent par catégorie socioprofessionnelle, janvier 2015 :

	DG	DGA	DMI	DFC	DRHM	DMA	DDD	DL	DC	DR	Total
Cadre	08	19	06	14	19	10	14	09	23	33	155
Maitrise	/	05	02	06	08	55	06	51	24	23	180
Exécution	/	/	01	02	41	588	105	158	103	37	1035
Total	08	24	09	22	68	653	125	218	150	93	1370

Source : EPB¹¹.

La population de notre enquête est l'ensemble des travailleurs manutentionnaires de l'EPB, constituant un total de **653** salariés, repartis en 03 catégories :

- **Cadres (10)** : toute personne qui exerce une fonction de direction ou d'encadrement.

¹¹ Document interne EPB.

- **Agents de maîtrise(55)** : toute personne qualifiée, exerçant une fonction dans un domaine particulier. Il exerce une fonction dans son domaine comme il peut être un responsable d'une machine ou d'une personne.
- **Agents d'exécution(588)** : toute personne qui utilise sa force physique ou intellectuelle dans son travail.

5. La méthode d'échantillonnage :

Selon **Maurice Angers**, « *la technique d'échantillonnage est l'ensemble des opérations permettant de sélectionner un sous-ensemble d'une population en vue de constituer un échantillon* »¹²

Et selon **Jean-Pierre Beaud** « *L'échantillonnage n'est pas seulement le fait des sondeurs et chercheurs universitaires ou professionnels. Comme bien d'autres outils utilisés en sciences sociales, les techniques d'échantillonnage s'appuient sur des principes que nous mettons en œuvre, de façon presque spontanée, dans la vie de tous les jours* ». ¹³

Nous avons opté pour un échantillon probabiliste. Le choix de l'échantillon s'est fait d'une manière probabiliste, type, aléatoire simple, car nous avons choisi au hasard les personnes qui doivent répondre à notre questionnaire (La population mère est très large) vu la difficulté ou l'impossibilité de se renseigner auprès de notre population de l'entreprise.

La technique probabiliste « *d'une manière générale s'appuient sur la théorie mathématique des probabilités. Elles se caractérisent par le fait qu'en les utilisant chaque unité de la population mère a la même chance qu'une autre d'être choisie au sein de l'échantillon. C'est donc le hasard qui détermine le choix des unités de la population mère* ». ¹⁴

6. Echantillon d'enquête :

L'échantillon désigne des personnes à interroger, est extrait d'une population plus large appelée population mère ou population de référence. Et selon **François Dépelteau** « *un échantillon est une partie ou un sous-ensemble d'une population mère* »¹⁵.

A partir de la population mère constituée de **653 salariés**, on a sélectionné, au hasard, un échantillon représentatif ciblé, constitué de **100** ouvriers comprenant de différentes catégories socioprofessionnelles réparties comme suit :

¹² Angers, Maurice, *initiation pratique à la méthodologie de la science humaine*, Anjou, centre éducatif et culturel Inc., 1992, p 352

¹³ Jean-Pierre, Beaud, *recherche sociale de la problématique à la collecte des données*, sous la direction de Benoit Gauthier 4^{ème} édition, presses de l'université du Québec, Canada, 2004, p211.

¹⁴ Dépelteau, François, *la demande d'une recherche en science humaine, édition Boeck université, canada, 2005*, p.215.

¹⁵ Ibid, p.213.

Tableau n°07: Les caractéristiques de la population d'enquête interrogée par questionnaire :

Catégorie	Fréquence
Chefs de bordée	03
Chefs de quai.	01
Chefs de bateau.	15
Treuillistes.	06
Chefs d'équipe dockers.	12
Dockers professionnels.	63
Total	100

Source : enquête personnelle.

7 - Les avantages et les difficultés rencontrées :

Il n'existe pas un travail ou une recherche scientifique sans avantages et sans difficultés, qui entravent le bon déroulement des choses. Et durant notre recherche, nous avons rencontré les problèmes et les avantages suivant :

7-1 Les avantages de l'étude :

- L'accueil chaleureux de la part du personnel de l'EPB et de la DMA.
- La disponibilité de la promotrice dans l'entreprise et qui n'a pas cessé de nous aider et de nous donner le maximum d'idées et d'informations voulues.
- Découvrir le terrain dont on a appris une certaine expérience. (savoir communiquer avec les gens, discuter avec les travailleurs sans restrictions,)
- L'accès au document de la société.

7-2 Les difficultés rencontrées :

- La durée de l'emprunt des livres qui est de 15 jours et qui est insuffisante pour bien les exploiter.
- Le manque d'ouvrages qui traitent notre thème de recherche ainsi que les études antérieures.
- Le refus de collaboration de certains manutentionnaires.

Conclusion:

Après avoir récolté un ensemble d'informations concernant l'entreprise portuaire de Bejaïa, la population étudiée, les différentes activités de l'entreprise ainsi que les différentes méthodes utilisées qui sont primordiales et fondamentales dans toute recherche scientifique, ces résultats vont être présentés, analysés, et interprétés par la suite.

II. Partie pratique
Analyse et interprétation
des résultats.

Caractéristiques générales.

Introduction :

Dans cette partie, nous allons analyser l'ensemble des informations recueillies durant notre enquête à travers des tableaux simples et croisés, en vue d'interpréter les résultats de terrain et de déterminer la réalité des conditions de travail, risques professionnels, accidents de travail, maladies professionnelles, et les mesures de prévention au sein de l'EPB. Ces résultats nous mèneront à confirmer ou infirmer nos hypothèses.

Tableau n° 08 : La répartition des enquêtés selon l'âge

Age	Fréquence	%
[20-30[8	8 %
[30-40[43	43%
[40-50[26	26%
[50-60]	23	23%
TOTAL	100	100%

Source : enquête personnelle.

A partir de ce tableau, nous avons remarqué que notre population d'étude varie entre [20ans -60ans], répartie comme suit :

Nous avons observé que la catégorie la plus dominante est celle entre [30-40] ans avec un pourcentage de 43%, suivie par la catégorie âgée de [40-50] ans, avec un pourcentage de 26% , puis c'est la tranche [50-60] ans avec un pourcentage de 23%, enfin la catégorie la moins représentée et celle de [20-30] avec un pourcentage de 08%.

D'après nos résultats, nous avons constaté que le taux le plus élevé est celui de la population entre [30-40] ans, cela explique que le personnel de la manutention est jeune et l'activité de ces derniers est conditionnée par l'aspect physique de tout un chacun. Et leur capacité de résister à la pression et à l'intensité de travail. Par contre, la catégorie âgée entre [20-30], la plus jeune qui représente un taux très bas de 8% , qui s'explique par la politique de recrutement , ou bien qui sont les nouveau recrues à l'EPB.

Tableau n ° 09 : la répartition des enquêtés selon le sexe

Sexe	Fréquence	%
Masculin	100	100%
Féminin	-	-
Total	100	100%

Source : enquête personnelle.

On remarque selon les données statistiques de ce tableau que la totalité de personnel enquêté dans l'entreprise portuaire de Bejaia sont de sexe masculin avec un pourcentage de 100%, cela montre que l'activité manutentionnaire est exercée uniquement par le sexe masculin.

A partir de ces résultats, on peut dire que l'EPB favorise le recrutement de sexe masculin, cela par rapport au type d'activité qui demande une force physique, comme le chargement et déchargement de différentes marchandises. Un travail qui n'est pas adéquat pour les femmes car cette activité est organisée par shift (équipe), un travail de huit (08) heures par équipe (8×3). Par contre l'encadrement peut être assuré par le sexe féminin car il représente un travail administratif.

Tableau n° 10 : la répartition des enquêtés selon la situation familiale

La situation familiale	fréquence	%
Célibataire	23	23%
Marié	77	77%
Divorcé	-	00%
Veuf	-	00%
Total	100	100%

Source : enquête personnelle.

D'après ce tableau, nous constatons que la plupart des enquêtés sont des hommes mariés avec un pourcentage de 77%, mais 23% sont célibataire. Ceci s'explique que le taux élevé des hommes mariés par le fait que ces derniers ont plus de charge, des obligations et de responsabilités et doivent impérativement subvenir aux besoins de leurs familles.

En outre de ce point, on l'explique aussi par le fait que la catégorie des célibataires s'investit pleinement dans l'accomplissement de leurs tâches, afin d'améliorer leurs conditions de vie et de créer, à leurs tour, une situation familiale stable et fonder leurs foyer.

Tableau n° 11 : la répartition des enquêtés selon le niveau d'instruction

Niveau d'instruction	Fréquence	%
Primaire	23	23%
Moyen	58	58%
Secondaire	16	16%
Universitaire	3	3%
Total	100	100%

Source : enquête personnelle.

Ce tableau nous montre que le pourcentage le plus élevé de notre population d'étude est de 58% avec un niveau d'instruction moyen, suivi par 23% ayant un niveau primaire, puis un pourcentage de 16% de niveau secondaire, et 03% ont un niveau universitaire.

On constate que le niveau d'instruction dépend des postes occupées. Le recrutement à l'entreprise portuaire de Bejaïa s'effectue en termes de compétence, selon le niveau exigé et les responsabilités des postes. Le recrutement exige des compétences et un niveau d'instruction en matière de savoir, savoir-faire et savoir-être pour s'adapter au poste occupé. Aussi, l'activité manutention n'exige pas de compétences spécifiques mais l'apprentissage s'exerce sur le tas, sur le lieu de travail.

Tableau n° 12 : la répartition des enquêtés selon l'ancienneté

Ancienneté	fréquence	%
Moins d'une année	-	-
De 1 à 5 ans	20	20
De 6 à 10 ans	22	20
De 11 à 15ans	21	21
plus 16 ans	37	37
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

Selon ce tableau nous pouvons constater que la fréquence la plus élevée est 37% de notre population d'étude qui est représentée par la catégorie qui a plus de 16 ans

d'expérience, suivie par les trois autres catégories de (1 à 5ans), (6 à 10ans), (11 à 15 ans) qui sont homogènes avec un pourcentage de 20% , 22% et 21%.

Nous avons remarqué que le personnel de la manutention à atteint la maturité d'ancienneté et d'expérience qui répond à la réalisation de ses objectifs. Et faire face aux risques rencontrés lors de la manipulation de différentes marchandises.

Aussi, l'entreprise est consciente que cette population est enfin de carrière, alors pour que le savoir et le savoir-faire ne se dissipent pas, l'entreprise portuaire de Bejaia a procédé au recrutement de jeunes salariés, désirant s'investir pleinement.

Tableau n° 13 : la répartition des enquêtés selon le poste de travail

Poste de travail	Fréquence	%
Chefs de bordée.	3	3%
Chefs de quai.	1	1%
Chefs de bateau.	15	15%
Chefs d'équipe dockers.	12	12%
Treuillistes	6	6%
Dockers professionnels	63	63%
Total	100	100%

Source : enquête personnelle.

D'après ce tableau, nous observons que la catégorie des dockers représente plus de la moitié du taux qui est 63%, suivie de la catégorie des chefs de bateau, avec un taux de 15%, tandis que la catégorie des chefs d'équipe docker avec un taux 12%, alors que la catégorie des treuillistes (hommes de chaines) à un taux de 06%, celui des chefs de bordée représente 03%, et enfin la catégorie des chefs de quai ont un taux de 01%.

Le travail de manutentionnaire s'effectue par des dockers en équipe, dirigé par un chef d'équipe docker, contrôlé par le chef de bateau puis supervisé et validé par le chef de bordée manutention.

Tableau n° 14 : la répartition des enquêtés selon le changement d'entreprise

Travail dans une autre entreprise	Fréquence	%
Oui	32	32%
Non	68	68%
Total	100	100%

Source : enquête personnelle.

A partir de ce tableau, nous constatons que 68% des enquêtés ont déclaré n'avoir jamais travaillé dans une autre entreprise que l'EPB, soit 68 sur 100 personnes. Et 32% ont répondu qu'ils ont travaillé dans d'autres entreprises, soit 32 sur 100 personnes.

Ces résultats signifient que la majorité des manutentionnaires n'ont pas travaillé dans une autre entreprise que l'EPB. Alors que certains ont travaillé dans des entreprises telles que SONATRACH, CEVITAL, NAVAL, et des entreprises privées.

Conclusion :

Dans ce chapitre nous avons constaté que la majorité des enquêtés sont jeunes entre 30 et 40 ans et la totalité des enquêtés sont de sexe masculin car cette activité demande une force physique, et la plupart des enquêtées sont mariés. Le niveau d'instruction est moyen. La majorité du personnel ont plus de 16 ans d'expérience. Ensuite, le poste occupé par les dockers représente plus de la moitié du pourcentage. Enfin, la majorité des enquêtés ont répondu n'avoir jamais travaillé dans une autre entreprise que l'EPB.

Chapitre VII :
Les conditions de travail,
risques et maladies
professionnelles à l'EPB.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

1-La relation ouvriers-responsables au sein de l'EPB :

Tableau N°15: Répartition des enquêtés selon leurs relations avec les supérieurs hiérarchiques.

La relation avec les supérieurs	fréquence	%
Bonne	20	20
Moyenne	71	71
Mauvaise	9	9
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

D'après ces résultats, nous avons constaté que la majorité des ouvriers manutentionnaires ont de bonnes relations avec leurs supérieurs hiérarchiques, avec un taux de 71%, suivi par un pourcentage de 20% qui jugent que les relations sont bonnes. Enfin, 9% jugent que les relations avec leurs supérieurs sont mauvaises.

Ceci s'explique par le fait que leurs supérieurs hiérarchiques vivent avec une certaine confiance, la solidarité et les liens de l'empathie qui réunit la plupart de nos enquêtés et leurs employeurs. Ces relations sont indispensables afin d'éviter les conflits, le stress et l'anxiété au travail, ainsi que les harcèlements et la violence et surtout les agressions physiques.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

2- La nature des conditions de travail au sein de l'EPB :

Tableau N°16: Corrélation entre la nature des conditions de travail et le poste de travail.

