

**Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique**

**Université Abderrahmane Mira de Bejaia**

**Faculté des sciences humaines et sociales**

**Département des sciences sociales**

**Thème :**

**L'impact du weekend semi-universel sur  
le rendement et le développement d'une  
entreprise portuaire**

Cas pratique : Entreprise portuaire de Bejaia

**Mémoire de fin de cycle**

**En vue de l'obtention d'un diplôme master**

**Option : Sociologie de travail et des ressources humaines**

**Présenté par :**

**SAADA Sid Ahmed**

**SLIMANI Smail**

**Encadré par :**

**Mr. DABOUZ Ali**

**Année Universitaire 2015-2016**

## Remerciements

*Nous tenons avant tout à remercier **ALLAH** pour le courage et la force qui nous a donné pour accomplir notre travail.*

*Il nous est agréable d'exprimer notre gratitude à Monsieur DABOUZ Ali, Monsieur le directeur de la DMA, Monsieur le directeur de la D Z L E P, ainsi que Monsieur le Directeur de la DL, et tous nos amis qui ont été près de nous durant la période de réalisation du travail.*

SLIMANI.S / SAADA.S

# *Dédicaces*

*Je dédie ce travail*

*A monsieur DAABOUZ ALI qui m'a vraiment aidé, soutenu et orienté, et surtout encouragé durant la période de réalisation de ce travail.*

*A mes parents, mes frères, mes sœurs, mes nièces Melissa, Emili, Lyliane et mon neveu Walid.*

*A mes amis, Amina, Hanane, salima, Aïmed, Nassim Tarik Hamza et tous les autres.*

*Smail*

# **SOMMAIRE**

# SOMMAIRE

## Liste des tableaux

## Liste des abréviations

## Introduction

## Partie théorique

### Chapitre I : Le cadre méthodologique de la recherche

1-Les raisons du choix du thème.....	5
2-Les objectifs de la recherche.....	5
3-La problématique.....	6
4-Les hypothèses .....	10
5-Définition des concepts clés.....	11
6-La démarche méthodologique.....	17
6-1La pré-enquête.....	17
6-2L'enquête.....	18
6-3La population de recherche.....	19
6-4L'échantillonnage .....	19
6-5L'échantillon d'étude.....	19
6-6La méthode utilisée.....	20
6-7 Outil de recherche .....	21
6-7-1 L'entretien.....	21
6-7-2 Description du guide d'entretien.....	22
6-8Technique d'analyse des données.....	23
7-Les difficultés rencontrées.....	24

## **Partie Pratique**

### **Chapitre II : Présentation de l'organisme d'accueil**

Historique.....	26
Historique de création de l'EPB.....	27
3-Organisation des directions.....	29
4-Description des services.....	30
5-Présentation des différentes structures de l'EPB.....	32
5-1 Directions opérationnelles.....	32
5-2 Direction fonctionnelles.....	35
6-Organigramme des directions de l'EPB.....	37

### **Chapitre : III Analyse et interprétation des résultats**

1-Présentation de la population d'étude.....	39
2-Analyse des données.....	42
2-1 Analyse de la première hypothèse.....	42
2-2 Analyse de la deuxième hypothèse.....	55
3-Vérification des résultats obtenus.....	68

## **Conclusion.**

## **Liste Bibliographique.**

## **Les annexes.**

### Liste des tableaux

<b>Numéro</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
<b>Tableau N°1</b>	Répartition de la population d'étude selon le sexe	39
<b>Tableau N°2</b>	Répartition de la population d'étude selon l'âge	39
<b>Tableau N°3</b>	Répartition de la population d'étude selon le niveau d'instruction	40
<b>Tableau N°4</b>	Répartition de la population d'étude selon la catégorie socio-professionnelle	40
<b>Tableau N°5</b>	Répartition de la population d'étude selon les années d'expérience	41
<b>Tableau N°6</b>	Répartition de la population d'étude selon la situation familiale	41

## La liste des abréviations

<b>Abréviation</b>	<b>Signification</b>
EPB	Entreprise Portuaire de Bejaia
DMA	Direction manutention et Acconage
DDD	Direction Domaine et développement
DZLEP	Direction des zones logistiques extra portuaire
DL	Direction Logistique
DG	Direction Générale
DFC	Département Finance et comptabilité
EVP	Equivalent Vingt Pieds
B M T	Bejaia Mediterranean Terminal
C P N	Conférence de Placement desNavires

# **INTRODUCTION**

## Introduction

Par ce que c'est un thème peu exploré, or le weekend semi universel est peut être l'un des sujets qui n'a pas eu assez d'attention de la part des chercheurs et même des étudiants, Cela nous a conduit à se demander si la problématique du weekend semi universel dans une activité économique en particulier, mérite d'être abordée dans une étude scientifique.

Pour étaler amplement notre réaction pour ce sujet, on a préféré diagnostiquer son ampleur sur une activité économique définie, notre choix s'est alors fixé sur l'activité portuaire, car de sa nature c'est une activité méconnue au grand public, mais qui a bien assuré sa place dans l'économie internationale.

La pertinence de cette thématique s'est d'ailleurs confirmée au cours des travaux préparatoires de la présente étude, par ce que l'activité portuaire joue un rôle important dans l'économie d'une nation, ceci est grâce aux emplois variés qu'elle offre et grâce au bénéfice qu'elle génère dans ses différentes opérations.

L'exploitation des sources en notre possession devait permettre de répondre à une série d'interrogations inhérentes au sujet intitulé "L'impact du weekend semi universel sur le rendement et le développement d'une entreprise portuaire", ce mémoire tente ainsi à démontrer si l'activité portuaire, en particulier la rentabilité et le développement, se déroule sans obstacles au seuil du week end semi universel

Notre recherche sera alors concentré au thème si-indiqué durant laquelle on sera confrontés avec la réalité, suivant une démarche prédéterminée pour tenter de concrétiser notre thème de façon objective, et lever le voile sur les répercussion du week end semi universel sur cette activité délicate.

Après une première partie consacrée à la présentation de la démarche méthodologique de notre recherche, qui contient l'ensemble des raisons qui nous ont poussés à opter pour ce thème, et les objectifs de notre recherche, ainsi la problématique et les hypothèses, on a ensuite présenté l'organisme d'accueil dans un deuxième chapitre, pour enfin terminer avec le chapitre trois qui est réservé pour l'analyse et l'interprétation des résultats obtenus. Durant notre recherche la première variable qu'on a traité est celle de la rentabilité portuaire, dans laquelle on s'est demandé si elle est en progression ou en baisse, durant laquelle aussi on a tenté de déterminer le nombre possible de facteurs qui déterminent cette rentabilité, on s'est aussi penchés sur l'étude du taux de marchandise traité au seuil du weekend semi-universel, en effet, ces critères cités vont nous permettre de comprendre l'impact du week end semi universel sur la rentabilité portuaire.

On s'est ensuite intéressé dans la deuxième variable au développement portuaire au seuil du week end semi universel, qui comprend le développement des infra et superstructures et aussi le développement du capital humain.

Pour bien mené notre étude, on va devoir mener une approche d'expérimentation en nous rendant sur le terrain, au siège de l'entreprise portuaire de Bejaia, appelé EPB, pour trouver des réponses à l'ensemble des questions posées, et ensuite essayer de vérifier la véracité des deux hypothèses émises. Le travail de terrain est sans doute la formule la plus adaptée pour nous afin de concrétiser ce travail universitaire, en respectant la norme méthodologique.

**Chapitre**

**I**

**Cadre Méthodologique**

## **1- Les raisons du choix du thème :**

Le choix de ce thème a été motivé par un ensemble de raisons objectives et subjectives, la nécessité de comprendre le fonctionnement de l'activité portuaire, ainsi tenter d'expliquer les confrontations quotidiennes entre l'activité portuaire et le système de weekend semi-universel adopté en Algérie, déterminer si le bon déroulement de l'activité portuaire est parfait ou rencontre des obstacles impliqués par le weekend semi-universel, et aussi dévoiler la fiabilité ou la non fiabilité des préjugés qui confirment une perte économique importante causé par le type du weekend adopté, et ensuite tenter d'évaluer de façon objective le déroulement du processus de développement des structures portuaires ainsi du capitale humain, dans le cadre de la modernisation des entreprises nationales, et une autre raison principale qui justifiée notre choix pour ce thème, qui est dévoiler les enjeux de la rentabilité portuaire sous le weekend semi-universel, une dernière raison qui est l'importance de l'activité portuaire dans l'économie nationale et le nombre important d'emplois qu'elle offre.

## **2-Les objectifs de la recherche :**

Dans le cas de notre recherche on a visé plusieurs objectifs relevant la plus part de l'activité portuaire :

- Déterminer l'impact du weekend semi-universel sur l'activité portuaire de façon globale.
- Comprendre le mécanisme du fonctionnement des activités portuaires.
- Déterminer et analyser les aspects positifs et négatifs engendrés par le weekend semi-universel à l'encontre de l'activité portuaire.
- Démontrer s'il existe d'éventuelles pertes financières engendrées par le weekend semi-universel.

-Etudier le processus de développement des infrastructures portuaires et du capital humain au seuil du weekend semi-universel, et déterminer si ce dernier présente un obstacle devant le processus de développement portuaire.

### 3- La Problématique :

Le weekend est considéré comme le repos hebdomadaire qui touche tous les secteurs économiques, tels l'industrie, l'économie et l'agriculture.

Plusieurs religions imposent au moins une journée de repos par semaine, et cette journée doit être consacrée pour la prière. La journée du Samedi dans le Judaïsme est une journée de non travail consacrée pour la prière, le Christianisme a comme journée de repos et de prière le Dimanche, enfin, en Islam le vendredi est la journée de prière et de repos hebdomadaire.