Conditions de travail \ Poste de travail	Bonnes		Moyennes		Mauvaises		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
Chef de bordée manutention	2	66.66	-	-	1	33.33	3	100
Chef de quai	1	100	-	-	-	-	1	100
Contre maître	7	46.67	1	6.66	7	46.67	15	100
Chef d'équipe dockers	5	41.66	2	16.67	5	41.66	12	100
Treuiliste	3	50	2	33.33	1	16.66	6	100
Dockers professionnels	15	23.80	20	31.74	28	44.44	63	100
Total	33	33	25	25	42	42	100	100

Source : enquête personnelle.

D'après ce tableau on constate que la plus part des manutentionnaires considèrent que les conditions de travail sont mauvaises avec un taux de 42%, par rapport à ceux qui considèrent que les conditions de travail sont bonnes avec un pourcentage de 33%, suivi par ceux qui les considèrent moyennes avec un taux de 25%.

Pour ceux qui considèrent que les conditions de travail sont mauvaises, on trouve la fréquence la plus élevée chez les contres maîtres avec un taux de 46.67, les dockers professionnels avec un taux de 44.44%, suivi par les chefs dockers avec un pourcentage de 41.66%, puis les chefs de bordée manutention avec un taux de 33.33%, enfin 16.66% des treuilistes les considèrent mauvaises.

Pour ceux qui considèrent que ces conditions sont moyennes on trouve les treuilistes avec un taux de 33.33%, suivi par les dockers professionnels avec un pourcentage de 31.74%, puis les chefs d'équipes dockers avec 16.67%, enfin les contre maître avec 6.66%.

Pour ceux qui considèrent que les conditions de travail sont bonnes on trouve la fréquence la plus élevée chez les chefs de quai avec un taux de 100%, suivi par les chefs de bordée manutention avec un pourcentage de 66.66%, les treuilistes avec 50%, puis les contres

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

maîtres avec 46.67%, et les chefs d'équipes dockers avec 41.66%, enfin les dockers professionnels avec 23.80%.

Ceci s'explique par les conditions de l'environnement de travail qui manquent de propreté, à cause de la poussière de soja, ciment....etc. Le matériel à manipuler, ainsi que les conditions climatiques défavorables dont les travailleurs sont exposés qui peuvent engendrer des conséquences sur leurs états de santé tel que la fatigue, trouble de dos, trouble de bras.....etc.

Tableau N°17 : corrélation entre les conditions nécessaires offertes par l'entreprise et le poste de travail.

Condition nécessaire pour l'exécution des tâches Poste de travail	Oui		Non		Total	
	F	%	F	%	F	%
Chef de bordé manutention	1	33.33	2	66.66	3	100
Chef de quai	-	-	1	100	1	100
Contre maître	6	40	9	60	15	100
Chef d'équipe dockers	5	41.66	7	58.33	12	100
Treuiliste	3	50	3	50	6	100
Ouvrier manutentionnaire (docker professionnel)	28	44.44	35	55.55	63	100
Total	43	43	57	57	100	100

Source : enquête personnelle.

Le tableau montre que la majorité des enquêtés jugent que l'entreprise portuaire de Bejaia n'offre pas des conditions nécessaires et adéquates pour l'exécution des tâches avec un taux de 57%, par rapport à ceux qui jugent que l'EPB donne des conditions nécessaires et adéquates pour l'exécution de la tâche sont de 47%.

Pour ceux qui disent que l'EPB ne donne pas des conditions nécessaires pour l'exécution des tâches, on trouve les chefs de quai avec un taux de 100%, suivi par les chefs de bordé manutention avec 66.66%, puis les contre maitre avec un pourcentage de 60%, et les chefs d'équipes dockers avec 58.33%, les ouvriers manutentionnaires avec un taux de 55.55%, et enfin les treuilistes avec 50%.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

Pour ceux qui jugent que l'EPB réunit des conditions nécessaires pour l'exécution des tâches, on trouve les treuillistes avec un taux de 50%, suivi par les ouvriers manutentionnaires avec un pourcentage soit 44.44%, puis les chefs d'équipes dockers avec 41.66%, les contres maîtres avec un taux de 40%, et enfin les chefs de bordé manutention avec un taux de 33.33%.

D'après les résultats recueillis on constate que les conditions mise en place par l'entreprise en faveur des salariés ne sont pas nécessaires et ne sont pas en adéquation avec le type de tâche exécuté. Vu que la nature de ces tâches exercées exige et demande des conditions à la mesure des activités.

Tableau N°18 : corrélation des enquêtés selon la pénibilité de la tâche et le poste de travail.

Pensez-vous que votre tâche est pénible	Oui		Non		Total	
	F	%	F	%	F	%
Poste de travail						
Chef de bordé manutention	1	33.33	2	66.66	3	100
Chef de quai	1	100	-	-	1	100
Contre maître	9	60	6	40	15	100
Chef d'équipe dockers	9	75	3	25	12	100
Treuilliste	5	83.33	1	16.67	6	100
Ouvrier manutentionnaire (docker professionnel)	51	80.95	12	19.05	63	100
Total	76	76	24	24	100	100

Source : enquête personnelle.

En se basant sur les données qu'offre ce tableau, nous pouvons constater que la majorité des manutentionnaires, soit 76% sont ceux qui ont déclaré que leurs tâches sont pénibles, par contre, 24% ont déclaré que leurs tâches ne sont pas pénibles.

Pour ceux que pensent que leurs tâches sont pénibles, on trouve les chefs de quai avec un taux de 100%, suivi par les treuillistes avec un pourcentage de 83.33%, puis les ouvriers manutentionnaires avec un taux de 80.95%, les chefs d'équipes dockers avec 75%, et les contre maître avec un taux de 60%, enfin les chefs de bordé avec un taux de 33.33%.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

Pour ceux qui pensent que leurs tâches ne sont pas pénibles, on trouve les chefs de bordé manutention avec un taux de 66.66%, suivi par les contre maître avec un pourcentage de 40%, puis les chefs d'équipes dockers avec 25%, les ouvriers manutentionnaires avec un taux de 19.05%, et enfin les treuillistes avec 16.67%.

D'après les informations recueillies et les déclarations des manutentionnaires, on confirme que la tâche de chargement et déchargement de la marchandise est pénible, selon **Barnay Thomas** : « *La pénibilité effective est susceptible d'avoir des effets sur l'état de santé à long terme* »¹ et d'après **Berretima Abdel-Halim** : « *la pénibilité et la multiplication des risques affectant physiquement et mentalement les salariés* »² . Cette dernière est du à la pression, charge physique et morale, mauvais moyen de bord, travail de nuit, marchandise mal chargée qui nécessite une manipulation manuelle, le manque de matériels et surtout le manque d'effectifs.

¹ Barnay Thomas, in « Pénibilité du travail, santé et droits d'accès à la retraite », *Retraite et société* », Edition La Doc. Française, Paris, 2005, p.177.

² Berretima Abdel-Halim, op-cit, p.132.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

3- le jugement à propos des conséquences des conditions de travail sur l'état de santé des manutentionnaires :

Tableau N°19: corrélation des enquêtés selon le jugement à propos des conséquences des conditions de travail sur leur état de santé et le poste de travail.

le jugement à propos des conséquences des conditions de travail sur l'état de santé des manutentionnaires Poste de travail	Oui		Non		Total	
	F	%	F	%	F	%
Chef de bordé manutention	1	33.33	2	66.66	3	100
Chef de quai	1	100	-	-	1	100
Contre maître	14	93.33	1	6.67	15	100
Chef d'équipe dockers	12	100	-	-	12	100
Treuiliste	6	100	-	-	6	100
Ouvrier manutentionnaire (docker professionnel)	61	96.83	2	3.17	63	100
Total	95	95	5	5	100	100

Source : enquête personnelle.

D'après ce tableau, nous constatons que la majorité des manutentionnaires avec un taux de 95% jugent que les conditions dont ils travaillent au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia peuvent engendrer des conséquences sur leurs états de santé, 95 %, par contre 5% ont jugé que ces conditions n'engendrent pas des conséquences sur leurs états de santé.

Pour ceux qui jugent que les conditions de travail peuvent engendrer des conséquences sur leurs états de santé, on trouve les chefs de quai, les chefs d'équipes dockers, et les treuilistes avec un taux de 100%, suivi par les ouvriers manutentionnaires avec un pourcentage de 96.83%, puis les contre maître avec 93.33%, enfin les chefs de bordé avec un taux de 33.33%.

Pour ceux qui jugent que les conditions de travail n'engendrent pas des conséquences sur leurs états de santé, on trouve les chefs de bordé manutention avec un taux de 66.66%, suivi

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

par les contre maître avec un pourcentage de 6.67%, enfin les manutentionnaires avec un taux de 3.17%.

D'après les données recueillies, les déclarations et les jugements des manutentionnaires, on déduit que la nature des conditions de travail à l'EPB peuvent engendrer des conséquences sur la santé du personnel de la manutention tels que la fatigue, le troubles de dos, troubles de bras, situation de lombalgie, stress, épuisement, maux de tête, troubles d'insomnie, hernie, anxiété.... Etc.

4-Les risques professionnels rencontrés au sein de l'EPB.

Tableau N°20: corrélation des enquêtés selon l'existence des risques lors d'exécution des tâches et le poste de travail.

Existence des risques lors de l'exécution des tâches Poste de travail	Oui		Non		Total	
	F	%	F	%	F	%
Chef de bordé manutention	2	66.66	1	33.33	3	100
Chef de quai	1	100	-	-	1	100
Contre maître	11	73.33	4	26.67	15	100
Chef d'équipe dockers	9	75	3	25	12	100
Treuiliste	6	100	-	-	6	100
Ouvrier manutentionnaire (docker professionnel)	63	100	-	-	63	100
Total	92	92	8	8	100	100

Source : enquête personnelle.

Le tableau ci-dessus nous a permis de voir clairement qu'un taux de 92% affirme qu'il existe des risques lors de l'exécution des tâches, par contre 8%, disent qu'il n'existe pas lors de l'exécution de la tâche.

Pour ceux qui jugent qu'il existe des risques lors de l'accomplissement des tâches, on trouve les chefs de quai, les treuilistes, et les ouvriers manutentionnaires avec un taux de 100%, suivi par les chefs d'équipes dockers avec un pourcentage de 75%, puis les contre maîtres avec un pourcentage de 73.33%, enfin les chefs de bordé avec un taux de 66.66%.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

Pour ceux qui jugent qu'il n'existe pas de risques lors de l'exécution des tâches, on trouve les chefs de bordé manutention avec un taux de 33.33%, suivi par les contre maitres avec un pourcentage de 26.67%, enfin les treuillistes avec un taux de 25%.

A partir de ce tableau nous pouvons déduire que l'activité de la manutention portuaire est une activité à risque. « *Le risque professionnel est en effet en rapport directe avec les conditions de l'acte exécuté, la nature du métier, le poste de travail, la qualification, le niveau d'instruction ainsi qu'avec les circonstances temporelles et spatiales de sa genèse* »³ vu les difficultés rencontrées, les types d'accidents engendrés par ces risques, le degré de la pénibilité des tâches exercées, et les types de maladies causées. Ainsi que la majorité des salariés ont déclaré que tous types de tâches exercées ont un risque et des conséquences sur leur état de santé.

Tableau N°21 : corrélation des enquêtés selon l'exposition aux risques thermiques (chaleur, froid, ventilation)

Risques thermiques	Souvent		Temps en temps		Jamais		Total	
	F	%	f	%	f	%	F	%
Poste de travail								
Chef de bordée manutention	2	66.66	1	33.33	-	-	3	100
Chef de quai	1	100	-	-	-	-	1	100
Contre maître	15	100	-	-	-	-	15	100
Chef d'équipe dockers	12	100	-	-	-	-	12	100
Treuilliste	6	100	-	-	-	-	6	100
Dockers professionnels	61	96.83	2	3.17	-	-	63	100
Total	97	97	3	3	-	-	100	100

Source : enquête personnelle.

D'après le tableau ci-dessus, on constate que la totalité des salariés de la direction manutention sont souvent exposés aux risques thermiques avec un taux de 97%, et les autres 3% sont occasionnellement exposés.

Tous les chefs de quai, les contre maîtres, les chefs d'équipe dockers et les treuillistes sont souvent exposé aux risques thermiques avec un taux de 100%, puis les dockers professionnels

³Berretima Abdel-Halim, op-cit, p.135.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

sont souvent exposés aux risques thermiques avec un taux de 96,83%, enfin les chefs de bordée manutention avec un taux de 66,66%.

Pour ceux qui sont occasionnellement exposés aux risques thermiques nous avons enregistré un taux de 33.33% chez les chefs de bordée manutention et les dockers professionnels avec un pourcentage de 3,17%.

Ces résultats indiquent que la majorité de notre population d'étude sont exposée aux risques thermiques, cela s'explique par la nature de l'activité au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa qui ne s'arrête pas vu la structure du trafic de marchandises qui dépassent les milliers de tonnes qui nécessite de travailler le jour et la nuit.

Tableau N°22 : corrélation des enquêtés selon le degré des risques et le poste de travail.

Le degré des risques rencontrés Poste de travail	Moins dangereux		Dangereux		Mortels		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
Chef de bordée manutention	2	66.66	1	33.33	-	-	3	100
Chef de quai	-	-	1	100	-	-	1	100
Contre maître	1	4.54	13	59.09	8	36.37	22	100
Chef d'équipe dockers	-	-	12	52.17	11	47.83	23	100
Treuilliste	-	-	5	55.56	4	44.44	9	100
Ouvrier manutentionnaire (docker professionnel)	2	1.78	57	50.89	53	47.32	112	100
Total	5	2.94	89	52.35	76	44.71	170	100

Source : enquête personnelle ⁴.

Nous venons de voir les résultats que porte ce tableau indiquant que la majorité des manutentionnaires de l'entreprise portuaire de Bejaïa ont déclaré que les risques rencontrés lors de l'exécution de la tâche sont dangereux, avec un taux de 89%. Suivi par 76% qui jugent que les risques rencontrés au moment de l'accomplissement des tâches sont mortels, et 5% trouvent qu'ils font face à des risques moins dangereux.

⁴ Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

Pour ceux qui jugent que les risques rencontrés sont dangereux, on trouve les chefs de quai avec un taux de 100%, suivi par le contre maitre avec un pourcentage de 59.09%, puis les treuillistes avec un taux de 55.56%, les chefs d'équipes dockers avec 52.17%, et les ouvriers avec un taux de 50.89%, enfin les chefs de bordée manutention avec un pourcentage de 33.33%.

Pour ceux qui jugent que les risques rencontrés sont mortels, on trouve les chefs d'équipes dockers avec 47.83%, suivi par les ouvriers manutentionnaires avec un taux de 47.32%, puis les treuillistes avec un pourcentage de 44.44%, enfin les contre maitres avec un taux de 36.37%.

Pour ceux qui jugent que les risques rencontrés au moment d'exécution des tâches sont moins dangereux, on trouve les chefs de bordée manutention avec un taux de 66.66%, suivi par les contre maîtres avec un pourcentage de 4.54%, enfin les ouvriers manutentionnaires avec un taux de 1.78%.

D'après les données et les résultats recueillis on comprend par ceci que le métier de la manutention est un métier non seulement pénible et fatigant, difficile à maîtriser, mais aussi très dangereux et un métier soumis à de multiples risques qui nuisent, et qui engendrent des conséquences néfastes sur l'état de santé des manutentionnaires, et qui peuvent provoquer des accidents de travail au sein de l'EPB.

Tableau N°23: répartition des enquêtés selon la nature des risques rencontrés

La nature de risque	Fréquence	%
Fatigue	95	95
Lombalgie	99	99
Chute	98	98
Ecrasement	79	79
Total	100	-

Source : enquête personnelle ⁵.

A la lumière de ces données, nous pouvons déduire que 99% des risques rencontrés à l'entreprise portuaire de Bejaia sont des lombalgies, suivi de 98% pour les chutes et 95% concerne la fatigue, enfin 79% sont des écrasements.

⁵ Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (4 au maximum).

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

D'après ce tableau nous pouvons déduire que la population de la manutention représente une part très importante dans les activités portuaires, car toutes les catégories de la manutention sont soumises à plusieurs types de risques dus à cette activité. Et d'après les déclarations de nos enquêtés, qu'il existe d'autres risques comme : les chutes des marchandises, les glissements par les huiles, les accidents causés par la circulation de camions et d'engins transportant la marchandise, les risques liés aux marchandises dangereuses, la coupure d'élingues et de câbles et d'autres risques liés à l'inspiration de la poussière et la pollution etc....

5-Les facteurs de risques professionnels au sein de l'EPB.

Tableau N°24 : corrélation des enquêtés selon les facteurs de risques et le poste de travail.

Les facteurs de risques rencontrés	La charge physique		La charge morale		Le bruit		Les vibrations		La poussière		Les outils utilisés		les marchandises à manipuler		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Poste de travail																
Chef de bordée manutention	-	-	1	20	2	40	-	-	2	40	-	-	-	-	5	100
Chef de quai	-	-	-	-	1	33.33	-	-	1	33.33	1	33.33	-	-	3	100
Contre maître	10	16.39	10	16.39	10	16.39	7	11.48	10	16.39	7	11.48	7	11.48	61	100
Chef d'équipe dockers	8	12.70	10	15.87	10	15.87	8	12.70	11	17.46	10	15.87	6	9.52	63	100
Treuiliste	5	15.15	5	15.15	5	15.15	5	15.15	3	9.10	5	15.15	5	15.15	33	100
Ouvrier manutentionnaire (docker professionnel)	61	15.88	58	15.10	52	13.54	45	11.72	58	15.10	57	14.84	53	13.80	384	100
Total	84	15.30	84	15.30	80	14.57	65	11.84	85	15.48	80	14.57	71	12.93	549	100

Sources : enquête personnelle⁶.

D'après ce tableau, nous pouvons constater que les salariés de l'EPB trouvent que la poussière est le principal facteur de risque avec un taux de 15.48% et que « *certaines poussières, enfin, sont des poisons pour l'organisme en générale* »⁷. Voir annexe N° 02 photo N°01. Suivi par la charge physique et morale comme des facteurs de risque majeur avec un

⁶ Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

⁷ Bernard Carton, « *les facteurs d'ambiance physique* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985, p.284.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

pourcentage de 15.30%, puis le bruit avec un taux de 14.57%, « le bruit a des effets directs sur l'oreille et l'audition : fatigue auditive, surdité, il a beaucoup d'autres conséquences directes sur le corps ou aggrave les effets d'autres nuisances »⁸. Aussi « Le bruit peut aussi entraîner des insomnies, des troubles digestifs, de la fatigue, rendre irritable, au travail ou après le travail, ou causer de l'hypertension artérielle »⁹. Ensuite 14.57%, concerne les outils à utiliser, puis la marchandise à manipuler avec un taux de 12.93%, et enfin, les vibrations aussi comme un facteur de risque avec un taux de 11.84%. « Certains outils vibrants sont responsables de maladies professionnelles »¹⁰

Enfin, nous pouvons dire que ces facteurs de risque mènent vers des dangers, augmentent la probabilité des dommages, et la cause de la survenue de plusieurs accidents de travail et peuvent engendrer des conséquences sur la santé des manutentionnaires. Comme ils peuvent être l'origine d'apparition de certaines maladies.

6- Les maladies professionnelles et leurs causes :

Tableau N 25: corrélation entre le poste de travail et les maladies les plus fréquentes.

Les maladies les plus fréquentes Poste de travail	Rhumatisme		Cancer		L'arthrose		La sciatique		Allergie		TMS		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
chef de bordée manutention	1	5.89	1	5.89	3	17.64	3	17.64	3	17.64	6	35.28	17	100
chef de quai	1	25	1	25	-	-	-	-	1	25	1	25	4	100
contre maître	13	15.47	5	5.95	11	13.1	14	16.66	14	16.66	27	32.14	84	100
Chef d'équipe dockers	12	17.14	3	4.28	9	12.86	12	17.14	12	17.14	22	31.42	70	100
treuilliste	6	17.65	1	2.94	5	14.70	6	17.65	5	14.70	11	32.35	34	100
Dockers professionnels	63	16.41	16	4.17	56	14.58	63	16.41	62	16.14	124	32.30	384	100
Total	96	16.19	27	4.55	84	14.17	98	16.53	97	16.36	191	32.21	593	100

Source : enquête personnelle ¹¹.

⁸ Bernard Carton, op-cit, p.254.

⁹ Michel Gollac, Serge Volkoff, op-cit, p.31.

¹⁰ Eric Violette « les secteurs d'activité », in : les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985, p.404.

¹¹ Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

Les résultats de ce tableau nous laissent voir nettement que la maladie la plus fréquente chez les manutentionnaires est les TMS, avec un taux de 32.21%.

Nous avons recueillis 35.28% pour les chefs de bordée manutention, 32.35% pour les treuillistes, 32.30% pour les dockers professionnels, 32.14% pour les contre maîtres, 31.42% pour les chefs d'équipe dockers, et 25% pour les chefs de quai, 16,14% pour les dockers professionnels.

Par contre d'autres maladies comme : la sciatique avec un taux de 16,53%, les allergies avec un taux de 16,36%, le rhumatisme avec un taux de 16,19%, la situation de lombalgie avec un taux de 15,51%, l'arthrose avec un taux de 14,17%, enfin le cancer avec un taux de 4,55% et d'après les déclarations des manutentionnaires, ce dernier peut être engendré par certaines marchandises dangereuses et des produits qui sont parfois toxiques. « *Les cancers, sont à rechercher dans notre environnement dans la fumé et poussière que l'on respire* »¹²

D'après ces déclarations et les résultats de ce tableau, nous pouvons déduire que toutes ces maladies sont fréquentes chez les manutentionnaires mais le taux le plus élevé est représenté par des TMS, « *des postures inadéquates, des zones d'atteinte mal étudiées, des vibrations ou des pressions locales sur le tissus et des charges excessives et des modes organisationnels qui favorisent la répétition des taches ou qui rendent impossibles les ajustements temporels et les régulations individuelles lors de la réalisation de ces taches* »¹³ qui sont dues aux mauvaises postures. Car l'activité de la manutention exige beaucoup d'effort et plusieurs postures. Aussi nous avons remarqué que le rhumatisme touche la santé des manutentionnaires « *En réalité, les douleurs rhumatismales ne prennent leur véritable signification que lorsqu'elles sont resituées dans leur contexte, professionnel notamment* »¹⁴. Pour cela l'entreprise portuaire de Bejaïa doit prendre en considération l'effet de ces maladies sur la santé des manutentionnaires, en organisant des formations à long terme sur la manipulation de tous types de marchandises, les gestes et les postures.

Et d'après les déclarations des manutentionnaires, il apparait que d'autres maladies existent au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa qui sont à l'origine des mauvaises conditions de travail, et à la mauvaise organisation de travail comme : les maladies

¹² Henri Pezerat, « *l'exposition au produit chimique* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985, p.304.

¹³ Françoise Darses et Maurice de Montmollin, op-cit, p.67.

¹⁴ Bernard Cassou, et all, « *les maladies du travail* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985, p.196.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

psychosomatiques (les troubles d'insomnie). Et d'autres maladies d'ordre psychologique comme le stress, et l'anxiété.

Tableau N°26 : corrélation des enquêtés selon les causes de ces maladies et le poste de travail.

Les causes des maladies d'après les manutentionnaires	Des mauvaises postures		L'humidité		Respiration de la poussière		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
Poste de travail								
Chef de bordé manutention	3	33.33	3	33.33	3	33.33	9	100
Chef de quai	1	33.33	1	33.33	1	33.33	3	100
Contre maître	11	27.5	15	37.5	14	35	40	100
Chef d'équipe dockers	9	28.12	12	37.5	11	34.37	32	100
Treuilliste	4	26.67	6	40	5	33.33	15	100
Ouvrier manutentionnaire (docker professionnel)	62	32.98	63	33.51	63	33.51	188	100
Total	90	31.36	100	34.84	97	33.80	287	100

Source : enquête personnelle¹⁵.

D'après les résultats de ce tableau, on déduit que les causes des maladies sont dues réellement à l'humidité, avec un taux de 34,84%, suivi par la respiration de la poussière qui causes aussi des allergies avec un taux de 33,80%, et enfin d'autres causes reviennent aux mauvaises postures et aux mauvais gestes avec un pourcentage de 31,36%.

Pour ceux qui jugent que les causes des maladies sont dues à l'humidité, on trouve les treuillistes avec un taux de 40%, suivi par les contre maitres et les chefs d'équipe dockers avec un taux de 37,5%, suivi par les dockers professionnels avec un taux de 33, 51, enfin les chefs de bordée manutention et les chefs de quai avec un taux de 33,33%.

Pour ceux qui jugent que les causes des maladies sont dues à la respiration de la poussière, voir annexe N°02, photo 01, on trouve les contres maitres avec un taux de 35%,

¹⁵ Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

suivi par les dockers professionnels avec un taux de 33,51%, puis on trouve les chefs d'équipe dockers avec un taux de 34,37%, enfin on trouve les chefs de bordée manutention, treuillistes et les chefs de quai avec un taux de 33,33%.

Pour ceux qui jugent que les causes des maladies sont dues aux mauvaises postures, on trouve les chefs de bordée manutention et les chefs de quai avec un taux de 33,33%, suivi par les dockers professionnels avec un taux de 32,98%, puis on trouve les chefs d'équipes dockers avec un taux de 28,12%, ensuite on trouve les contre maitres avec un taux de 27,5%, enfin on trouve les treuillistes avec un taux de 26,67%.

D'après les résultats et les informations recueillies, on constate que ces maladies sont dues à plusieurs causes. Vu la nature de l'activité portuaire qui s'exerce dans des conditions assez pénibles, dures, fatigantes, des mouvements douloureux et répétitifs. La majorité des maladies sont dues à l'humidité, à la respiration de la poussière, et à de mauvaises postures. Toutes ces causes ont lien avec les maladies. *« Lorsque le problème d'inadaptabilité au poste de travail n'est pas étudié dans un cadre ergonomique, intervenant pour réparer le déséquilibre professionnel dans le rapport du salarié à son outil de travail ou à son environnement »*¹⁶

Aussi, d'après les déclarations des manutentionnaires, on a constaté que d'autres causes sont à l'origine de certaines maladies comme : une forte pression, la charge du travail que connaissent certains manutentionnaires et le travail posté surtout quand ils travaillent dans des conditions climatiques défavorables. Ces causes influent directement sur l'état de santé des salariés, et ont un lien direct avec les maladies professionnelles déclarée auparavant.

Conclusion :

Dans ce chapitre nous avons constaté vis-à-vis des conditions de travail que la relation des ouvriers avec leurs supérieurs hiérarchiques est moyenne, et de mauvaises conditions de travail dans lesquelles les salariées travaillent. Ensuite, l'EPB n'offre pas les conditions nécessaires pour l'exécution des tâches, la majorité des manutentionnaires déclarent que leurs tâches sont pénibles et surtout les dockers, et presque la totalité jugent que ces conditions peuvent engendrer des conséquences sur leurs états de santé. L'autre majorité aussi juge qu'il existe des risques lors de l'exécution des tâches, ils sont souvent exposés aux

¹⁶ Berretima Abdel-Halim, op-cit, p.132.

Chapitre VII : Les conditions de travail, risques et maladies professionnelles à l'EPB.

risques thermiques. Les risques rencontrés sont aussi dangereux, et parmi ces risques on trouve le taux le plus élevé qui est la lombalgie. Enfin, comme facteurs de risques, on trouve la charge physique, la maladie la plus fréquente est celle des TMS à cause des mauvaises postures.

**Chapitre VIII : Les
facteurs d'accidents de
travail chez les
manutentionnaires à
l'EPB.**

Chapitre VIII : Les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

Dans ce chapitre, nous allons analyser l'ensemble des informations recueillies sur le terrain à travers des tableaux simples et des tableaux croisés, en vue d'interpréter les résultats de l'enquête et de déterminer la réalité des principaux facteurs des accidents de travail au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa.

Nous avons reparti l'ensemble des enquêtés selon les caractéristiques suivantes :

Tableau N°27: Répartition des enquêtés selon le nombre d'accidents de travail.