Donc, l'idée d'un repos hebdomadaire a été d'abord abordée par plusieurs religions, pour que l'idée soit ensuite officialisée par les états et les lois qui réglementent le code de travail.

Il existe deux importants types de weekend au niveau mondial, le weekend Universel, qui est adopté généralement par les grands pays industriels en Europe, en Asie et en Amérique, et le weekend semi-universel, qui est adopté en général par les pays arabo-musulmans.

En Algérie, la durée hebdomadaire de travail selon l'article 22 du code de travail Algérien, est de 44 heures<sup>1</sup>, Soit cinq jours et demi de labeur pour une journée et demi de repos, qui est la seconde moitié de vendredi et le samedi, autrement appelé le weekend semi-universel, qui a été instauré comme type de

---

<sup>1</sup> Mouloud DIDANE, Code de travail Algérien, Edition Balkis, Dar el Bida, Alger.2009, p162

week end en Algérie depuis le 14 Aout 2009<sup>1</sup>, ce changement touche tous les secteurs économiques sans exception.

L'économie nationale en Algérie a connu depuis l'indépendance quatre (04) grandes phases en quête de performance économique, la première phase s'étend de 1962 à 1978, qui est une phase d'économie planifiée, caractérisée par la nationalisation des secteurs économiques, la seconde phase s'étend de 1979 à 1987, qui est une phase de crise et de restructuration, la troisième phase s'étend de 1988 à 1993 qui est marquée par la crise économique et la privatisation, suite à la chute brutale des prix des hydrocarbures, la quatrième et la dernière phase s'étend de 1993 jusqu'à nos jours qui est connue par la transition vers l'économie du marché.

Le secteur économique en Algérie est basé essentiellement sur l'exportation des hydrocarbures (Gaz et Pétrole) à un taux de 97%, et uniquement 3% hors hydrocarbures. Le marché des hydrocarbures est soumis comme tous les autres marchés aux lois économiques de l'offre et de la demande, et par conséquence les prix sont en chute depuis le deuxième semestre de l'année 2015.

« En 2004 le secteur des hydrocarbures représentait 38% de produit intérieur brut, 98% des exportations et 71% des recettes budgétaires »<sup>2</sup>. D'autres secteurs interviennent aussi dans l'amélioration des recettes budgétaires intérieures, ce qui est le cas du secteur de l'agriculture, le tourisme, et aussi le secteur portuaire qui est directement liée au transport maritime.

Le transport maritime contribue par excellence dans les recettes budgétaires de différentes nations, il est le moyen de transport de marchandises le plus important, on estime actuellement qu'environ 80% des transactions se font par voie maritime, ceci est grâce au transport maritime qui ne cesse de se

---

<sup>1</sup> AKKOUCHE Salima. « Week-end semi-universel, qui travaillera et quand ? », Le soir d'Algérie, N° 5698 (13 Aout 2009), p3.

<sup>2</sup> Achour Tani Yamna. 2014, L'analyse de la croissance économique en Algérie. Thèse de doctorat : Finances publiques. Tlemcen. Université Abou Bekr Belkaid.

développer, et qui est considéré comme le transport de marchandises le plus important. Le développement du transport maritime implique le développement du secteur portuaire, de par sa nature le secteur portuaire joue le rôle d'intermédiaire dans le commerce international.

Le secteur portuaire prend le relai en ce qui concerne les opérations d'acheminement des navires de la rade vers le quai, le remorquage, le pilotage, le lamanage, et en fin les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises, tout cela nécessite des moyens et des compétences qui sont mis en œuvre par la direction du port, comme les postes à quai, les remorqueurs, les grouilles, les clarks, les aires d'entreposage...etc., afin de répondre aux exigences du commerce international qui ne cesse de se développer.

L'Algérie est un pays dont le littoral s'étend à plus de 1600 km, et contient environ dix huit (18) ports maritimes, et c'est un pays importateur par excellence, on estime que plus de 70 % de ses besoins proviennent de différents pays, tels la chine, la Corée du sud, les états unis d'Amérique, et ces échanges commerciaux s'effectuent par voie maritime, ceci enrichit amplement l'activité des différents ports Algériens.

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa position géographique. En 2014, l'EPB a enregistré une charge annuelle de 9,880 millions Tonnes de trafic hydrocarbures et 11,276 million tonnes de trafic hors hydrocarbures<sup>1</sup>, à cet effet, l'EPB peut se permettre d'engendrer un maximum de rentabilité, et assurer un bon développement à la hauteur de l'activité portuaire.

---

<sup>1</sup> Revue, EPB, Rapport annuel & Statistiques, Un port Diversifié, un pôle logistique incontesté, 2014, Bejaia, p14.

La plus part des navires qui accostent au port de Bejaia, transportent des marchandises en provenance de pays qui adoptent un système de weekend universel, qui a pour journées de repos hebdomadaire le samedi et le dimanche, sachant que les journées de repos en Algérie sont le vendredi et le samedi. Dans pareil situation les navires en rade au large de la mer attendent la fin du weekend pour décharger la marchandise, et ces navires ont bien sur un calendrier qu'ils doivent suivre et respecter à la lettre, entre le temps de départ et le temps présumé pour atteindre le port destiné, ensuite le temps que doit prendre les opérateurs du port dans le processus de remorquage, d'amarrage, ensuite le temps de déchargement de la marchandise, ce calendrier doit être respectée pour éviter une perte de temps et de coûts.

En instaurant ce type de weekend, l'état Algérien n'a pas pensé aux éventuels impacts et conséquences possibles qu'aura ce type de weekend à long terme sur la rentabilité et le développement des activités économiques, en particulier l'activité portuaire, en sachant bien sûr que la plus part des pays qui ont adopté ce type de weekend sont les pays arabo-musulmans, qui ne sont guère des partenaires économique de l'Algérie.

A cet effet, on peut se demander si le weekend semi-universel engendre des frais supplémentaires à l'encontre de l'entreprise portuaire ? La rentabilité portuaire peut-elle être menacée par le décalage des jours de weekend entre les pays importateurs et exportateurs ? Le weekend semi-universel n'est il pas un obstacle devant le processus de développement de l'entreprise portuaire ? Les politiques de développement portuaire seront-t-elle en mesure de faire face au weekend semi-universel ?

#### 4- Les hypothèses

Le rôle de l'hypothèse dans tout type de recherche n'est pas négligeable, car il s'agit de la première étape dans le processus de concrétisation de notre problème, l'hypothèse est supposée être une réponse présumée aux questions qui orientent une recherche.

François Dépelteau définit l'hypothèse ainsi : « D'une manière générale une hypothèse est une réponse provisoire à la question du départ qui est issue de la théorie dans une démarche hypothético-déductive (ou de l'observation de la réalité dans une démarche inductive). Cette réponse provisoire sera corroborée ou falsifiée lors de la prochaine étape de la démarche scientifique (les tests empiriques).<sup>1</sup>

« L'hypothèse est un énoncé formel qui prédit la ou les relations attendues entre une ou plusieurs variables. C'est une réponse plausible au problème de recherche. »<sup>2</sup>

##### 4-1 Hypothèse N°1

« Le weekend semi-universel adopté par l'état Algérien est un facteur de baisse de taux de rentabilité portuaire. »

#### Discussion

Afin de garantir un taux de rentabilité satisfaisant au milieu de l'activité portuaire, il faut assurer une compatibilité dans le planning de travail entre les pays importateurs et exportateurs, l'Algérie adopte un système de weekend différent de celui adopté par les pays d'où elle importe ces besoins, ceci peut s'avérer un obstacle devant l'optimisation du taux de la rentabilité portuaire.

---

<sup>1</sup> DEPELTEAU François, la démarche d'une recherche en sciences humaines, de la question de départ à la communication des résultats, Ed de Boeck, 2000, Bruxelles, p161

<sup>2</sup> IBID

#### **4-2 Hypothèse N° 2**

« Le travail au port de Bejaia sous le système du weekend semi-universel ne permet pas le développement de l'activité portuaire. »

#### **Discussion**

Le développement portuaire va de pair avec les exigences de cette activité, des développements ne sont réalisés que s'ils sont jugés nécessaires pour le bon déroulement de cette activité, mais le weekend semi-universel peut se révéler un critère d'entrave face aux projets de développements envisagés.

### **5- Définition des concepts clés**

#### **5-1 Le weekend**

Le weekend est le repos de fin de semaine, il est généralement constitué d'une journée au minimum jusqu'à deux jours, on distingue des pays qui conservent uniquement une journée pour le weekend et d'autres une journée et demie, et d'autres pays deux jours, ceci avec une différence dans les journées hebdomadaires de repos adoptées.

#### **5-2 Le weekend semi-universel**

Le weekend semi-universel est le repos hebdomadaire de deux journées qui sont le vendredi et le samedi, généralement ce type de week end est adopté par les pays arabo musulmans, comme l'Arabie saoudite, l'Algérie, la Lybie...etc.

### 5-3 Le weekend universel

Le weekend universel est le repos de fin de semaine constitué par le Samedi et le Dimanche, généralement adopté en majorité au niveau international par les pays européens et les pays du continent Américaine, sans oublier les grands pays industriels de l'Asie, comme la chine le japon...etc.

### 5-4 La performance économique

« Bachet (1998) considère que la performance est « une propriété émergente qui ne se réduit pas à la somme des performances partielles, mais à une performance globale qui repose sur un enchaînement vertueux entre l'économique et le social et sur le souci de la réussite à long terme ».

La performance est ainsi considérée comme étant la somme des satisfactions (résultats financiers et non financiers) créés pour l'ensemble des parties prenantes et l'aptitude de l'organisation à produire ces satisfactions de façon durable.