Victime d'un accident de travail	Fréquence	%
Oui	42	42
Non	58	58
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

En se basant sur les données qu'offre ce tableau, nous pouvons dire que plusieurs ouvriers ont été victimes d'accidents de travail avec un pourcentage de 42%, par contre 58%, n'ont jamais été victimes des accidents de travail.

Par rapport à ces résultats recueillis, on constate que les accidents de travail au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia ont une fréquence un peu élevée vu le nombre des manutentionnaires touchés par les accidents. Cela renvoie aux facteurs techniques tels que matériels et le facteur humain tel que la négligence des salariés au moment de travail et la non dotation des EPI. Enfin, le facteur organisationnel.

Chapitre VIII : Les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

1- Les principaux facteurs des accidents de travail chez les manutentionnaires :

Tableau N°28 : Corrélation entre les principaux facteurs des accidents de travail et les postes occupés.

Les principaux facteurs poste de travail	Humains		Techniques		Organisationnels		TOTAL	
	F	%	F	%	F	%	F	%
Chef de bordée manutention	5	71.42	-	-	2	28.57	7	100
Chef de quai	1	50	1	50	-	-	2	100
Contre maître	14	48.27	13	44.82	2	6.89	29	100
Chef d'équipe dockers	14	51.85	12	44.44	1	3.71	27	100
Treuilliste	4	44.44	5	55.55	-	-	9	100
Dockers professionnels	59	43.38	60	44.12	17	12.5	136	100
Total	97	46.19	91	43.33	22	10.47	210	100

Sources : enquête personnelle¹.

Les résultats de ce tableau nous montrent nettement que la plupart des travailleurs, 97 salariés, soit 46.19%, que le facteur de risques est humain, suivi de facteur technique avec un taux de 43,33%, enfin le facteur organisationnel avec un taux de 10.47%.

D'après les données recueillies, nous pouvons déduire que les dockers sont les plus touchés par les accidents de travail, et les principaux facteurs de ces accidents sont humains tels que la négligence « *l'accomplissement effectif de l'activité ne s'accommode jamais d'un respect absolu des règles* »² le manque de qualification, et la non dotation des EPI au moment de l'exécution de la tâche. Voir annexe N°02, photo N°04. À des facteurs techniques tels que le mauvais matériel. Voir annexe N°02, photo N°03 et le facteur organisationnel tels

¹ Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

² Jacques Girin, Michèle Grosjean, *la transgression des règles au travail*, Edition l'harmattan, collection langage et travail, Paris, 1996, p.05.

Chapitre VIII : Les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

que la qualité de la formation, le choix des EPI et le mauvais aménagement des espaces de la circulation et de déplacement. Voir annexe N°02, photo N°02.

Tableau N°29 : répartition des enquêté selon les principaux facteurs des accidents de travail au sein de l'EPB.

Les principaux facteurs	Fréquence	%
Humains	97	97%
Techniques	91	91%
Organisationnels	22	22%
Total	210	-

Source : enquête personnelle³.

D'après les données collectées dans ce tableau qui nous montrent les facteurs qui déterminent les accidents de travail au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia. On constate que 97% des ouvriers manutentionnaires ont déclaré que la majorité des accidents de travail sont du facteur humain, suivi de 91% des salariés qui confirment que les accidents sont à l'origine, du facteur technique, et enfin 22% des ouvriers qui disent que c'est un problème organisationnel.

Ces résultats nous montrent que les facteurs des accidents de travail diffèrent d'un ouvrier à un autre, mais l'effectif le plus élevé est celui qui est du au facteur humain et technique, ceci peut être traduit par la négligence, la non dotation des EPI, les mauvais matériels, mauvais moyens de bord et organisationnels tels que la qualité de formation ... etc. Ces facteurs restent la source des accidents de travail chez les manutentionnaires.

³ Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (3 au maximum).

Chapitre VIII : Les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

2- Les causes d'accidents de travail et leurs types chez les manutentionnaires :

Tableau N°30 : répartition des enquêtés selon les causes d'accidents au sein de l'EPB.

Causes d'accident	Fréquence	%
Humains	94	94
Techniques	72	72
Total	166	-

Source : enquête personnelle⁴.

D'après ce tableau, on constate que la majorité des enquêtés avec un taux de 94% confirment que les accidents de travail sont dues aux causes humaines, et 72% jugent que les moyens techniques sont aussi à l'origine des accidents de travail.

Ceci s'explique d'une part par le non respect des consignes de sécurité, le manque de qualification, et d'autre part le mauvais matériel.

Tableau N°31: Corrélation entre les types des accidents rencontrés et leurs causes au sein de l'EPB.

Types d'accidents Causes d'accidents	écrasement		Chute		Fracture		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
Techniques	12	60	04	20	04	20	20	100
Humains	08	36.36	02	9.10	12	54.54	22	100
Total	20	47.62	06	14.28	16	38.09	42	100

Source : enquête personnelle.

Les résultats de ce tableau nous laissent voir clairement qu'en général, il existe plusieurs types d'accidents de travail au sein de la direction manutention et acconage. Parmi ces types d'accidents, on a sélectionné les trois qui reviennent souvent comme l'écrasement

⁴ Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (2 au maximum).

Chapitre VIII : Les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

avec un pourcentage de 47.62%, suivi par les fractures avec un taux de 38.09%, et les accidents causés par les chutes avec un pourcentage de 14.28%.

Pour les accidents de travail qui sont dus aux moyens techniques, on trouve l'écrasement qui marque le taux le plus élevé avec 60%, suivi par les chutes et les fractures sur le corps qui sont homogènes avec un pourcentage de 20%.

Pour les accidents liés au facteur humain au moment de travail, on constate que 54.54% renvoi aux fractures, suivi par 36.36% sont de type d'écrasement, enfin 9.10% sont des chutes.

D'après les données recueillies, on constate que les moyens techniques et facteurs humains sont à l'origine de plusieurs types d'accidents de travail chez les manutentionnaires. Selon **Abdel-Halim Berretima** : *«L'accident de travail ou les maladies professionnelles témoignent de la catégorisation des travailleurs confrontés à de multiples risques dans l'espace de leur activité dans une société en pleine fragmentation »*⁵

D'une part des accidents dus aux moyens techniques comme : la chute de certaines marchandises qui ont causé des accidents pour les salariés à cause de mauvais élingues, des mauvais crochés, de mauvais moyens de bord, et les mauvaises manœuvres de certains appareils...etc.

D'autre part les accidents dus au facteur humain comme le non port des EPI, au moment de l'exécution des tâches, le non respect de certaines règles de sécurité, la négligence et l'ignorance des consignes de sécurité données par leurs chefs..... etc.

⁵ Abdel-Halim Berretima, op-cit, p.75.

Chapitre VIII : Les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

3- L'adéquation des EPI avec le poste de travail chez les manutentionnaires :

Tableau N° 32 : Corrélation entre l'adéquation des EPI avec les risques et le poste de travail.

En adéquation avec les risques poste de travail	Oui		Non		Total	
	F	%	F	%	F	%
Chef de bordée manutention	3	100	-	-	3	100
Chef de quai	1	100	-	-	1	100
Contre maitre	9	60	6	40	15	100
Chef d'équipe dockers	3	25	9	75	12	100
Treuiliste	2	33.33	4	66.66	6	100
Ouvrier manutention(dockers professionnels)	14	22.22	49	77.78	63	100
Total	32	32	68	68	100	100

Source : enquête personnelle.

On peut dire que ce tableau présente la répartition de notre population d'étude selon l'adéquation des équipements de protection individuelle avec les risques et le poste occupé. ces équipements jouent un rôle important dans la protection des salariés de certains dangers liés à leurs activité.

Ce tableau montre que la majorité des manutentionnaires disent que les équipements de protection ne sont pas en adéquation avec les risques rencontrés au moment de travail avec un pourcentage de 68%, suivi par 32% des ouvriers qui ont répondu que les équipements de protection individuelle sont en adéquation avec les risques liés à l'activité.

Pour ceux qui ont répondu par oui, nous constatons que les deux catégories, chefs de bordée manutentionnaires et les chefs de quai ont répondu que les équipements de protection individuelle sont en adéquation avec les risques avec un pourcentage de 100%, suivi par les contre maîtres avec un pourcentage de 60%, les treuilistes avec un taux de 33.33%, puis les chefs d'équipe dockers avec 25%, et enfin les ouvriers manutentionnaires (dockers professionnels) avec un taux de 22.22%.

Chapitre VIII : Les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

Pour ceux qui ont répondu par non, les ouvriers manutentionnaires (dockers professionnels) est la catégorie la plus élevée avec un taux de 77.78%, les chefs d'équipes dockers avec 75%, suivi par les treuillistes avec un pourcentage de 66.66%, puis les contre maître avec un taux de 40%.

D'après ces résultats, on constate que les équipements de protection individuelle offerts et mis à la disposition en faveur des manutentionnaires ne sont pas en adéquation avec les types de risques rencontrés au moment du travail, vu que les manutentionnaires travaillent sous des risques majeurs et font face très souvent à des dangers énormes, liés aux types de marchandises à manipuler, aux matériels utilisés, au froid, à la chaleur, à la ventilation, et surtout la poussière qui cause beaucoup de problèmes pour les manutentionnaires. Cela nécessite des moyens de protection à la mesure de risque qui peuvent protéger ces derniers dans l'accomplissement de leurs tâches en toute sécurité, et des équipements qui répondent aux normes de travail.

4- le confort des équipements de protection individuelle chez les manutentionnaires :

Tableau N°33: Corrélation entre le confort des équipements de protection individuelle et le poste de travail.

Confortable à l'exécution de la tâche poste de travail	Oui		Non		Total	
	F	%	F	%	F	%
Chef de bordée manutention	2	66.66	1	33.33	3	100
Chef de quai	1	100	-	-	1	100
Contre maitre	6	40	9	60	15	100
Chef d'équipe dockers	2	16.66	10	83.34	12	100
Treuilliste	0	00	6	100	6	100
Ouvrier manutention(dockers professionnels)	6	9.52	57	90.48	63	100
Total	17	17	83	83	100	100

Source : enquête personnelle.

Ce tableau représente la relation entre le confort des équipements de protection individuelle et le poste occupé. On observe que 83% des salariés ont répondu que les EPI

Chapitre VIII : Les facteurs d'accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB.

donnés par l'entreprise portuaire de Bejaia ne sont pas confortables à l'exécution des tâches, suivi par 17% des ouvriers ont répondu que les équipements offerts par l'EPB sont confortables.

Pour ceux qui ont répondu que les équipements donnés ne sont pas confortables, le pourcentage le plus élevé on trouve les treuillistes avec un taux de 100%, suivi par les ouvriers manutentionnaires (dockers professionnels) avec un pourcentage de 90.48%, les chefs d'équipe dockers avec 83.34%, puis les contre maîtres avec un taux de 60%, enfin 33.33% pour chefs de bordée.

Pour ceux qui ont répondu par oui, on observe les chefs de quai avec un taux de 100%, suivi par les chefs de bordée avec un pourcentage de 66.66%, les contre maîtres avec 40%, puis les chefs d'équipe dockers avec un taux de 16.66%, suivi par les dockers professionnels avec un pourcentage de 9.52%.

D'après ces résultats, nous constatons que ces EPI ne sont pas confortables à l'exécution et à l'accomplissement de certaines tâches, qui ne permettent pas une protection totale en tant que dispositif. « *Casques, gants, masques, chaussures, lunettes, combinaisons, harnais : ces moyens qui protègent les travailleurs sont bien souvent sources de gêne, d'inconfort* »⁶ Vu que les tâches exécutées et les conditions dont les ouvriers travaillent nécessitent et exigent des équipements de protection de haute qualité qui peuvent protéger ces derniers de certains risques, et qui répondent aux normes de travail.

Conclusion :

Dans ce chapitre, nous avons constaté que plusieurs ouvriers ont été victime d'accident, le principal facteur de cette dernière est humains, ensuite nous avons constaté que l'accident qui revient plus souvent est l'écrasement, par rapport aux EPI, la majorité des enquêtés disent qu'ils ne sont pas en adéquation avec les risques et les accidents, et ne sont pas confortables à l'exécution de la tâche.

⁶ François Daniellou, « *les facteurs d'ambiance physique* » in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985, p p.289.290.

Chapitre IX :
La politique de prévention
au sein de l'EPB.

1- la connaissance des bases de sécurité en matière de la manutention :

Tableau N°34 : Répartition des enquêtés selon la connaissance des bases de sécurité en matière de la manutention.

Connaissance des bases de sécurité	Fréquence	%
Oui	84	84
Non	16	16
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

La majorité de nos enquêtés connaissent les bases de sécurité en matière de la manutention avec un pourcentage de 84%, suivi de 16% qui ne connaissent pas les bases de sécurité en matière de la manutention.

D'après ces résultats, nous constatons que la majorité des ouvriers manutentionnaires sont informés sur les bases de sécurité en matière de leurs activités. L'entreprise portuaire de Bejaia est consciente en matière de sensibilisation de son personnel, et de faire apprendre à ses ouvriers les bases de sécurité afin de préserver leurs états de santé dans le milieu de travail.

2- L'information et la formation sur les risques professionnels au sein de l'EPB :

Tableau N°35 : Répartition des enquêtés selon l'information sur les risques professionnels.

Information sur les risques	Fréquence	%
Oui	74	74
Non	26	26
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

D'après nos enquêtés, nous constatons que l'information du personnel sur les risques professionnels est liée aux activités de l'entreprise portuaire de Bejaia. C'est pour cela que la majorité des manutentionnaires affirment qu'ils sont informés sur les risques liés à leurs activités avec un pourcentage de 74%, par contre 26% de nos enquêtés ont déclaré qu'ils ne sont pas informés sur les risques de la part de l'entreprise.

D'après les résultats affichés ci-dessus, on a déduit que, dans le cadre de la politique de prévention mise en place par l'entreprise portuaire de Bejaia, l'information est l'une des préoccupations et de ses objectifs tracés. « *L'information des employeurs et des ouvriers a permis une amélioration sensible de l'hygiène, une meilleure connaissance des risques* »¹. Afin d'éviter, d'éliminer, de mettre fin à certains accidents lors de l'exécution des tâches et de préserver la santé de ses salariés. Vu que l'EPB est certifiée dans les normes ISO.

Tableau N°36 : Répartition des enquêtés selon la formation acquise au sein de l'EPB.

Bénéficié d'une formation	Fréquence	%
Oui	70	70%
Non	30	30%
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

Nous avons remarqué que la majorité des ouvriers manutentionnaires de l'entreprise portuaire de Bejaia ont bénéficié d'une formation ont matière d'hygiène, santé et sécurité avec un pourcentage de 70%, tandis que 30% des salariés n'ont pas bénéficié d'une formation.

D'après ces résultats, nous avons constaté que l'entreprise favorise et privilégie de former ses ouvriers quelque soit le poste occupé. « *cette formation est nécessaire notamment pour les opérateurs qui sont amenés à soulever des charges* »² aussi « *Former à la sécurité est une obligation légale de l'employeur mais c'est aussi une partie indispensable de la politique de prévention qu'il doit mettre en œuvre. Le financement des actions de formation à la sécurité est à la charge de l'employeur* »³ l'entreprise portuaire de bejaia est certifiée en normes ISO 9001, 14001, 18001. Ces dernières relatives au respect des normes de l'environnement, hygiène, et la sécurité au travail. Ce qui rend la formation en nature hygiène, sécurité et environnement obligatoire pour répondre aux normes de certification et aux engagements de l'entreprise. Parce que cette dernière est consciente de l'importance du rôle de la formation en matière de la sécurité et de la préservation de la santé de ses salariés.

¹Eric Violette, op-cit, pp.403.404.

² Bernard Van de Vyver, « *organisation de travail, activité et santé* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985, p.86.

³ Anaya Patrick, et all, p.59.

Tableau N°37: Répartition des enquêtés selon la qualité de la formation au sein de l'EPB.

Etes-vous plus sécurisé après votre formation	Fréquence	%
Oui	38	38
Non	32	32
Non concerné par la question	30	30
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

Ce tableau montre que la plupart des ouvriers de notre population d'étude affirme avec un taux de 38% qu'ils sont sécurisés après leur formation, suivi avec un taux de 32% qui ont répondu qu'ils ne sont pas sécurisés après leur formation et enfin, nous avons remarqué que 30% n'ont pas répondu à la question posée car ils n'ont pas encore bénéficié de la formation au sein de l'entreprise.

Nous avons constaté que la majorité des ouvriers manutentionnaires sont davantage sécurisés après leurs formations, ce qui confirme que la qualité de formation au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa est bonne (favorable).

Les techniques de manutention, formation relative aux gestes et aux postures, la manipulation de la marchandise, la manutention portuaire, la formation en HSE sont des formations programmées chaque année pour la population ciblée.

3- Les équipements de protection individuelle à l'EPB :

Tableau N° 38 : Répartition des enquêtés selon la disposition des équipements nécessaires pour se protéger pendant le travail.

Les équipements nécessaires	Fréquence	%
Oui	84	84
Non	16	16
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

D'après ce tableau, on constate que la majorité de notre population d'étude ont les équipements nécessaires pour se protéger pendant le travail, avec un pourcentage de 84%.

Suivi de 16 % qui ont déclaré qu'ils ne disposent pas d'équipements nécessaires pendant l'exécution de leurs tâches.

D'après ces résultats nous avons déduit que l'entreprise portuaire de Bejaia à offert et met à la disposition, les équipements nécessaires pour travailler en toute sécurité.

Tableau N° 39 : Répartition des enquêtés selon l'existence de contrôle de port des EPI au sein de l'EPB par les contre maîtres.

Contrôle des EPI par les contres maîtres.	fréquence	%
Oui	98	98
Non	2	2
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

D'après ce tableau, nous pouvons déduire que la majorité des ouvriers manutentionnaires affirment avec un pourcentage de 98% l'existence de contrôle de port des EPI, par contre un taux de 2% déclare le contraire.

D'après ces résultats on déduit que l'entreprise portuaire de Bejaia veille sur la vérification et la surveillance stricte de port des équipement de protection individuelle pour éviter certains risques et éliminer certains dangers. L'entreprise prend en considération la santé et la scurité des salariés. Ainsi que les chefs d'équipe et les chefs de quai veillent à l'aplication de ces mesures de sécurité.

4- les actions mises par l'EPB afin de réduire les accidents de travail.

Tableau N°40: Répartition des enquêtés selon les actions mises par l'EPB afin de réduire les accidents de travail.

Action mise par l'EPB pour la diminution des risques	Fréquence	%
Formation	49	49
Matériels	67	67
Equipement de protection individuel	83	83
Total	100	-

Source : enquête personnelle.

A travers ce tableau, on peut constater que l'entreprise portuaire de Bejaia à mis plusieurs actions en faveur des manutentionnaires. On trouve, parmi celles-ci, les équipements de protection individuelle avec un taux de 83%, suivi par le matériel avec un pourcentage de 67%, enfin, on trouve la formation avec un taux de 49%.

Les résultats de notre enquête nous ont permis de comprendre que dans le cadre de la politique de prévention, l'entreprise portuaire de Bejaia a mis des actions pour la réduction des risques comme les équipements de protection individuelle, le matériel, et la formation, afin de préserver la santé de ses salariés et d'assurer la sécurité au travail.

5- Le contrôle et le suivi médicale au sein de l'EPB :

Tableau N° 41 : Répartition des enquêtés selon le suivi médical au sein de l'entreprise portuaire de bejaia.

Contrôle médical	Fréquence	%
Oui	98	98
Non	2	2
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

A travers ce tableau, on peut constaté que la majorité des ouvriers manutentionnaires sont soumis à des contrôles médicaux avec un taux de 98%, tandis que 02% non jamais profiter des examens médicaux.

D'après les résultats ci-dessus on constate que l'entreprise portuaire de Béjaia prend en charge la santé de tous les salariés. « *le but d'une visite est multiple : rechercher les contre-indications médicales au poste de travail, prendre des informations médicales pour un meilleur suivi des salariés au cour de leur vie professionnelle* »⁴

Tableau N° 42 : Répartition des enquêtés selon la fréquence du suivi médical

A quelle fréquence	Fréquence	%
Non réponse	2	2
Annuelle	97	97
Semestrielle	1	1
Total	100	100

Source : enquête personnelle.

⁴ Annie Tourancher, « *changer les conditions de travail* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985, p.558.

D'après les résultats de ce tableau, nous constatons que l'entreprise portuaire de Bejaia organise des contrôles médicaux pour les salariés manutentionnaires une fois par an avec un taux de 97%, suivi par 1% semestriel, et 2% qui n'ont jamais profité d'un contrôle médical.

D'après les données recueillies, nous pouvons déduire que l'entreprise portuaire de Bejaia assure la médecine de travail et ses services, qui suivent rigoureusement l'état de santé de chaque salarié. Car le personnel est soumis à des contrôles médicaux une fois par an.

Conclusion :

Dans ce chapitre nous avons constaté que la majorité des salariés connaissent les bases de sécurité, sont aussi informés sur les risques, ont bénéficié de la formation. La plupart des ouvriers sont sécurisés après leurs formations. Ensuite, nous avons déduit que l'EPB a mis à la disposition des équipements nécessaires pour se protéger pendant leur travail et réduire les risques pour les salariés. Vu l'opinion déclarée par les salariés qui affirment qu'il y a, sur le port, des contrôles des équipements de protection individuelle. Enfin, la majorité des ouvriers sont soumis à des contrôles médicaux chaque année.

6- La vérification des hypothèses :

Après la phase de recueil, d'analyse et d'interprétation des données, on arrive à l'étape de la vérification des hypothèses émises au début de notre étude.

La première hypothèse :

On a voulu savoir si les mauvaises conditions de travail peuvent engendrer des risques et des maladies professionnelles chez les manutentionnaires de l'EPB :

- Concernant la nature des conditions de travail, nous avons constaté que la plus part des manutentionnaires jugent que les conditions de travail au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia sont mauvaises. comme indiqué dans le tableau numéro 16.
- Concernant les conditions réunies par l'EPB, nous avons constaté que la majorité des enquêtés jugent que l'entreprise ne donne pas des conditions nécessaires et adéquates pour l'exécution et l'accomplissement des tâches. Ce qui rend le travail pénible et dur.
- Les statistiques montrent que la majorité des manutentionnaires de l'entreprise portuaire de Bejaia ont déclaré que leurs tâches sont pénibles. Avec un taux de 76%. Ce que montre le tableau numéro 18.

- 95% des salariés ont jugé que les conditions de travail au sein de l'EPB peuvent engendrer des conséquences néfastes sur leurs états de santé. Comme des maladies liées à leur environnement de travail et aux types de marchandises manipulées et d'autres causées par la situation de travail.
- En ce qui concerne l'existence des risques lors de l'exécution des tâches, la majorité des salariés a déclaré qu'il existe des risques avec un taux de 92%. Ces risques sont dus aux mauvaises conditions de travail vécues par les manutentionnaires.
- De plus, la majorité des manutentionnaires sont exposés aux risques thermiques, cela s'explique par la nature de l'activité au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa qui ne s'arrête pas, vu la structure du trafic de marchandises qui dépassent les milliers de tonnes qui nécessite de travailler le jour et la nuit. soit l'hiver, l'été, sous la pluie, il fait chaud où froid. Ce qui rend l'activité assez pénible et dure. Comme l'indique le tableau numéro 21.
- Presque la majorité de notre échantillon qui déclare que les risques rencontrés lors de l'exécution des tâches sont dangereux et mortels avec un taux de 89% et 76%. Cela donne idée que le métier de la manutention est non seulement pénible et fatiguant mais très dangereux et mortel, qui nuisent et engendrent des conséquences néfastes sur leur état de santé.
- En dernier lieu, en ce qui concerne les maladies les plus fréquentes, on trouve les TMS, la sciatique, les allergies, le rhumatisme, la situation de lombalgie, et l'arthrose. Et d'après les déclarations des manutentionnaires, d'autres maladies sont fréquentes chez eux comme les troubles d'insomnies et d'autres maladies d'ordre psychologique comme le stress et l'anxiété. Ceci peut être expliqué par la nature réelle des conditions de travail existée au sein de l'EPB, qui provoquent des maladies graves et qui mène vers des risques dangereux et mortels, qui touchent en premier lieu la santé de son personnel.

Les différents résultats nous mènent à confirmer notre première hypothèse, c'est-à-dire :« Les mauvaises conditions de travail peuvent engendrer des risques et des maladies professionnelles chez les manutentionnaires de l'EPB ».

La deuxième hypothèse :

Après avoir confirmé la première hypothèse, nous passons à la deuxième qui porte sur : « Les facteurs humains, techniques, et organisationnels peuvent provoquer des accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB ».

Durant notre enquête, on a constaté que l'ensemble de nos enquêtés stipulent « dit » que les facteurs des accidents de travail au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia sont liés aux facteurs humains tels que la négligence, le manque de qualification, et la non dotation des EPI au moment de l'exécution de la tâche. À des facteurs techniques tels que le mauvais matériel, et le facteur organisationnel tels que la qualité de la formation, et le choix des EPI.

- En deuxième lieux, en ce qui concerne les types d'accidents rencontrés et leurs causes, nous avons déduit qu'il existe plusieurs types d'accidents et plusieurs causes d'accidents.
- On a sélectionné trois types d'accidents qui reviennent souvent. En premier lieu, on trouve l'écrasement avec un taux de 47.62%, puis les fractures sur les mains et les pieds avec 38.09%, et enfin les chutes avec un taux de 14.28%.
- Ces accidents de travail qui sont dus aux facteurs techniques comme la chute de certaines marchandises peuvent être expliqués par les mauvaises élingues, mauvais crochés, mauvais moyens de bord, et des fausses manœuvres de certains appareils ... etc. Aussi, d'autres accidents dus aux facteurs humains tels que la négligence qu'on peut expliquer par le non port des équipements de protection individuelle, le non respect des consignes de sécurité, et l'ignorance des consignes données par les chefs. A partir de la, il est bien évident de souligner que la majorité des accidents de travail sont dus aux facteurs humains et aux facteurs techniques et organisationnels.
- Les manutentionnaires trouvent et jugent aussi que certains EPI (les équipements de protection individuelle) ne sont pas en adéquations avec les risques rencontrés, avec un taux de 68%. Cela explique que certains équipements offerts par l'entreprise ne peuvent pas faire face à certains dangers rencontrés au moment de l'accomplissement des tâches vu que la nature de l'activité de la manutention exige des équipements qui sont a la mesure des risques et qui protègent les ouvriers de tous types de dangers.

- Il est aussi important de signaler que la majorité des manutentionnaires avec un taux 83%, confirment que certains équipements de protection individuelle ne sont pas confortables, et ne répond pas aux normes de travail.

Vu les réponses obtenues, et à partir de cette analyse sur le non respect des normes et des règles de prévention et les moyens de travail, notre hypothèse « Les facteurs humains, techniques, et organisationnels peuvent provoquer des accidents de travail chez les manutentionnaires à l'EPB » est confirmée.

La troisième hypothèse :

Dans cette troisième hypothèse, on a voulu savoir si la politique de prévention mise en place par l'entreprise portuaire de Bejaia peut réduire les accidents de travail et les maladies professionnelles chez les manutentionnaires.

- En premier lieu, les statistiques nous montrent que la majorité de notre population d'étude avec un taux de 84% affirment qu'ils connaissent les bases de sécurité en matière de la manutention. Ceci s'explique par la politique de prévention établie par l'entreprise qui informe son personnel sur les bases de sécurité de travail, afin d'éviter les accidents de travail et les risques professionnels liés à leurs tâches, et comment préserver leur santé, comme indiqué dans le tableau 35.
- D'après le tableau 34, on a constaté que tout le personnel de la manutention est informé sur les risques professionnels existants lors de l'exécution de la tâche. Aussi, l'information sur les risques est l'une des préoccupations de l'entreprise portuaire de Bejaia qui veille sur la santé et la sécurité de ses salariés.
- En deuxième lieu, on a déduit que la majorité des ouvriers manutentionnaires ont bénéficié d'une formation au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia. Les ouvriers et avec un taux de 70% ont affirmé qu'ils ont bénéficié d'une formation en matière d'hygiène et de sécurité, et sur la manipulation de tout type de marchandises. Ceci s'explique par le fait que l'entreprise est certifiée en normes ISO et qui répond à ces engagements, et la formation est l'une des préoccupations majeure afin de mettre fin et de réduire les accidents de travail.