La performance économique s'entend comme la rentabilité de l'entreprise. Elle réside dans la survie de l'entreprise et sa capacité à atteindre les objectifs fixés. Elle peut être mesurée à partir de la variation de l'activité et de la rentabilité des investissements et des ventes. La compréhension de la performance économique peut aussi provenir d'une analyse éclairée du compte du résultat (Marmuse, 1996). En effet, le bénéfice net (ou la perte nette) est une

mesure finale de la rentabilité de l'entreprise qui permet aux actionnaires et aux analystes financiers d'apprécier la performance d'une firme. »<sup>1</sup>

### **5-5 L'économie du marché**

Économie de marché: système dans lequel les agents économiques (entreprises, individus) ont la liberté de vendre et d'acheter des biens, des services et des capitaux. Chacun agit alors en fonction de ses intérêts; le profit, considéré positivement, y figure comme la récompense du risque. Les défenseurs de l'économie de marché estiment qu'un tel "laissez faire" favorise la croissance économique. Une économie de marché s'oppose à une économie planifiée dans laquelle toutes les grandes décisions sont prises par l'État.

Dans la plupart des sociétés, l'économie de marché se combine avec des restrictions ou des balises imposées par l'État en vue d'un meilleur fonctionnement du marché. Une telle économie n'est pas incompatible avec l'existence de programmes sociaux et d'un État interventionniste, à moins que celui-ci ne dépasse une certaine limite. Dans la plupart des économies de marché, la part la plus importante des biens est régie par l'économie de marché. Certains secteurs -éducation, santé, transport en commun- peuvent cependant être assumés par l'État ou selon la logique d'une économie planifiée.<sup>2</sup>

### **5-6 Le commerce international**

Au sens strict, le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (bien) entre les espaces économiques nationaux. Au sens large,

---

<sup>1</sup> [http://www.memoireonline.com/05/07/463/m\\_impact-erp-performance-cas-igl9.html](http://www.memoireonline.com/05/07/463/m_impact-erp-performance-cas-igl9.html)

<sup>2</sup> <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMDictionnaire?idictionnaire=1551>

le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (bien) et des services entre les espaces économiques nationaux. Les flux de services sont pris en compte dans la mesure où leur part progresse rapidement dans les échanges internationaux (surtout le transport, le tourisme et les services aux entreprises) <sup>1</sup>

### **5-7 Le transport maritime**

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances, pour des petits lots et de courtes distances. Le transport maritime est ainsi le mode le plus important pour le transport de marchandises : on estime qu'environ 80 % du volume mondial de marchandises échangées est acheminé par la mer.<sup>2</sup>

### **5-8 Le secteur portuaire**

Selon la Convention de Genève du 9 décembre 1923 portant statut du régime international des ports maritimes en donne une définition : « Sont considérés comme des ports maritimes, les ports fréquentés par des navires de mer servant au commerce extérieur »<sup>3</sup>

« une place portuaire est une entité géographique et économique , portant un nom spécifique, située en bordure de la mer, d'un fleuve ou d'un lac, accueillant

---

<sup>1</sup>ZENNATI Samia et LOUNIS Salim, 2007, Ouverture du transport maritime au privé, quel impact sur l'économie Algérien- Thèse de Licence ; Economie internationale. Bejaia. Université Abderrahmane Mira.

<sup>2</sup>[http://www.ouest.cerema.fr/IMG/pdf/Focus\\_sur\\_le\\_transport\\_maritime\\_cle618943.pdf](http://www.ouest.cerema.fr/IMG/pdf/Focus_sur_le_transport_maritime_cle618943.pdf)

<sup>3</sup>Revue, United Nations, L'organisation d'un système portuaire, 2012, p8

les navires, et où s'effectue le transfert des marchandises et des passagers, du mode de transport par voie d'eau à un mode terrestre et dont les installations peuvent s'étendre sur terre et sur l'eau, pour rendre les services complémentaires demandés par les navires et les passagers, la marchandise et ses utilisateurs, afin de contribuer au bon déroulement des opérations de transport et au développement du commerce international, de l'industrie et plus généralement de l'économie des pays entrant dans la zone d'influence du port »<sup>1</sup>

### **5-9 La rade**

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.<sup>2</sup>

### **5-10 Le quai**

Le long des bassins sont établis des ouvrages sur lesquels les navires viennent accoster et s'amarrer pour débarquer ou embarquer les passagers ou les marchandises.

Lorsque ces ouvrages jouent un rôle de soutènement des terres, permettant la réalisation de zones de manœuvre pour les engins de manutention jouxtant le front d'accostage, on les désigne par le terme de quais.<sup>3</sup>

### **5-11 Le lamanage**

Il consiste à amarrer ou à désamarrer un le navire de son poste d'accostage.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> IBID. p9

<sup>2</sup> Document interne à l'EPB.

<sup>3</sup> Revue, United Nations, L'organisation d'un système portuaire, 2012, p20

<sup>4</sup> Document interne à l'EPB, opc.ite, p2.

### **5-12 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.<sup>1</sup>

### **5-13 Le pilotage**

Il est assuré de jour comme de nuit, il 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.<sup>2</sup>

### **5-14 Les opérations de manutention et d'acconage.**

Elles consistent en :

- Les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises
- Le transfert vers les aires d'entreposage, hangars, et terre-pleins et incessamment vers les zones logistiques extra-portuaire.
- La sécurité des marchandises sur terre pleins ou hangar et hors port.
- Pointage des marchandises<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup>Document interne à l'EPB, Op.cit, p2.

<sup>2</sup> Document interne à l'EPB, p2.

<sup>3</sup> Ibid., p3.

## 6-La démarche Méthodologique

Notre étude a été menée à l'EPB au sein des directions suivantes : D.M.A, au sein des services, statistique, acconage, facturation et le département exploitation, un chef de bordée, ainsi que le directeur de la DMA.

Au niveau de La D.D.D au service facturation, département projet, département domaines, département d'étude.

Au niveau de la D.G, département finance et comptabilité et le département Marketing.

Au niveau de la D Z L E P et la D L avec les deux directeurs.

Durant notre enquête on a adopté une démarche qualitative, on a recueillis nos données auprès de la population d'étude grâce à des entretiens semi directifs, réalisés auprès de quatorze (14) enquêtés exerçant tous dans les services et département pré-indiqués.

### 6-1 La pré-enquête :

L'étape de la pré-enquête est primordiale dans une étude scientifique, elle permet de mieux connaître le terrain, et de dégager quelques caractéristiques de la population d'étude, avant de se lancer dans l'enquête. Cette étape nous a permis de cerner notre domaine de recherche et de bien cibler la population concernée par notre thème. La pré-enquête s'est déroulée du 01<sup>er</sup> au 10 février 2015, durant cette période la directrice du département des ressources humaines, ainsi le responsable des stages, nous ont expliqués la structure des activités portuaire, et nous ont montrés les charges et les responsabilités de chaque direction, de ce fait on a pu identifier la population concernée par le thème et quelques une de leurs caractéristiques. Après notre premier rendez vous avec le

directeur de la DMA et un bref entretien avec lui, on a mieux choisis les bonnes questions à posés, qui nous ont permis d'obtenir des données fiables.

## 6-2 L'enquête

Notre enquête s'est déroulée entre le 27 février 2016 jusqu'au 23 Mars de la même année, durant cette période on a réalisé des entretiens avec quatorze cadres exerçant au sein de l'EPB dans les directions et département suivants : DMA, DDD, DZLEP, DL, DFC, DG, ces cadres étaient interrogés sur des questions qui concernent le rendement et le développement portuaire au seuil du weekend semi-universel.

Notre thème a été validé et accepté par la direction du port, et on nous a accordés le temps nécessaire pour réaliser notre enquête, et on nous a livrés des laissez passé pour accéder aux directions opérationnelles qui se trouvent à l'intérieur du port.

En tentant d'étudier la variable de la rentabilité portuaire, on a été déjà préparés à rencontrer quelques difficultés sur le terrain, ce qui a été le cas, quand un des cadres nous a confirmés que ce genre de thème (la variable de la rentabilité) dérange quelques responsables, qui ont tendance à classer ça comme secret professionnel.

Concernant la variable du développement, l'enquête s'est déroulée dans un climat favorable, et nous avons constaté que les interviewés étaient très alaise en répondant à nos questions, et ils nous ont même montrés quelque plans qui concernent des projets de développement portuaire à long terme.

Les entretiens réalisés durant la période de l'enquête ont durés entre vingt et cinquante minutes pour un entretien, on réalise généralement de un à deux entretiens par jour, et parfois on réalise aucun entretien durant une journée, faute

de l'indisponibilité des cadres. Notant qu'on a réalisé seulement une fois trois entretiens par jour, le 13 Mars 2016.

### **6-3 La population de recherche**

La population mère ciblée la première fois est constituée de quarante individus potentiels, représentant les directions de manutention et acconage, le département finance et comptabilité, direction domaines et développement et autres. La population visée est représentative pour les catégories socioprofessionnelles, auxquelles travaillent les individus qui seront pris plus tard comme échantillon. Nous visons par l'étude et l'analyse de l'ensemble de la population mère, l'obtention des réponses aux deux variables principales qui sont : la rentabilité et le développement

### **6- 4 L'échantillonnage**

« Dans le processus de recherche, il n'est pas possible de faire des mesures ou d'observations sur l'ensemble des objets ou des personnes concernées par le sujet ; il est nécessaire d'en extraire un échantillon[...], extraire un échantillon c'est choisir, selon des critères définis à l'avance un certain nombre d'individus parmi les individus composant un ensemble défini, afin de réaliser sur ceux des mesures ou des observations qui permettront de généraliser les résultats à l'ensemble premier. »<sup>1</sup>

### **6-5 L'échantillon d'étude.**

L'échantillon auprès duquel les entretiens ont été réalisés à l'EPB a une caractéristique bien définie, celle d'un groupe d'interviewés choisis volontairement, selon les critères touchant les deux variables (rentabilité et développement). Encore faut-il considérer que notre choix d'échantillon est dicté par les paramètres de spécialisation de responsabilité, et de représentativité

---

<sup>1</sup> ACTOUF Omar, Méthodologie des sciences sociales et approches qualitatives des organisations, Les presses de l'université du Québec, 1987, p72.

au sein de l'EPB. Bien que notre échantillon est limité par une obligation administrative (quatorze individus) mais représentatif d'un point de vue méthodologique, vue que l'analyse qualitative suggère que les individus interviewés soient porteurs des mêmes caractéristiques. Ce qui veut dire que les cadres retenus dans l'échantillon sont les mieux placés pour répondre aux questions contenues dans le guide d'entretien. Le tri des quatorze interviewés est volontaire, ce qui fait que l'échantillon d'étude est choisi volontairement sur des critères spécifiques.

### **6-6 La méthode utilisée**

Toute étude et recherche scientifique nécessite l'adoption d'une méthode qui permet au chercheur de lever le voile sur ce qu'il veut étudier, la méthode comme la définit Omar AKTOUF « C'est la procédure logique d'une science, c'est-à-dire l'ensemble des pratiques particulières qu'elle met en œuvre pour que le cheminement de ses démonstrations et de ses théorisations soit clair, évident et irréfutable.

La méthode est constituée d'un ensemble de règles qui, dans le cadre d'une science donnée, sont relativement indépendantes des contenus et des faits particuliers étudiés en tant que tels. Elle se traduit, sur le terrain, par des procédures concrètes dans la préparation, l'organisation et la conduite d'une recherche. »<sup>1</sup>

#### **➤ La méthode qualitative**

La méthode pour laquelle on a opté dans notre recherche est la méthode qualitative, car elle permet de mieux concrétiser le thème de recherche et de collecter des données fiables, grâce à un face à face avec la population d'étude.

---

<sup>1</sup> Ibid, p27.

La méthode qualitative est la plus adaptée à notre thème de recherche, car nous tentons d'expliquer un phénomène non quantifiable, et aussi cette méthode nous permet d'être en contact direct avec la population d'étude, ce qui est un avantage pour mieux concrétiser le phénomène étudié. La méthode qualitative nous permet aussi d'éviter un maximum d'obstacles et par évidence obtenir plusieurs avantages pendant la période de l'enquête.

## **6-7 Outils de recherche**

Notre outil principal de recherche est le guide d'entretien, l'entretien est la technique la plus adaptée pour notre type de recherche, car il permet de recueillir des informations approfondies sur les valeurs, les faits et les comportements des personnes interrogées.

### **6-7-1 L'entretien**

L'entretien désigne tous les procédés scientifiques, par lesquels, l'étudiant cherche à obtenir des indications de la part de personnes sujet de l'expérience par des questions étudiées et visant un but précis. Elle porte sur de petits groupes, voire des individus. L'interview renvoie à une situation de face à face, à un échange au terme duquel l'interlocuteur exprime ses perceptions d'un évènement ou ses expériences. Par les questions qu'il pose, l'étudiant facilite cette expression, évite une trop grande dispersion de son vis-à-vis et l'aide à accéder à un degré plus profond d'authenticité, et de profondeur.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> ZAGRE Ambroise, Méthodologie de la recherche en sciences sociales, Edition l'Harmattan, Paris, 2013, p85.

### 6-7-2 Description du guide d'entretien

Le guide d'entretien est un outil des plus efficaces pour le chercheur durant l'enquête, par lequel il tente de comprendre des situations bien précises. Dans notre cas, il s'agit de quelques questions clés portant sur la variable de la rentabilité au sein de l'EPB, des questions précises préparées antérieurement et nous servant de guide durant la pré-enquête. Il s'agit aussi d'un autre ensemble de questions portant sur la variable de développement portuaire. En effet notre guide d'entretien a servi durant la pré-enquête, mais aussi durant l'enquête menée par le biais des entretiens semi directifs, c'est à dire que l'interviewé a une certaine marge de liberté pour répondre aux questions ouvertes, plus la qualité de non spontanéité des questions, qui veut dire en d'autres termes, un guide d'entretien préparé d'avance.

Les deux variables citées en haut (la rentabilité et le développement) feront plus tard lors des entretiens un appui fondamental, et seront la base de nos entretiens.

Les entretiens ont été réalisés auprès du personnel exerçant dans la DMA, la D.D.D, la DL, la DZLEP et en fin la DG, au sein des services et départements suivants : Département finance et comptabilité, département marketing, département commercial, département exploitation, département domaines, département projets, département étude service facturation, service statistique et le service acconage.

## 6-8 Technique d'analyse des données

### ➤ L'analyse du contenu

D'après Maurice ANGERS cette méthode « est une technique indirecte utilisée sur les productions écrites, sonores ou audiovisuelle, provenant d'individu ou de groupes ou portant sur eux, dont le contenu se présente sous forme non chiffrée. Elle permet de faire un prélèvement quantitatif ou qualitatif. L'analyse de contenu est sans doute la plus connue des technique d'analyse de données secondaire »<sup>1</sup>.

L'analyse du contenu permet une analyse profonde des données collectées auprès de l'échantillon, car elle vise à classer, organiser les données pour ensuite les analyser sous des thèmes et des sous thèmes, pour ensuite vérifier les hypothèses émises.

Dans notre cas, on a présenté notre analyse on se basant sur le classement, et l'organisation des modalités de réponses acquises auprès des interviewés sous forme de thèmes et de sous thèmes, ce qui a permis une analyse profonde des données collectées, ensuite on a émis nos synthèses pour les deux hypothèses, pour enfin pouvoir les vérifiées.

---

<sup>1</sup>Ibid, p 157.

## 7-Les difficultés rencontrées

Tout au long de notre recherche on a rencontré plusieurs obstacles et difficultés, citant quelques une :

- L'indisponibilité de quelque cadres dans le rendez vous fixé pour l'entretien, ce qui nous obliger à refixer d'autres rendez vous et perdre du temps.
- La nature délicate de la variable de rentabilité qu'on a tenter de traité, ce qui a incités un des cadres à nous déclarer que ce genre de thème dérangeait des responsables, et il est classé comme secret professionnel.
- La spécialisation de la plus part des cadres seulement dans leurs domaines, ce qui a rendue la construction d'un seul guide d'entretien qui traite la variable de la rentabilité et celle du développement quasi impossible, et nous a incités a formuler deux guides d'entretien, traitant chacun une des deux variables, et réalisé auprès de la partie de l'échantillon concernée.
- La nouveauté du thème, qui n'a pas déjà été traité à large issue.
- La rareté des documents qui ont déjà traités la problématique du week end semi universel, en particulier vis-à-vis l'activité portuaire.
- Les fouilles par les services des Douanes, à chaque rentrée et sortie du port notre bagage doit être minutieusement fouillis par des agents de douanes, qui prétend selon eux lutter contre la contrebande des petits objets chers et précieux.

**Chapitre**

**II**

**Présentation de  
l'organisme d'accueil**

## Présentation de l'organisme d'accueil

### 1-Historique

Bejaia, une ville, un port,

Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10 000 Ans, ainsi que de nombreux sites archéologiques recelant des objets d'origine remontant à l'équipe 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 grenier de Rome, ce n'est qu'au XI<sup>ème</sup> siècle, que Bgayeth, devenue Ennaceria, pris une place très importante dans le monde de l'époque ; le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée.

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

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

## 2-Historique de création de l'EPB

Le décret n 82-285 du 14 Aout 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'entreprise portuaire de Bejaia ; entreprise socialiste a caractère économique ; conformément aux principe de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n 71-74 du 16 novembre 1971 relative a la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des portes 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), a la société nationale de manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la compagnie nationale Algérienne de navigation (CNAN).

Elle fut dotée par l'état, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité remorquage, précédemment dévolue a la CNAN, ainsi que des personnels liés a la gestion et au fonctionnement de celle-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 de l'entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n° 88.101 du 16 Mai 1988 et n 88.177 du 28 Septembre 1988.

L'entreprise portuaire de Bejaia ; entreprise socialiste ; est transformée en entreprise publique Economique, société par actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé a Dix millions (10.000.000) de dinars algérien 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

3.500.000.000 Da, détenus à 100 pour cent par la société de gestion des participations de l'état (ports), par abréviation „SOGEPORTS”.

**Raison sociale :** Entreprise public Economique –Société par Actions Entreprise Portuaire de Bejaia. Par abréviation (**EPE-Spa Entreprise Portuaire De Bejaia**).

**Capital social :** 3.500.000.000 de dinars algériens.

**Domaine d'activité :** prestation portuaires.

**Effectif :** 1467

**Coordination :** 13, Avenue des frères AMRANI, BP 94 Bejaia, 06000 Algérie

Tél 0213.034.21.18.07/08/93 Fax : 213.034.20.14.88

Http: //www.portdebejaia.dz Email: [Portbj@portdebejaia.dz](mailto:Portbj@portdebejaia.dz)

L'entreprise portuaire de Bejaia de par son organisation, ses missions, fonctions et prérogatives, est dite Port service. En plus des activités commerciales qu'elle exerce (Manutention, acconage et remorquage), elle a des responsabilités et missions relevant des domaines :

- Régalien (police, sureté et sécurité portuaire, protection de l'environnement).
- De la régulation (responsabilité de propriétaire foncier du domaine portuaire et des infrastructures).

### ➤ **Zone géologique**

La position géographique du port de Bejaia et les infrastructures routières adéquates offrent un avantage concurrentiel considérable, permettant de servir

dans les meilleurs délais l'arrière-pays du port. Chaque port a son propre marché et bénéficie d'un avantage géographique.

Le marché du port de Bejaia touche une zone géographique très étendue, les limites de ce marché sont influencées par deux tendances majeures :

- a. La proximité.
- b. L'activité économique.