- Aussi, nous avons constaté que la plus part des ouvriers de notre population d'étude affirme qu'ils sont en sécurité après leurs formation. Ceci est justifié par la qualité de la formation au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia qu'on peut qualifié de bonne et favorable.
- En troisième lieu et à partir de l'analyse des données recueillies, on à constaté que la majorité de notre population d'étude ont les équipements nécessaires pour se protéger au moment de travail. Aussi, tous les manutentionnaires avec un taux de 98% ont déclaré qu'il ya un contrôle de port des équipements de protection individuelle lors de travail.
- Par rapport aux actions mises par l'entreprise portuaire de Bejaia pour la diminution des risques et des accidents de travail, on a constaté d'après les déclarations des manutentionnaires l'EPB a mis en place plusieurs actions telles que la formation, la sensibilisation, les EPI, et le matériel. Ceci rentre dans la politique de prévention établie afin de préserver la santé de son personnel. Comme le tableau 40 l'indique.
- En dernier lieu et en ce qui concerne le contrôle médicale, on à constaté que 97% des manutentionnaires au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia sont soumis à des contrôles médicaux une fois par an. Comme il est indiqué dans le tableau numéro 41 et 42.

A partir de cette présente analyse, nous confirmons la troisième hypothèse qui est :

« La politique de prévention mise en place par l'EPB peut réduire les accidents de travail et les maladies professionnelles chez les manutentionnaires ».

Malgré les efforts de l'Entreprise Portuaire de Bejaia et ses investissements pour réduire les accidents de travail et les maladies professionnelles, des insuffisances s'imposent du fait que la qualité des équipements de protection individuelle est mauvaise et aussi la durée et la qualité de la formation sont pas satisfaisantes, etc.

Conclusion

Conclusion

Conclusion :

D'après nos analyses et les résultats de notre enquête qui nous ont permis de comprendre que le phénomène de risques professionnels existe chez la population de la manutention de l'EPB, où l'ouvrier doit travailler avec vigilance et surtout la catégorie de l'exécution qui travaille sur terrain et rencontre beaucoup de risques.

Malgré les mesures de prévention et les moyens humains, techniques, et organisationnels apporté par l'EPB, les risques persistent encore, car ce phénomène est multidimensionnel lié d'une part aux conditions de travail, et d'autre part à des facteurs organisationnels tels que la qualité de la formation, technique comme le mauvais matériel de bord, EPI, et humain qui est le non respect des consignes de sécurité et la négligence, etc....

De ce fait on constate que les manutentionnaires souffrent gravement de conditions qu'ils subissent et dans lesquelles ils vivent, notamment les dockers, ce qui les expose aux risques professionnels.

En outre, les constats montrent que les manutentionnaires de cette entreprise sont victimes d'accidents et de maladies professionnelles, à cause des facteurs liés à l'environnement physique tels que le bruit, la chaleur, l'humidité, la poussière...etc., Ensuite les facteurs organisationnels de travail tel que la qualité de formation et l'intensité de travail, les conditions de travail défavorables qui peuvent provoquer des atteintes à leur état de santé.

En derniers lieu, nous pouvons dire que la question de la santé et de la sécurité des manutentionnaires n'est pas seulement la responsabilité de l'entreprise, mais aussi celle des salariés est importante et indispensable pour la prévention des risques professionnels.

De ce fait, et pour faire face à de multiples risques rencontrés, pour lutter contre les accidents de travail, l'apparition de quelques maladies professionnelles, et l'amélioration des conditions de travail, l'EPB a mis en place une politique de prévention qui englobe la formation, la sensibilisation, l'information sur les risques professionnels, les équipements de protection individuelle, le suivi et le contrôle médical annuel. Mais d'après les résultats de notre étude, des insuffisances se présentent encore au sein de cette entreprise telle que la durée de la formation, la qualité des équipements de protection individuelle, et la pression organisationnelle. Il est primordiale que l'EPB revoit cette politique afin de répondre aux besoins de son personnel, d'assurer la santé et la sécurité au travail, et minimiser les risques,

Conclusion

les maladies professionnelles, éviter la survenue des accidents de travail, et d'améliorer les conditions de travail.

Pour finir, nous avons constaté que le risque professionnel est un phénomène qui existe au sein de l'EPB qui peut engendrer des accidents et des maladies professionnelles surtout chez les Dockers qui sont exposés plus au moins à des contraintes et des risques professionnels.

Il est recommandé aux recherches ultérieures de s'intéresser à l'activité des Dockers en approfondissant les analyses pour mieux identifier d'autres risques auxquels sont exposés et comment les réduire.

La liste bibliographique.

La liste bibliographique :

I- Liste des ouvrages :

- 1- Anaya Patrick, Correard Thierry, Brun Patrice, *sécurité, hygiène et risques professionnels*, Dunod, paris, 2011.
- 2- DE GAUDEMARIS Régis, *Définition et principes généraux Maladies professionnelles*, Corpus Médical– Faculté de Médecine de Grenoble, Novembre 2004.
- 3- Françoise Darses et Maurice de Montmollin, *l'ergonomie (une présentation très accessible et complète de l'ergonomie) le journal des psychologues*, 4^{ème} édition, édition la découverte, 2006, paris.
- 4- Girin Jacques, Michèle Grosjean, *la transgression des règles au travail*, Edition l'harmattan, collection langage et travail, Paris, 1996.
- 5- Monica Ferreira et all, *la manutention portuaire paysage institutionnel et réglementation applicable*, édition 943, paris, 2005.
- 6- Michel Gollac et Serge Volkoff, *les conditions de travail*, édition la découverte, Paris, 2000.
- 7- Nichan Margossian, *risques professionnels*, 2èmeEdition Dunod, paris, 2003.
- 8- Pierre Goguelin, *la prévention des risques professionnels*, premier édition, presse universitaire de France, Paris, 1996.
- 9- Sabrina Auduberteau - Karine Gavino, *la prévention des risques professionnels : Hygiène et sécurité au travail*, édition AFNOR, paris.2003.
- 10- Vincentini Roger, *les risques professionnels, (risques matériels accidents de travail maladies professionnelles)*, éditions d'organisation, paris, 2004.

II- Les ouvrages méthodologiques :

- 1- Angers Maurice, *Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines*, édition Casbah, Alger, 1995-1996.
- 2- Angers, Maurice, *initiation pratique à la méthodologie de la science humaine*, Anjou, centre éducatif et culturel Inc., 1992.
- 3- Dépelteau, François, *la demande d'une recherche en science humaine*, édition Boeck université, canada, 2005.

- 4- Jean-Louis LOUBET DEL BAYLE, *Initiation aux méthodes des sciences sociales*, édition L'Harmattan, Paris, 2000.
- 5- Jean-Pierre, Beaud, *recherche sociale de la problématique à la collecte des données*, sous la direction de Benoit GAUTHIER 4^{ème} édition, presses de l'université du Québec, Canada, 2004.
- 6- GHIGLIONE Rodolphe et autres, « *Les enquêtes sociologiques* », 6eme Édition, Armand Colin, Paris, 2008.
- 7- GUIDERE Mathieu, *Méthodologie de la recherche (guide de jeune chercheur en lettres, langues, sciences Humaines et sociales)*, Édition Ellipses, Paris, 2004.
- 8- Madeleine Grawitz, *méthodologie des sciences sociales*, 11 éditions, Dalloz, Paris, 2001.
- 9- PERETZ Henri, *Les méthodes en sociologie (l'observation)*, Éditions La Découverte, Paris, 1998.
- 10- Quivy Raymond et Compenhoudt Luc Van, *manuel de recherche en sciences sociales*, 3^{ème} édition, Dunod, Paris.

III- Les articles :

- 1- Annie Tourancher, « *changer les conditions de travail* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, Paris, mars 1985.
- 2- Barnay Thomas, in « *Pénibilité du travail, santé et droits d'accès à la retraite* », *Retraite et société* », édition La Doc. Française, Paris, 2005.
- 3- Bernard Carton, « *les facteurs d'ambiance physique* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, Paris, mars 1985.
- 4- Bernard Cassou, et all, « *les maladies du travail* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, Paris, mars 1985.
- 5- Bernard Van de Vyver, « *organisation de travail, activité et santé* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, Paris, mars 1985.

- 6- Berretima Abdel-Halim, *stratification social et catégorisation des risques, la vie entre risque dimension et risque professionnel*, revista pos ciencias sociais sào, luis, v.5, n.9 /10.jan/dez,2008.
- 7- Berretima Abdel-Halim, « *ergonomie : l'entreprise algérienne à l'épreuve de l'expérimentation* », in : *revue psychologique-social-sanitaire*, n°05/1, Alger.2012.
- 8- Direction générale Humanisation du travail, *L'ANALYSE DES RISQUES*, édition SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, Bruxelles, Mai 2009.
- 9- Eric Violette « *les secteurs d'activité* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985.
- 10- François Daniellou, « *les facteurs d'ambiance physique* » in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985.
- 11- Imbernon Ellen, in « *Quelle place pour les risques professionnels dans la santé publique ?* », *Santé Publique*, édition 2008/HS Vol. 20,2008.
- 12- Gervais Michèle, Paul Massicote et Danièle Champoux, « *Etude sur les conditions de travail, de santé et de sécurité des travailleurs du Québec* », l'institut de recherche Robert-Sauve en santé et sécurité de travail, 2006, Montréal Québec, pp.1.133.
- 13- La Rosa-Rodriguez Emilio et all, in « *Évaluation du stress au travail après mesures de prévention dans une caisse de retraite* », *Santé Publique*, édition S.F.S.P. 2013/1 Vol. 25.
- 14- Marc Mormont, « *Le sociologue dans l'action collective face au risque* », *Développement durable et Territoires*[En ligne], Varia, mis en ligne le 02 novembre 2009, consulté le 20-12-2014.à 14h :19m.
- 15- Pezerat Henri, « *l'exposition au produit chimique* », in : *les risques du travail, pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, sous la direction de B.Cassou et all, édition la découverte, paris, mars 1985.
- 16- Sébastien- Fournier Pierre, Sylvie Montreuil, Jean-Pierre Brun, Caroline Bilodeau, Julie Villa « *Étude exploratoire des facteurs de la charge de travail ayant un impact sur la santé et la sécurité Étude de cas dans le secteur des services* », institut de recherche Robbert-sauvé, en santé et sécurité au travail, octobre 2010, Montréal (Québec), pp.1.57.

IV- Documents internes de l'entreprise :

- 1- Document interne de l'EPB, Port de Bejaïa mémoire et réalisations 1962 -2012.
- 2- Document interne de l'EPB , technique de manutention

V- Ouvrages de la législation :

- 1- Code du travail, Edition, BERTTI, Alger, 2001, p.213.

Annexes

**Annexes N°01:
Questionnaire**



FACULTE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

DEPARTEMENT DES SCIENCES SOCIALES

OPTION : SOCIOLOGIE DE LA SANTE

Questionnaire de recherche sous le thème :

**«Les mesures de prévention face aux risques professionnels chez les
manutentionnaires ».**

Cas pratique : EPB de Bejaia

Nous sommes des étudiants en Sciences Sociales, option : Sociologie de la santé à l'Université Abderrahmane Mira de Bejaia. Nous préparons notre recherche au sein de votre entreprise, en vue de l'obtention d'un diplôme de Master 2. On vous prie de bien vouloir nous aider par votre participation en répondant à nos questions d'une manière claire et objective.

Nous vous assurons que les informations que vous fournissez ne seront que pour des fins scientifiques.

Nous vous remercions d'avance pour votre participation à la réalisation du questionnaire.

Réalisé par:

BETTOUCHE Nabil

YAHIAOUI Fouad

Encadreur :

M^r: AMRANE Hacene

Année universitaire 2014-2015

Questionnaire

1 les caractéristiques de la population de l'enquête :

- 1) Age :.....ans
- 2) La situation familiale :
 - a) Célibataire
 - b) Marié
 - c) Veuf
 - e) divorcé
- 3) Niveau d'instruction :
 - a) Primaire
 - b) Moyen
 - c) Secondaire
 - d) Universitaire
- 4) Nombre d'années d'ancienneté à l'EPB :
 - a) Moins d'une année
 - b) De 1 à 5 ans.
 - c) De 6 à 10ans.
 - d) De 11 à 15ans
 - e) Plus de 15ans

2 les données sur le poste occupé :

- 5) Poste de travail :
 - a) Chef de bordée manutention
 - b) Chef de quai
 - c) Chef de bateau
 - d) Chef d'équipe Dockers
 - e) Treuilliste
 - f) Ouvrier manutentionnaire (docker professionnel)
- 6) Avez-vous déjà travaillé dans une autre entreprise avant d'être recruté à L'EPB ?
 - a) Oui
 - b) Non
 - c) Si oui, dans quelle entreprise ?.....

3 les conditions de travail :

- 7) Est-ce que la manière de manipuler les marchandises est la même pour tous les genres ?
(Bois, rond à béton, soja, ciment, marbre.....)

Expliquez

.....

- 8) Avez-vous été informé à la manipulation de ces marchandises ?
 - a) Oui
 - b) Non
- 9) L'entreprise vous offre-t-elle des conditions nécessaires et adéquates pour l'exécution de vos tâches ?

- a) Oui b) Non

10) Considérez-vous vos conditions de travail :

- a) Bonnes
b) Moyennes
c) Mauvaises

11) Vos conditions de travail ont-elles engendrées des conséquences sur votre état de santé ?

- a) Oui
b) Non

Si oui, de quel (s)type (s)

- a) fatigue b) Trouble de dos c) lombalgie
a) Trouble de bras
b) Autres

précisez :

12) Suivez-vous des contrôles médicaux au sein de votre organisme ?