La concentration des clients dans les zones de Bejaia, Alger et Sétif, représente plus de 90 pour cent des créances de l'ENTREPRISE DE BEJAIA.

➤ **Site**

Le port de Bejaia dessert un hinterland important et très vaste. La ville et le port de Bejaia disposent de ce fait dessert routières reliant l'ensemble des villes du pays, de voies ferroviaires et d'un aéroport international. Une ligne imaginaire s'étend du cap carbon au cap aokas. La zone de mouillage des pétroliers est située à l'Est de l'axe du chemin d'accès

### **3-Organisation des directions**

➤ **Directions opérationnelles :**

- Direction de la manutention et de l'acconage.
- Direction de la logistique.
- Direction de la capitainerie.
- Direction du remorquage.
- Direction du domaine et développement.

➤ **Directions fonctionnelles :**

- Direction Générale
- Direction des finances et de la comptabilité
- Direction du management Intégré QHSE (pilote du SMQ, SME et SMSST SMI)

**4-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 auprès 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'accostage.
5. Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises : elles consistent en :

- Les opérations d'embarquement et de débarquement de marchandises.
- La réception des marchandises
- Le transfert vers les aires d'entreposage, hangars et terre-plein, port sec.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre-plein 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 vocations 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 7h du matin.
- D'autres prestations sont également fournis 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).

## 5-Présentation des différentes structures de l'EPB

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

### 5-1 Directions opérationnelles

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

- **Direction manutention et acconage (DMA)**

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'acconage lié à l'exploitation du port. Elle abrite le département suivant :

- **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 magasin.

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 qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour cas exceptionnelles, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7h du matin.

- **Acconage :**

A pour les 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 tout les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires a 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 les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires.

### **➤ Direction logistique (DL)**

A pour taches :

- La gestion du parc engins.
- La maintenance des engins de manutention.
- L'approvisionnement en pièces de rechange.
- 

### **➤ Direction domaine et développement (DDD)**

A pour taches :

- Gestion du domaine (terre-pleins, hangar, bureaux, immeubles, installations et terrain) a usage industriel ou commercial.
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Passage des marchandises (pont bascule).
- Avitaillement des navires en eau potable.

- Suivi et mise en œuvre des investissements.
- Entretien et développement du domaine portuaire.
- Approvisionnement en PDR de la flotte navale de la capitainerie et du parc a engins de la DDD (camions et engins).

➤ **Direction capitainerie (DC)**

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

Elle assure également les fonctions suivantes.

. **Pilotage** : La mise a disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotins, de canots et de remorqueurs.

. **Amarrage** : cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire a 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 technique 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, ainsi que la maintenance des remorqueurs. Les prestations sont :

- Le remorquage portuaire.
- Le remorquage hauturier (haute mer).
- Le sauvetage en mer.
- La maintenance de la flotte.

## **5-2 Direction fonctionnelles**

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

➤ **Direction général (DG)**

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

➤ **Direction management intégré (DMI)**

Elle est chargée de :

- La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du system de Management Intégré (processus, programmes de management, plans et projets d'amélioration et indicateur de mesure).
- L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE.

- La contribution dans des actions de sensibilisation et de formation a la prévention des risques de pollution, a la protection de l'environnement, ma santé des travailleurs et a l'intervention d'urgence.

➤ **Direction finance et comptabilité (DFC)**

Elle est chargée de :

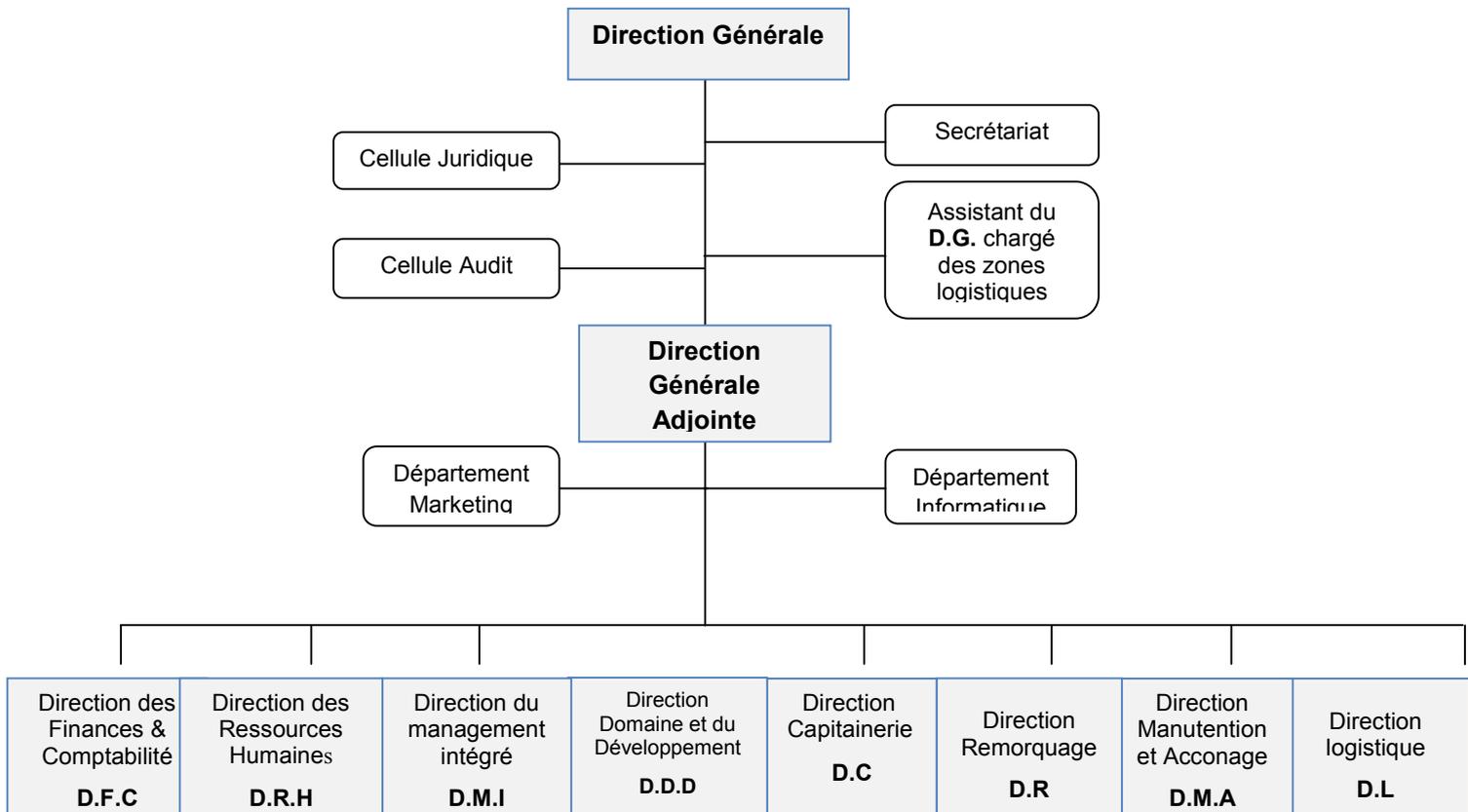
- La tenue de la comptabilité.
- La gestion de la trésorerie (dépenses, recettes et placements).
- La tenue des inventaires.
- Le contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).
- 

➤ **Direction ressources humaines et moyens (DRHM)**

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 taches suivantes :

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

## 6- Organigramme général de l'Entreprise Portuaire de Bejaia



Source : document interne de l'EPB.

**Chapitre**

**III**

**Analyse et Interprétation  
des résultats**

**1-Présentation de la population d'étude :****Tableau N° 1 : Répartition de la population selon le sexe**

Sexe	Effectif
Masculin	10
Féminin	04
Total	14

Source : enquête

Le sexe masculin est supérieur par rapport au sexe féminin, dix des enquêtés sont de sexe masculin et quatre de sexe féminin.

**Tableau N° 2 : Répartition de la population selon l'âge**

Age	Effectif
31 à 37	04
38 à 43	06
43 à 47	04
Total	14

Source : enquête

L'âge des enquêtés varié entre 31 ans et 47 ans, on constate qu'il ya une variation d'âge, et les enquêtés n'appartiennent pas tous à la même tranche d'âge.

**Tableau N°3** : Répartition de la population selon le niveau d'instruction

Diplômes	Effectif
Ingénieur	06
Licencié	07
BAC	01
Total	14

Source : enquête

L'échantillon d'étude est constitué de six ingénieurs (BAC+5) et sept licenciés (BAC+4) et seulement un cadre avec un BAC, ce qui montre que les cadres de l'EPB sont bien formés

**Tableau N° 4** : Répartition de la population selon la catégorie professionnelle.

Catégorie	Effectif
Directeur	03
Chef de département	05
Chef de service	03
Chef de bordée	01
Ingénieur	02
Total	14

Source : enquête

Notre échantillon est constitué de trois directeurs de différentes directions (DMA, DZLEP, DL), et cinq chefs de département (département exploitation, département finances et comptabilité, département Marketing, département

projets, département de domaines), trois chefs de service (Service acconage, service facturation, service commerciale), un chef de bordée et deux ingénieurs (un ingénieur en étude et un ingénieur en statistique).

**Tableau N° 5 : Répartition de la population selon les années d'expérience**

Années d'expérience	Effectif
5 à 10 ans	06
11 à 16 ans	07
16 à 18 ans	01
Total	14

Source : enquête

Les années d'expérience de notre population d'étude s'étend entre six ans jusqu'à 18 ans, signalons ainsi qu'il ya uniquement un seul cadre avec 18 ans d'expérience.

**Tableau N° 6 : Répartition de la population selon la situation familiale**

Situation familiale	Effectif
Marié	12
Célibataire	02
Total	14

Source : enquête

Concernant la situation familiale, douze des enquêtés sont mariés contre uniquement deux qui sont célibataires.

## 2- Analyse des données :

### Préambule

Notre enquête nous a permis de recueillir un nombre très importants d'informations auprès des enquêtés grâce aux entretiens semi directes, ces informations sont notre appuie principale pour tenter de comprendre le phénomène étudié, et de dévoiler l'état actuel des activités portuaire au seuil du week end semi universel et le développement qui accompagne cette activité.

### 2-1 Analyse de la première hypothèse :

**« Le week end semi universel adopté par l'état Algérien est un facteur de baisse de taux de rentabilité portuaire.**

#### 1- EPB, rentabilité exercice 2015 :

L'entreprise portuaire de Bejaia connue sous l'abréviation E.P.B est une entreprise de prestation de service, et comme toute entreprise elle doit être rentable pour assurer sa continuité et sa place sur le marché. La rentabilité portuaire varie d'une année à une autre et selon plusieurs facteurs et critères que nous allons tenter de dévoiler amplement grâce aux données recueillis par l'enquête.

L'année 2015 a été l'une des meilleurs années en matière de rentabilité et de trafic traité au niveau de l'EPB nous ont confirmés tous les cadres sans exception, « avec un pourcentage de +5,56 par rapport à l'année précédente »<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> Source : Enquête

ceci est justifié par l'augmentation de taux de marchandise traitée par l'entreprise.

Le nombre de navires accostés au port de Bejaia en 2015 a été un peu inférieur par rapport à l'année précédente (1017 Navires en 2015 contre 1027 navires en 2014)<sup>1</sup> mais, cela ne met pas à l'évidence que le nombre de navires réceptionnés détermine le taux de rentabilité, car pour les 1017 navires accostés en 2015, l'EPB a débarqué 11 304 043,176 tonnes de marchandises divers, contre seulement 10 709 096,908 tonnes pour les 1027 navire de 2014<sup>2</sup>, donc le tonnage débarqué en 2015 été plus significatif, ceci montre que l'EPB reçoit de plus en plus des navires de grand tonnages et a augmenté sa capacité d'assimilation en matière de navires, ce qui a optimiser la rentabilité.

Le résultat comptable fixé pour l'année 2015 a été atteint nous a signalé un des enquêtés, donc la rentabilité financière a été aussi bonne, cela est du à plusieurs facteurs que l'enquête nous a permis de dégager amplement.

## **2- Des facteurs meilleurs pour une rentabilité meilleure :**

Pour optimiser sa rentabilité toute entreprise doit disposer des outils et des infrastructures permettant d'atteindre ses atouts. L'entreprise portuaire de Bejaia a mis en place une politique de fonctionnement qui a pour objectif d'être toujours prêt à faire face aux exigences de cette activité et honorer ses engagements envers le client, le partenaire et l'environnement.

---

<sup>1</sup> Services statistique du port

<sup>2</sup> Ibid.

### 2-1 L'économie du pays :

L'économie du pays est un facteur majeur qui joue un rôle important dans la détermination du taux de la rentabilité portuaire, « *Comme vous le savez, l'Algérie importe plus de 75 % de ses besoins primaires de pays étrangers, et tout ces produits sont transportés par voie maritime, ceci enrichis amplement l'activité portuaire* » fiche ent n°4, prenant le cas de l'économie de l'Algérie qui souffre d'un manque de productivité local, donc l'importation de produits divers est le seul moyen pour répondre à ses besoins, que se soit des produits à court ou bien à large consommation, le fait d'encourager l'importation enrichis l'activité portuaire ce qui permet d'optimiser la rentabilité.

### 2-2 L'entourage du port :

On entend dire par l'entourage du port l'ensemble des critères géoéconomiques d'une ville portuaire, par exemple si le client est proche de la ville portuaire, si les villes avoisinantes sont réputées pour leur nombre élevés d'importateurs et leur activité commerciale riche, « *ce qui est le cas de Bejaia avec la ville de Sétif (comme exemple) qui est connue pour son nombre élevés d'importateurs et son activité commercial riche* », fiche ent n°4 et la plus part de ces importateurs traitent leurs affaires avec le port de Bejaia car c'est le port le plus proche. En entends dire aussi par l'entourage du port l'ensemble du trafic routier et ferroviaire qui assure un transit rapide et sécurisé des marchandises entre la ville portuaire et les villes voisines.

### 2-3 La politique étatique envers l'activité portuaire :

Nous allons signaler un autre facteur qui peut être à la faveur ou à la défaveur de l'activité portuaire, qui est la politique étatique envers l'activité portuaire, l'état adopte continuellement des lois qui sont censées organiser le fonctionnement de l'activité portuaire, comme l'interdiction d'importer ou l'obligation d'importer un produit  $x$  vers un port donné, prenant le cas du port de Bejaia, « *l'état n'a pas autorisé par décret l'importation des véhicules vers le port de Bejaia* », fiche ent n°4, cette procédure empêche l'EPB de bénéficier des opérations de manutentions de cette marchandise, en sachant bien sûr qu'elle est largement demandée sur le marché national. Et pour le coût de débarquement des marchandises cela varie d'une marchandise à une autre.

### 2-4 Des outils de manutention sophistiqués :

Les outils de manutention permettent aux opérateurs une meilleure maîtrise des marchandises avec rapidité et efficacité, le matériel permet aussi d'accroître le rendement de chaque poste à quai, et permet d'effectuer une rotation des navires qui va générer à son tour plus de rendement, et évite tout gaspillage de temps et de ressources, « *l'EPB a récemment réceptionné cinq grues avec une capacité qui varie entre 124 à 180 tonnes, plus des engins de manutention (portiques) conçus pour le déchargement des céréales vers la fin 2015.* » fiche ent n°6, ces outils réceptionnés par l'EPB ont joué un rôle important dans l'amélioration du taux de rentabilité cette dernière année. Les outils de manutention sophistiqués permettent aussi à l'ouvrier d'exécuter ses tâches dans un climat de sécurité.

### 2-5 Un capital humain compétant :

Le capital humain compétant dans l'activité portuaire va en paire avec l'amélioration de la rentabilité et du rendement financier du port en général, l'impact d'un capital humain formé et compétant dans l'activité portuaire se traduit par des gains financiers et des soucis de sécurité, d'après un des cadres « *un capital humain compétant permet une meilleure prestation de services* », *fiche ent n°1*, et évidemment cela entraîne une augmentation du trafic commercial du port, et avec tout ces aspect réunis on va aboutir à une amélioration quantitative et qualitative de l'activité portuaire.

### 2-6 La rotation des navires :

Le principe de rotation des navires réside dans le fait de débarquer une marchandise dans un poste à quai dans les meilleurs délais, afin que ce navire quitte le poste à quai, et un autre navire puisse être remorqué vers le même poste à quai afin de débarqué ou embarqué une marchandise, « *une bonne rotation des navires est synonymes d'une bonne rentabilité* », *fiche ent n°2*, ceci va permettre d'optimiser le rendement de chaque poste à quai. Ce principe joue un rôle considérable pour livrer les marchandises aux clients dans les meilleurs délais, et permettra aussi d'accroître le taux de marchandise débarqué par shift.

### 2-7 La qualité du service proposée :

La qualité du service proposé par les opérateurs du port aux clients est aussi un facteur primordial qui détermine le rendement portuaire, car une bonne qualité du service qui se déroule dans de bonnes conditions attirent d'avantage de clients et d'investissements, « *plusieurs importateurs préfèrent traiter leurs affaires avec le port de Bejaia pour la bonne qualité du service qui leurs est*

*proposée* » *fiche ent n°1*, une bonne qualité de services comprend les opérations d'arrimage, de désarrimage et de débarquement des marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre plein et magasins, signalant que cette qualité du service est assurée par un personnel formé dans le domaine et par un outillage sophistiqué.

#### 2-8 Facteurs de rendement Liés à la manutention :

Le nombre d'équipes affectées aux navires, le tonnage débarqué et le degré d'atteint des normes standard de marchandise débarqué par shift<sup>1</sup>, sont tous des facteurs qui déterminent le taux de rentabilité portuaire, *«rien que par le nombre d'équipe affectées aux navires et par le tonnage débarqué, on peut déterminer à quel point on est rentable* » nous a signalé un des cadres.

#### 2-9 L'aspect sécuritaire :

Ajoutant a tout ses facteurs qu'on a cités un tout dernier qui a été signalé par un des enquêtés et qui est l'aspect sécuritaire, pour lui il faut passer la sécurité de l'opérateur avant tout et ne pas la négligée à la faveur d'autres critères en aucun cas, l'enquêté a ajouté *« on a des engagements pour garantir au maximum la sécurité de l'ouvrier lors de l'exécution de ses tâches, si un ouvrier sent que sont responsables néglige sa sécurité à la faveur d'autres critères il ne va pas s'impliqué dans son travail »*, *fiche ent n°5*.

---

<sup>1</sup> On appelle un shift une équipe de travail, au sein de l'EPB les shifts sont répartis en trois, un qui opère de 06h00 à 13h00 et un deuxième qui opère de 13h00 à 19h00, et un troisième shift de 19h00 jusqu'à 01h00 du matin, et pour des cas exceptionnels un quatrième shift opère de 01h00 jusqu'à 07h00 du matin.

### 3- Analyse pour cinq ans de rentabilité portuaire :

L'évolution de la performance économique de toute entreprise est indispensable pour assurer sa continuité et sa performance, elle est mesurée d'année en année en se basant sur des critères de rentabilité en premier ordre, pour le cas de l'entreprise portuaire de Bejaia, l'analyse faite par tout les cadres sans exception pour cinq ans de rentabilité portuaire depuis que l'état a adopté le système du week end semi universel est positive, ils ont confirmés que ces cinq dernières années été très rentables pour l'EPB et qu'une nette progression a été enregistrée.