- a) Oui
b) Non

A quelle fréquence :

- a) Annuelle
b) Semestrielle

13) Avez –vous déjà rencontré des difficultés lors de l'exécution de vos tâches ?

- a) Oui
b) Non

Si, oui citez-les ?

14) Pensez-vous que votre tâche est pénible ?

- a) Oui
b) Non

c) Si, oui elle est due à quoi ?

15) Vous arrive- t- il de dépasser vos horaires de travail ?

- a) Jamais
b) Rarement
c) Souvent
d) Très souvent

16) La relation avec votre supérieur hiérarchique est :

- a) Bonne
b) Moyenne
c) mauvaise

I. Les risques professionnels :

17) Existe-il des risques professionnels lors de l'exécution de vos tâches ?

a) Oui

b) Non

c) Si oui lesquels ?.....

18) Quels sont les facteurs de ces risques ?

a) La charge physique

b) La charge morale

c) Le bruit

d) Les vibrations

e) La poussière

f) Les outils utilisés

g) La marchandise à manipulée

h) Autres, citez.....

19) Etes-vous exposé aux risques thermiques (froid, chaleur, ventilation....) ?

c) Souvent

d) Temps a temps

e) Jamais

20) Comment jugez-vous les risques rencontrés lors de l'exécution de vos tâches ?

a) Dangereux.

b) Moins dangereux.

c) Mortels.

21) Etes-vous informés sur les risques liés à votre activité ?

a) Oui

b) Non

22) Les mesures de sécurité mises par l'entreprise sont elles suffisantes pour la réduction des risques ?

a) Oui

b) Non

II. Accidents de travail :

23) Pensez -vous qu'un accident de travail lors de l'exécution de vos tâches peut-être évité ?

a) Oui

b) Non

Si, oui comment ?.....

Si, non pourquoi ?.....

24) Avez -vous déjà été victime d'un accident de travail à l'EPB ?

a) Oui

b) Non

Quel type d'accident ?.....

Quelles sont les causes ?.....

25) Pouvez- vous nous détailler les circonstances de cet accident ?

- a) Le jour b) la nuit

Dans quel poste ?.....

26) Au moment de l'accident portez vous vos EPI ?

- a) Oui b) Non

27) Selon vous, quels sont les principaux facteurs des accidents de travail ?

- a) Humains
b) Techniques
c) Organisationnel

28) les causes des accidents sont :

- a) humaines
b) techniques

29) quelle est la catégorie du personnel de la manutention la plus touché par les accidents de travail ?

- a) chef de bordée manutention
b) chef de quai
c) Contre maître
d) Chef d'équipe docker
e) docker professionnel

30) A votre avis quels sont les moyens adéquats pour éviter ces accidents et les réduire ?

- a) Formation du personnel
b) La sensibilisation en continue
c) La dotation des EPI (équipement de protection individuelles)
d) Respect des consignes de manœuvres et sécurité

31) Les accidents de travail ont –ils un rapport avec le type de marchandise que vous manipulée ?

- a) Oui b) Non

III. Maladies professionnels :

32) A votre avis, quelles sont les maladies les plus fréquentes chez le personnel de la manutention ?

- a) Rhumatisme
b) Le cancer
c) L'arthrose
d) La sciatique
e) Allergies
f) TMS
g) Autres

Et quelles sont les causes ?

- h) Des mauvaises postures
- i) L'humidité
- j) Respiration de la poussière
- k) Autres.....

33) Pensez-vous que votre travail influe sur votre santé ?

- a) Oui
- b) Non

34) Avez-vous déjà refusé des tâches pour préserver votre santé ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Si, oui lesquelles ?.....
- d) Si, non pourquoi ?.....

IV. Moyens préventifs :

35) Connaissez-vous les bases de sécurité en matière de manutention ?

- a) Oui
- b) Non

36) A votre avis, la formation en hygiène et sécurité est le moyen le plus préventif des accidents de travail ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Si c'est non pourquoi ?.....

37) Quelles sont les actions mises par l'EPB pour réduire les accidents de travail ?

.....
.....

Sont-elles suffisantes ?

- a) Oui
- b) Non

Pourquoi ?.....

38) Est-ce que vous disposez des équipements nécessaires pour que vous puissiez vous protéger pendant votre travail ?

- a) Oui
- b) Non

39) Les équipements de protection individuelle (EPI) sont-ils :

- **Obligatoires ?**

- a) Oui
- b) Non

- **Disponibles ?**

- a) Oui
- b) Non

- **En adéquation avec les risques ?**

a) Oui

b) Non

- **Confortable à l'exécution de vos tâches pratique ?**

a) Oui

b) non

40) Etes – vous doté en EPI ?

a) Oui

b) Non

Si oui citez-les ?.....

41) Est-ce que vous portez vos EPI lors de l'exécution de vos tâches ?

a) Oui

b) Non

c) Si c'est non pourquoi ?.....

42) Est-ce que vous vous sentez sécurisés avec ces équipements ?

a) Oui

b) Non

c) Si, non pourquoi ?.....

43) Ya –t-il des contrôles de sécurité du port d'équipement de protection ?

a) Oui

b) Non

44) Dans le cas ou vous ne portez pas vous EPI, est ce que vous travaillez ?

a) Oui

b) Non

Si non Pourquoi ?.....

45) Quelles sont les mesures de sécurité que vous appliquez dans votre travail ?

.....
.....

46) Avez-vous bénéficié d'une formation en matière d'hygiène et de sécurité ?

a) Oui

b) Non

47) Quelle est la durée de ces formations ?

.....

48) Etes-vous plus sécurisé après votre formation ?

a) Oui

b) Non

49) Avez-vous bénéficié des formations relatives aux gestes et aux postures à adopter lors de l'exécution des tâches ?

- a) Oui
- b) Non

A la manipulation de tous types de marchandises ?

- a) Oui
- b) Non

50) En tant que manutentionnaire, exposé au risque que préconisez-vous pour l'amélioration des conditions de travail et la réduction des risques ?

.....

.....

Annexes N°02:

Photos qui représentent :

- les sources du danger
au port.**
- les actions mises par
l'EPB.**



Source : enquête personnelle.

15-04-2015

Photo N°01 : Cette photo représente un manutentionnaire qui est exposé à une poussière de soja, qui peut provoquer un risque d'allergie.



Source : enquête personnelle.

15-04-2015

Photo N°02 : Cette photo représente l'une des mauvaises situations de sol des quais, une chute de ferraille qui sort du sol qui peut causée un danger pour les mnutentionnaires.



Source : enquête personnelle.

15-04-2015

Photo N°03 : Cette photo représente une chute de marchandise qui est du au mauvais moyen de bord (outillage), qui peut être source d'accident dangereux et mortel de l'ouvrier manutentionnaire.



Source : enquête personnelle.

15-04-2015

Photo N°04 : Cette photo représente une équipe de travail manutentionnaire qui ne port pas leurs casque de sécurité, cela est du au non respect des consignes de sécurité, et le manque de contrôle de port des (EPI) qui peut provoquer un risque sur leurs états de santé.



Source : enquête personnelle.

15-04-2015

Photo N°05 : Cette photo représente l'une des actions mise par l'EPB afin d'éviter certains risques du aux mauvais matériels (outillage).

Annexes N°03:
Annexes de l'EPB

Traitement des marchandises de la réception jusqu'au déchargement /chargement

N°	Etapas	Dangers	Risques	Conséquence
01	Expression du besoin à la structure interne	- Mauvaise préparation et affectation des moyens (mauvaise communication)	- Accidents	- Blessures Corporelles
02	Préparation et affectation des moyens humains et matériel	- Affectation des moyens de manutention inappropriés	- Collision - Heurt - Dérapage	- Blessures corporelles
		- Affectation du personnel non qualifié et non responsabilisé	- Accidents - Incidents - Mauvaise manipulation	- Blessures corporelles
		- EPI inadapté	- Coupure - Chutes de plein pied/de hauteur	- Blessures
03	Vérification des moyens de bord	- Mauvaise vérification des moyens de bord	- Rupture de mât de charge, câbles, sangles - Heurt - Renversement	- Blessure graves - Décès

Source EPB

N°	Etapas	Dangers	Risques	Conséquence
04	Déchargement/ chargement des marchandises	- Non port d'EPI	- Coupure - inhalation - irritation	- blessures corporelles - problèmes respiratoires - infection /allergie
		- Mauvais conditionnement de la marchandise	- Inhalation / Irritation	- Allergies /problèmes respiratoires - Brûlures/dermatites
		- Mauvaise manipulation	- Renversement /Chute de marchandises - Ecrasement	- Blessures graves - Décès
		- Manutention de charge	- Gestes et postures inadaptés - Efforts physiques	- Lombalgie - Blessures musculo- squelettiques
		- Vétusté de l'outillage - Outillage et matériel inadaptés	- Rupture de câbles, élingues, chaînes, - Ecrasement / Heurt	- Blessures corporelles - Décès
		- Trémies vétustes - Absence de rampe de sécurité des trémies - Trémies et bennes non adaptées - Entretien inadéquat des trémies	- Chute de hauteur - Ecrasement - Renversement	- Blessures corporelles - Traumatisme
		- Vétusté des moyens de bord	- Rupture de mât de charge, câbles, sangles - Heurt - Renversement	- Blessures corporelles - Traumatisme
		- Non respect des normes des élingues pour les tonnages : 3t ; 5t, 8t, 10t	- Rupture des élingues - Heurt - Ecrasement	- Blessures graves - Traumatisme - Décès
		- Manutention complexe des tubes (grumes, pipes) bord/ terre	- Ecoulement - Ecrasement	- Blessures corporelles - Traumatisme
		- Absence de palonniers	- Chute de marchandise - Ecrasement - Heurt	- Blessures corporelles - Traumatisme
		- Zone de manutention non délimitée	- Accident de circulation - Collision - Heurt	- Blessures corporelles - Traumatisme
		- Non respect du procédé de finition	- Instabilité du navire - Chute de hauteur des cales - Ecrasement - Effondrement	- Blessures graves - Traumatisme - Décès
		- Mauvaise coordination à bord	- Ecrasement - Heurt	- Blessures corporelles - Traumatisme
		- Les avaries	- Inhalation / Irritation	- Allergies /problèmes respiratoires - Infection

Source EPB

N°	Etapas	Dangers	Risques	Conséquence
05	Transfert de la marchandise	- Etat détérioré des terre-pleins	- Renversement / Chute de marchandises - Renversement d'engins - Heurt, écrasement	- Blessures graves - décès
		- Quai (zone de manutention) du Poste 14 impraticable	- Renversement / Chute de marchandises - dérapage - Heurt, écrasement	- Blessures corporelles - Décès
		- Absence de signalisation sur les marchandises transportées (drapeaux)	- Accidents de circulation - Heurt	- blessures corporelles
		- Passage étroit inadapté aux grues (poste 17)	- accidents - heurt - écrasement	- Blessures corporelles
		- Circulation anarchique et excès de vitesse	- collision - Heurt - renversement	- Blessures graves - décès
		- Mauvais arrimage	- Ecrasement - heurt	- Blessures corporelles
		- Eloignement des lieux d'entreposage	- Accidents de trajet	- Blessures corporelles
06	Entreposage (réception, reconnaissance et comptage)	- Engorgement : espace d'entreposage réduit, champs de manœuvre réduit	- Heurt - Renversement - Ecrasement - Difficulté d'intervention	- Blessures corporelles
		- Entreposage inapproprié (gerbage sur plusieurs niveaux)	- Chutes - Heurt - Ecrasement	- blessures corporelles - décès
		- Non respect des allées de sécurité	- collision - heurt - Difficulté d'intervention	- blessures corporelles
		- Méthode inappropriée de comptage (sans échelle)	- Chute de hauteur	- blessures corporelles
		- Manipulation de marchandises non étiquetée	- Brûlures - Irritation - inhalation	- Blessures corporelles - Problèmes respiratoires - Infection /allergie