L'amélioration des critères et des facteurs de rentabilité se fait de mieux en mieux et dans des conditions favorables, en a constaté que le nombre de marchandise traité par le port de Bejaia a considérablement augmenter ces cinq dernières années, « avec un taux de progression de 3% au minimum d'une année à une autre. » fiche ent n°6.

« L'EPB est le seul port au niveau national qui a seulement le samedi comme jour de week end et le vendredi est une journée ouvrable », fiche ent n°2, et qu'au lieu de perdre 48 heures par semaine comme dans l'ancien système de week end (jeudi, vendredi) on perd uniquement 24 heures(samedi), mais elles seront composées par des shifts qui opèrent le samedi , et qui sont payés en heures supplémentaires, ce qui va engendrer un plus pour eux et pour l'entreprise, et ainsi permettra de se procurer une journée de travail.

On constate que le net bénéfice de l'EPB est toujours en hausse, ce qui a permet d'améliorer l'état général du port et d'augmenter le salaire des ouvriers et les primes qui vont avec, et de lancer un recrutement du personnel.

#### **4- L'activité portuaire et les revenus annuelles :**

D'après les données collectées soigneusement auprès de la population d'étude, on constate qu'en matière de revenus annuel, l'EPB ne fait qu'évolué et n'a jamais rencontrer des baisses, et les recettes budgétaires sont toujours en hausse.

De part sa nature, l'EPB qui est une entreprise de prestation de services, elle est opérationnelle sept jours sur sept, cependant une progression et évolution positive a été enregistrée depuis l'année 2000, bien avant l'application du système du week end semi universel, ceci peut être expliquer par le nombre de clients et de partenaires sociale qui évolue avec le temps, et un des enquêtés nous a confirmés que jusqu'au jour de notre entretien avec lui aucune baisse en matière de revenus n'a été enregistrée, car ils sont obligés d'atteindre et accomplir les objectifs soulignés dans leurs feuille de route, selon cet enquêté *« l'EPB ne peut pas s'autoriser d'envisagé une éventuel chute de revenus annuel. »*, fiche ent n°1.

#### **5- Le taux de marchandise traité :**

Le taux de marchandise générale traitée par l'entreprise portuaire est un critère clé pour définir à quel point l'entreprise été performante et rentable.

Dans le cas de l'entreprise portuaire de Bejaia le taux de marchandise traitée que se soit hydrocarbures ou hors hydrocarbures est toujours en hausse, un volume globale de 13.605.502 tonnes est en progression de 7% comparativement a l'année 2010 car de plus gros navires ont été réceptionnés, ce tonnage se compose de 4 211 602 tonnes d'hydrocarbures (+10 %par rapport à 2010) et de 9 393 900 tonnes de marchandise hors hydrocarbures, soit une

hausse de 6 % par rapport à 2010, ceci représente le double du tonnage traité en 2005.<sup>1</sup>

Le port de Bejaia a traité en 2011, 109 .599 boites EVP<sup>2</sup> (équivalent vingt pied), soit 15% de plus que 2010.

Il est à signaler que la croissance du trafic de marchandise découle d'une hausse des importations (+13 % pour les céréales, +23 % pour les produits ferreux et +6% pour le bois) et d'un recule des exportations (-6.4%) et aussi la réception d'un nouveau poste gazier et huilier.<sup>3</sup>

Les opérations de manutention se déroulent toujours sans un retard et dans un climat favorable, ce qui accélère le processus de rotation des navires et diminue considérablement le nombre de navires en rade.

La direction du port fixe toujours une moyenne standard pour le trafic de marchandise à débarqué par shift chaque mois, et on ce basant sur la réalisation de ces normes on pourra déterminer si le taux de marchandise traité été satisfaisant ou pas.

## **6- Des frais supplémentaires à la charge de l'EPB :**

Comme on l'a signalé précédemment, l'EPB est opérationnelle sept jour sur sept ce qui inclue le jour du weekend, donc des ouvriers se retrouvent devant l'obligation de travailler durant leurs journée de repos hebdomadaire à tour de rôle, mais le travail durant le weekend n'est pas rémunéré comme les autres journées de la semaine, les ouvriers sont payés évidemment en heures supplémentaires, à 200 % de leurs salaires journaliers standard, soit un ouvrier

---

<sup>1</sup> Source : Service statistique EPB.

<sup>2</sup> « EVP » est l'unité de mesure d'un conteneur standard d'envions 6 mètres de longueur sur 2,6 mètres de hauteur et 2,40 mètre de largeur.

<sup>3</sup> Source : Enquête

qui travaille à 1000 DA pour une journée sera rémunéré à 3000 DA pour une journée de travail durant le weekend, « *cela ne peut en aucun cas être évité, car il revient de droit à l'ouvrier.* » fiche ent n°7.

Si on fait un calcul pour le nombre d'ouvriers considérable qui travaillent pendant le weekend on obtiendra un nombre très élevés d'ouvriers qui seront payés en heures supplémentaires, cela peut paraître de première vue un lourd fardeau pour l'entreprise, et pourra peser sur son capital financier, mais le prix à payer par le client pour toutes les opérations d'embarquement et de débarquement effectuées le jour du weekend sera supérieur par rapport aux autres jours de la semaine, donc ceci est un plus pour l'entreprise et pour l'ouvrier, et le fait de le payé en heures supplémentaire ne va pas affecté le capital de l'EPB, bien au contraire, c'est un plus pour l'entreprise, car le nombre d'opérations est élevés ce qui permet à l'entreprise d'optimiser ses gains, « *prenant l'exemple d'une grue qui opère à 14.500 DA l'heure durant la semaine et à 18.000 DA durant les jours du weekend et durant les jours fériés* », fiche ent n°2 , cela est donc en faveur de l'entreprise portuaire.

Et concernant les frais supplémentaires qui pourront être engendrés par le retard d'embarquement ou de débarquement des marchandises causé par le weekend semi universel, l'enquête nous a permis de découvrir que l'EPB ne paie jamais des frais supplémentaires pour un retard quiconque se produit, d'après les enquêtés il peut y avoir des retards légers causé par le mauvais temps, « *on rencontre parfois des retards liés à la pluie ou bien à des vents forts ou même dues à une fausse prévision, mais ceci n'engendre jamais des frais supplémentaires à l'encontre de l'EPB* », fiche ent n°1.

Au niveau de la direction du port il ya ce qu'on appel le C.P.N « conférence de placement des navires », elle se déroule au quotidien au sein de la direction Capitainerie, dans laquelle on classe les navires en ordre à décharger la marchandise contenue, le quai vers lequel le navire sera affecté, le nombre de

shifts et de grues qui lui seront accordé, et avant tout l'heure de son remorquage et mise a quia, ainsi que la durée nécessaire pour l'évacuation de la marchandise contenue à bord, « *cette réunion permet de prévenir les besoin de l'entreprise en matière de rapidité et d'efficacité.* » fiche ent n°5.

## 7- Investissements portuaire :

Les investissements sont un facteur majeur qui détermine le sort des entreprises, car sans investissements aucune entreprise n'est en mesure d'assurer sa continuité ni sa place sur le marché, les investissements quelque soit leurs nature, que se soit dans les outils de travail, dans les infra ou superstructures, et même les investissements dans le capital humain, attirent d'avantage de clients pour l'entreprise et augmentent ses bénéfices.

L'EPB comme toute autre entreprise a procédé à des investissements au niveau de toutes ses directions pour une meilleure rentabilité, et dans un objectif d'optimisation de la compétitivité et de l'économie portuaire, et ainsi dans le but d'attirer de nouveaux clients.

En question d'investissements, cela est d'abord étudié et planifier avant d'être lancé, afin d'éviter d'éventuels obstacles opposants le bon déroulement de ces investissements.

Prenant l'exemple de l'investissement entre l'EPB et le partenaire sociale B.M.T, la société Singapourienne nommée PORTEK des terminaux à conteneurs, « *ce projet d'investissement lancé en 2005 est un meilleur exemple des investissements réussis* », fiche ent n°7, un autre exemple d'investissement qui est le réalignement entre les quais , cette opération se déroule depuis quatre ans sans cesse et sans obstacles et sera achevé et livrer dans les délais, sans négliger bien sûr l'aspect qualitative et sécuritaire d'après plusieurs enquêtes.

Les investissements lancés et réalisés par l'EPB, ont permis à l'entreprise de jouer son rôle en tant qu'acteur économique, et concentrer ses investissements sur des projets générateurs de croissance, d'emplois et de compétitivité, ainsi ils ont permis de valoriser la place du port de Bejaia au niveau national.

### **8- Réalisation des objectifs soulignés et amélioration des revenus :**

Le degré d'atteint des objectifs soulignés est un indicateur qui permet de mesurer l'efficacité et la performance économique d'une entreprise, et permet aussi d'examiner et de diagnostiquer ses points forts et les insuffisances de son organisme, afin d'appliquer des améliorations et des restructurations si nécessaire.

L'amélioration continue des revenus et aussi un critère qui permet de mesurer l'ampleur des activités d'une entreprise sur son état financier, pour le cas de l'entreprise portuaire de Bejaia, l'enquête nous a permis de découvrir que les objectifs soulignés par la direction du port chaque année son atteint, « *notre objectif est toujours atteints ,généralement et il toujours en progression, à moins qu'il y aurait une crise ou une force extérieure* », *fiche ent n°5* et même parfois dépassés, soit en matière de marchandise traité, soit *en* matière d'investissements ou de rendement globale, et aucun obstacle n'a été enregistré et empêcher l'atteint des bilans préétablis par la direction.