Source EPB

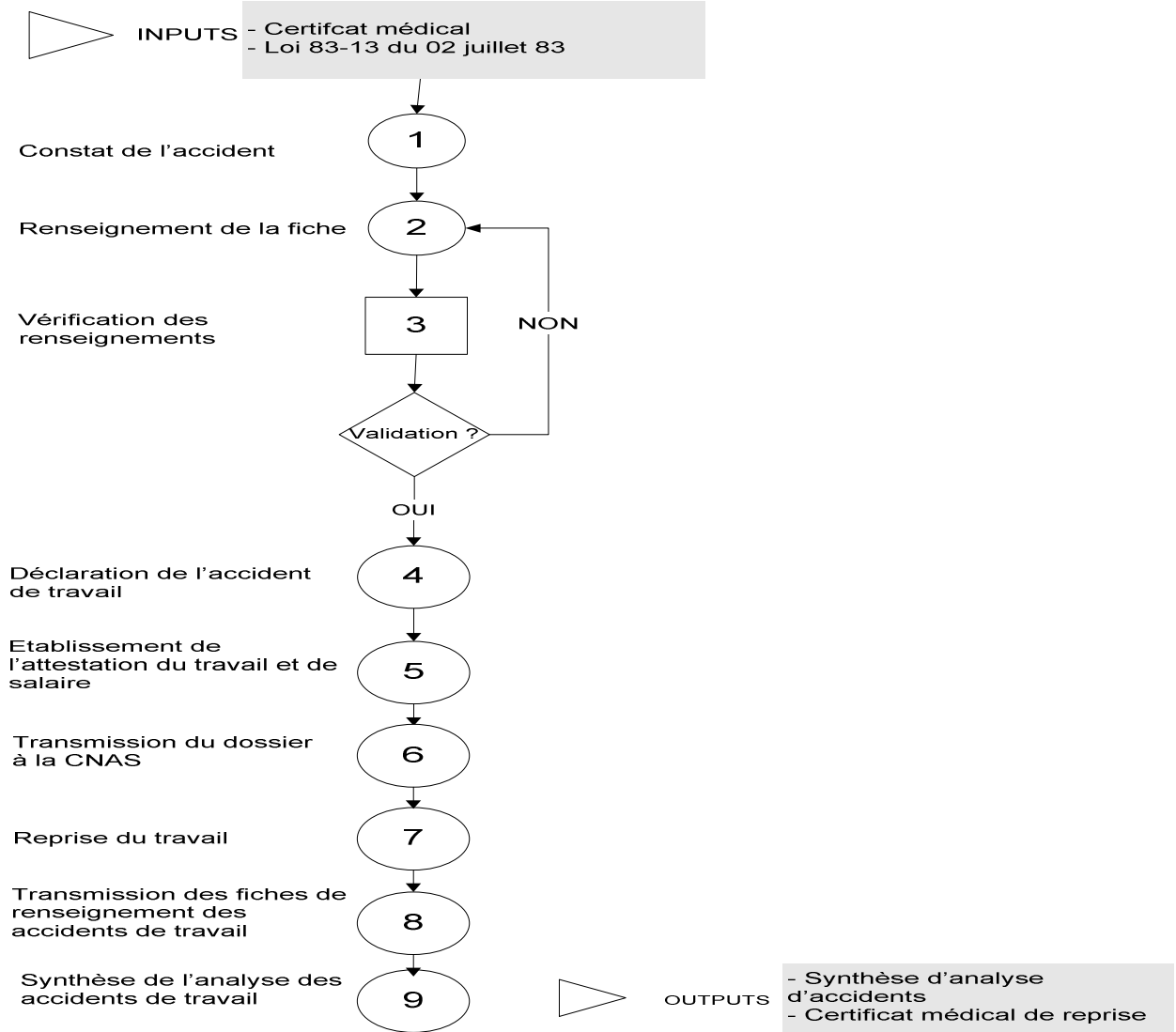
N°	Etapas	Dangers	Risques	Conséquence
07	Bâchage et planchonnage	- Planchonnage inadapté	- Effondrement - Chutes - Ecrasement	- Blessures graves
		- Moyens inappropriés (absence d'échelle)	- Chute de hauteur	- Blessures - décès
		- EPI inadapté	- chutes	- Blessures corporelles
		- Inaptitude du personnel affecté (postes aménagés)	- Efforts physiques	- Blessures musculo-squelettiques
08	Pointage et livraison	- Utilisation des moyens inappropriés	- Chutes	- Blessures corporelles - Décès
		- Stationnement anarchique et encombrant	- Collisions - Heurt - Ecrasement	- Blessures graves
		- Absence d'EPI approprié	- chutes - heurt - Ecrasement	- Blessures corporelles

Source EPB

Procédure Gestion des Accidents de Travail

4. Logigramme

Pilote : Le Chef de Service des Prestations Sociales Le Chef de service personnel



Source EPB.

LA POLITIQUE QHSE DE L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAIA



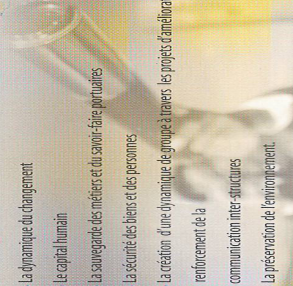
NOTRE VISION

L'entreprise Portuaire de Béjaïa, de par son organisation, ses missions, fonctions et priorités, est dite «Port de service». En plus des activités commerciales, quelle qu'elle soit (Manutention, Acompage et Remorquage), elle a des responsabilités et missions relevant des domaines Régalien et de régulation.

La Qualité, l'Environnement, la Santé Sécurité au travail sont des parties indissociables de sa stratégie. A travers sa politique, elle a une vision de management englobant les axes stratégiques communs pour des objectifs de performance couvrant les trois domaines. Elle est fondée sur un management viable, vivable et équitable conciliant ainsi le développement économique avec la préservation de l'environnement et la protection de son personnel. Pour cela l'entreprise définit les outils à utiliser et à adapter, pour répondre de façon harmonieuse aux attentes du client (ISO 9001), celles des parties prenantes, que sont à la fois les riverains, les clients, les actionnaires (ISO 14001) et (OHSAS 18001) pour préserver son capital le plus important «le personnel».

De ce fait, l'entreprise a une vision et une stratégie tournées vers :

- Une intégration du concept du développement durable dans la gestion de l'entreprise
- L'association des partenaires et clients à la démarche de l'entreprise
- L'amélioration de la qualité de service et des infrastructures portuaires
- Une meilleure fluidité du trafic et une réduction substantielle des coûts et des délais
- La dynamique du changement
- Le capital humain
- La sauvegarde des métiers et du savoir-faire portuaires
- La sécurité des biens et des personnes
- La création d'une dynamique de groupe à travers les projets d'amélioration et le renforcement de la communication inter-structures
- La préservation de l'environnement.



NOS PRINCIPES

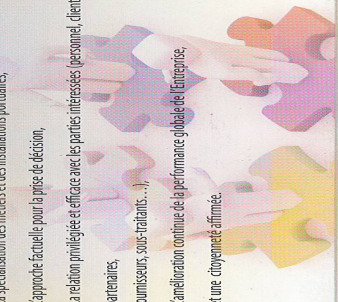
• La parfaite compréhension des attentes et besoins présents et futurs des clients et partenaires,

• Les axes stratégiques définies en objectifs à tout les niveaux et concernant tous les processus de

l'entreprise, dominant ainsi une parfaite cohésion avec la stratégie globale,

- La conformité réglementaire,
- L'implication et l'adhésion profonde du personnel aux objectifs fixés,
- La transparence et le discernement,
- La gestion par approche processus et systématique,
- La maîtrise opérationnelle,
- La préservation du produit, des installations et des personnes,
- La maîtrise des situations d'urgence,
- La sauvegarde des métiers et du savoir-faire portuaires,
- La spécialisation des métiers et des installations portuaires,
- L'approche factuelle pour la prise de décision,
- La relation privilégiée et efficace avec les parties intéressées (personnel, clients, fournisseurs, sous-traitants...)

• L'amélioration continue de la performance globale de l'entreprise, et une croissance affirmée.



NOS ENGAGEMENTS

• Se conformer au dispositif législatif et réglementaire existant et à venir, ainsi qu'aux autres

exigences auxquelles nous avons souscrit,

• Anticiper, satisfaire et fournir des prestations de qualité répondant aux besoins précis des clients,

• Former et motiver l'ensemble du personnel à adopter une attitude responsable vis-à-vis de l'environnement et la santé, sécurité au travail,

• Prévenir et maîtriser les risques santé et sécurité aux postes de travail,

• Prévenir et éliminer les accidents de travail,

• Préserver les ressources, prévenir les pollutions et remédier aux non conformités par des actions correctives et préventives,

• Assurer des conditions de travail optimales pour les différentes activités,

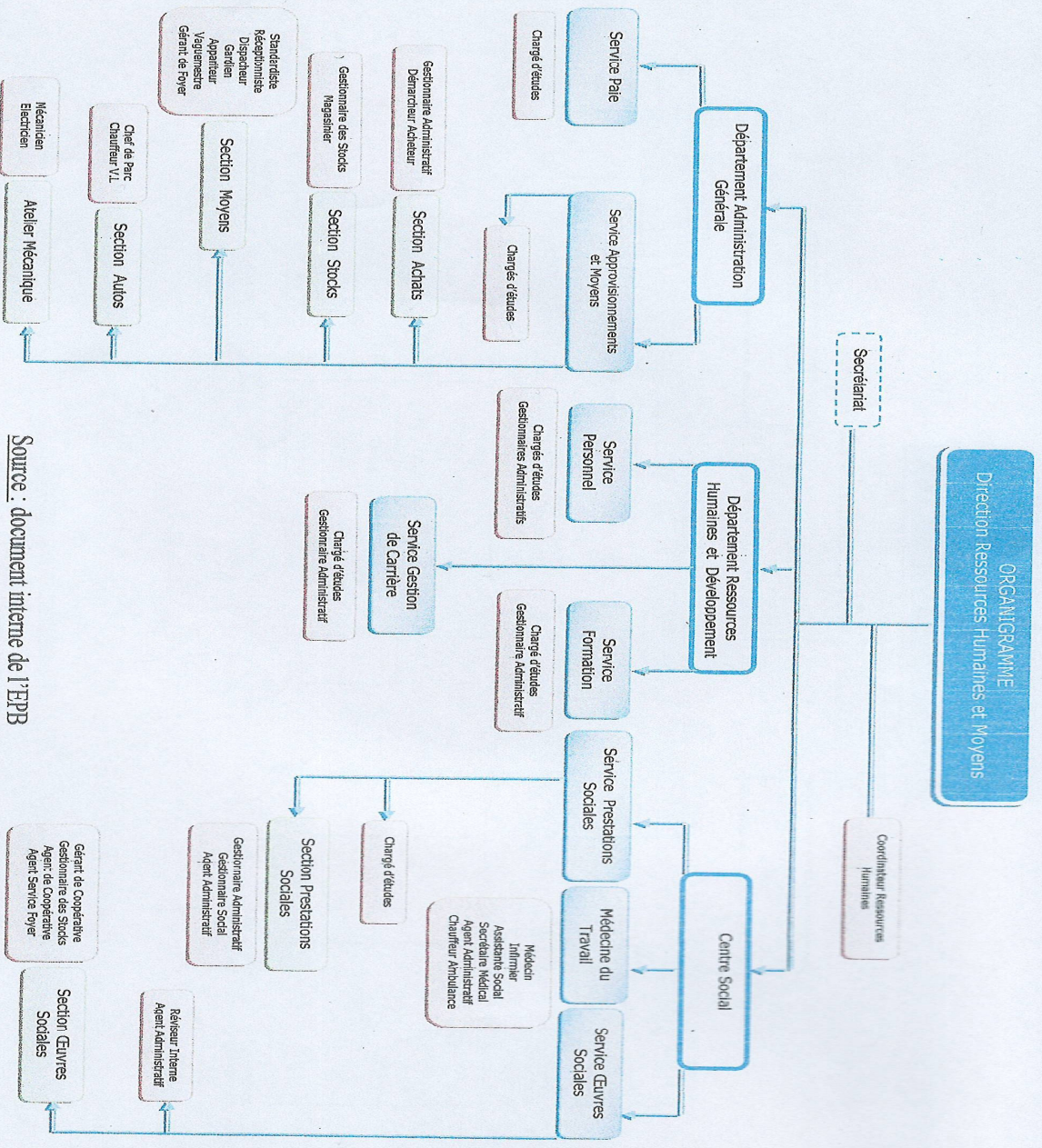
• Inclure nos fournisseurs, partenaires et sous-traitants à partager et respecter nos engagements,

• Harmoniser et optimiser les systèmes,

• Vérifier en permanence nos performances et les améliorer de manière continue,

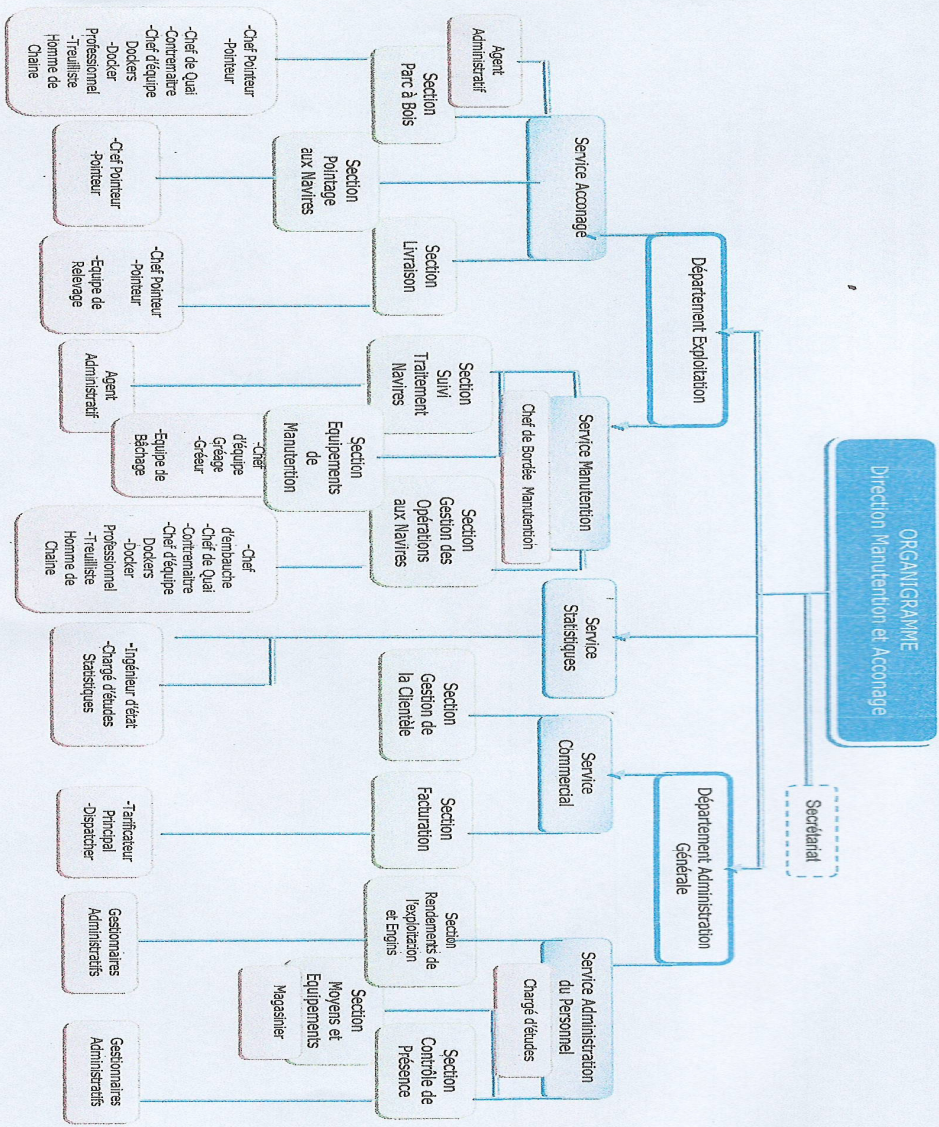
• Mettre les ressources nécessaires à la mise en œuvre du QHSE à atteindre les objectifs.





Source : document interne de l'EPB

Source : EPB.



Source : document interne de l'EPB.

Source : EPB.