Concernant l'amélioration des revenus et du capital financier de l'entreprise au seuil du weekend semi-universel, il est aussi positif et en amélioration continue, « *Oui ils sont en amélioration continue, généralement c'est du au faite que toute l'administration à certain moment été en marge de trafic pendant 48 heures et maintenant la marge de trafic est de 24 heures* », *fiche ent n°2*, et toujours on marque une progression, et l'activité portuaire n'a jamais été interrompue ou affectée. On peut observer l'amélioration continue des revenus

et du capital dans le nombre d'investissements qui ne cesse d'augmenter, et le nombre croissant de clients attirés ces dernières années, ainsi que le nombre important des projets réalisés, et ceux en cours de réalisation, car tous ces projets et ces investissements nécessitent un financement considérable, et si le capital financier a été affecté par un obstacle quiconque, ces projets ne verrons pas le jour.

### **Synthèse**

L'analyse profonde des données collectées auprès de la population d'étude, nous a permis de souligner que le weekend semi universel appliqué en Algérie n'a pas eu d'impact négatif sur le déroulement des activités portuaire en particulier la rentabilité portuaire, et n'a pas causé de baisse de recettes budgétaires pour l'entreprise, en conséquence, ces dernières années l'EPB a connu une légère évolution en matière de rentabilité et d'investissements.

L'enquête nous a permis aussi de souligner qu'au niveau de l'EPB l'année en cours est toujours meilleure que la précédente en matière de rentabilité et de revenus annuels. Même chose pour le taux de traitement de marchandises diverses qui est toujours en hausse (hydrocarbures et hors hydrocarbures), ce qui implique une augmentation des revenus annuels et du capital financier de l'entreprise, ceci a permis d'engendrer des résultats comptable très satisfaisant qu'on peut expliquer par l'atteint continue des objectifs fixés par l'entreprise.

L'amélioration des revenus de l'PEB a permets aussi aux directions opérationnelles de bénéficier de nouveaux matériels de manutention à la hauteur des exigences de cette activité, ce qui permet à l'EPB d'être à jour avec le développement du commerce mondial et d'éviter tout risque de perte de temps et de clients, et ces outils jouent un rôle primordiale dans l'augmentation de taux de rentabilité portuaire.

Nous avons constatés que le déroulement des activités portuaire se réalise dans un climat favorable loin de toute embrouille, ce qui comprend les activités d'embarquement et de débarquement marchandises, il est à signaler aussi que les relations entre l'entreprise et les partenaires se déroulent toujours dans les meilleures conditions.

Les investissements envisagés aussi par la direction du port de Bejaia se sont déroulés et réalisés dans les délais fixés, ce qui a permis aux opérateurs et aux clients du port de bénéficier des avantages des projets d'investissements, et d'accroître l'étendu de l'activité portuaire de Bejaia, et de garantir sa place sur le marché national, et d'engendre aussi une amélioration de la qualité du service offert aux clients.

## **2-2 Analyse de la deuxième hypothèse :**

**« Le travail au port de Bejaia sous le système du weekend semi universel ne permet pas le développement de l'activité portuaire »**

### **Préambule**

Notre enquête menée sur le terrain nous a permis de dégager les critères de développement portuaire au seuil du weekend semi-universel, et de déterminer si ce dernier a un impact sur le processus de développement, ceci est grâce à des entretiens semi directifs réalisés auprès des enquêtés, répartis sur différentes directions comme la direction domaines et développement, la direction général, la direction des zones logistiques extra portuaire, et enfin la direction logistique.

### **1-Une politique de développement diversifiée :**

La politique de développement adoptée par l'EPB au sein du weekend semi-universel est basée essentiellement sur le développement ainsi que l'expansion des capacités d'assimilation des navires, des marchandises, et des voyageurs, pour optimiser ses recettes financières, et aussi dans le but de satisfaire le client et d'en attirer de nouveaux clients potentiels.

Le développement des infra et superstructures portuaire comme les postes à quai et les hangars est prioritaire dans les projets de développement portuaire, car le premier est l'endroit où toute marchandise est débarquée, et le second est le lieu d'entreposage des marchandises. La politique de développement adoptée par l'entreprise se fixe sur tout ce qui nécessite une amélioration ou un développement au sein du port, que ce soit au niveau des structures administratives et opérationnelles, soit le développement du capital humain, cette politique s'occupe aussi de l'exploitation du domaine portuaire de façon rationnelle, pour une meilleure et durable gestion.

Avec le nombre croissant de navires qui accostent au port de Bejaia, ainsi que l'augmentation du trafic marchandise d'année en année, l'EPB est dans la nécessité de développer ses capacités en matière de postes à quai et en matière d'aires d'entreposage sur terre plein et hangars, la construction de postes à quai permet de réceptionner un nombre important de navires, et la construction de hangars permet à l'entreprise de s'organiser dans les opérations d'entreposage des marchandises.

#### **a) Le développement dans les zones extra portuaire :**

De part sa nature le port de Bejaia est entouré par la ville, ce qui rend l'exploitation des zones avoisinantes quasi impossible, et comme on l'a signalé,

l'EPB doit faire face au nombre croissant de marchandises traitées et se procurer des hangars et des aires d'entreposage, ceci a incité la direction du port à investir dans ce qu'on appelle les ports sec, des terrains d'entreposage pour marchandises mises à la disposition de l'EPB qui se trouvent hors du domaine maritime, on appelle aussi ces ports sec « des zones logistiques extra portuaire », « *on a récemment investis dans trois ports sec, deux ports au niveau de Bejaia et un autre à la wilaya de Bordje Bou Arerridje* », fiche ent n°9, l'une de ces zone est stratégique car elle est située à environs sept kilomètres de l'auto route est ouest et à 09 kilomètres de la route nationale N°5<sup>1</sup>, et avec une superficie de 30 Hectares <sup>2</sup>, ce qui permet un transit rapide et sécurisé des marchandises.

b) Politique de développement à trois volets :

La politique de développement de l'entreprise portuaire de Bejaia est diversifiée car il s'agit de politique à court à moyen et à long terme, et c'est une politique qui se réalise étape par étape et de caractère durable, « *nos projets de développement sont répartis en trois types, selon la durée nécessaire à la réalisation, des projets qui demandent jusqu'à 17mois, d'autre de deux à 05 ans, et en fin des projets qu'on a envisagés de réaliser à l'horizon 2025* », fiche ent n°8, la politique de développement de l'EPB est aussi diversifiée car elle touche tous les secteurs de l'activité portuaire.

A court terme on cite la construction d'aires d'entreposage et de hangars, car il s'agit de projets qui n'exigent pas beaucoup de temps à réaliser, comme dans le cas de réalisation de hangars ou la réalisation du poste à quai 25 qui ne demande que dix sept mois pour la réalisation<sup>3</sup>, à moyen terme on a le programme qui envisage l'expansion du port par la création d'un nouvel espace

---

<sup>1</sup> Bejaia port info, N°88, 2016, p7.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Ibid. p16

de quai qui va offrir six postes à quai pour différents navires<sup>1</sup> qui peut prendre jusqu'à quatre ans pour le réaliser, et en fin à long terme on cite le projet du transfert de l'ancien port pétrolier et sa transformation en un port de plaisance de nature touristique, on a aussi le projet de réalisation de trois appontements pour la réception de gros navires pétroliers, ainsi 26 hectares de terre-pleins pour l'installation des équipements spécialisés, ces projets de développement à long terme sont envisagés à l'horizon de l'année 2025<sup>2</sup>, car ceci nécessite des études très approfondies et des plans très précis, et bien sûr ils nécessitent un financement étatique car ils dépassent amplement le capital financier de l'entreprise.

c) Le capital humain, un critère à développer :

L'aspect humain, un critère de développement qui selon les enquêtés ne doit être négligé en aucun cas, car la structure et la nature de l'activité portuaire qui évolue au quotidien exige le développement du capital humain, donc pour assurer la performance et la compétence du capital humain, *«On a un programme de formation où pratiquement, toutes nos structures expriment leurs besoins en matière de formation et de développement des compétences et des performances du personnel»*, fiche ent n°10

Tout projet de développement du port ne peut pas être accompli et réalisé sans un capital humain capable d'élaborer les meilleures politiques de développement, et assurer le suivi de ces projets jusqu'à la fin de la réalisation, voilà pourquoi chaque année des plans de formation et de développement du capital humain sont appliqués et mis au jour, même si ce qui reste insuffisant nous a déclaré un des enquêtés mais ça s'améliore d'années en années, car le capital humain est le maître d'œuvre de tous les projets de développement

---

<sup>1</sup> Port de Bejaia, édition 2015, p30.

<sup>2</sup> Source : Enquête.

portuaire, donc le développement portuaire est directement lié au développement du capital humain.

## **2-Des moyens mis en œuvre pour réussir les projets de développement :**

Pour la réalisation de tout projet de développement tel que soit sa nature, des outils doivent être mises a la disposition du port pour réussir ces missions, et afin d'éviter de se trouver face à un arrêt des projets.

### a) Un financement :

Tout d'abord un financement est nécessaire, car sans financement aucun projet ne verra le jour même en simple idée, *«on cherche d'abord si on dispose des budgets nécessaires pour réaliser un projet de développement »* fiche ent n°8.

Le financement des projets peut se faire par le propre capitale financier de l'entreprise quand c'est possible, et quand les budgets nécessaires pour la réalisation d'un projet quiconque dépasse les capacités de l'entreprise, ces projets seront réalisés par le biais du financement de l'état, le financement permet de se procurer les matériaux de construction et de payer les ouvriers qui travaillerons sur ces projets.

### b) Une planification :

Une bonne planification est aussi nécessaire pour l'accomplissement de tout projet de développement, car elle permet d'établir des plans d'investissements et d'exploitation qui seront un guide et une base des travaux réalisés tout au long du projet nous a confirmés la plus part des cadres, et aussi la planification permet d'éviter toute erreur possible sur le terrain, *« après avoir terminé l'étude d'un projet de développement, la planification viens en second lieu »* fiche ent n°14.

## c) Un suivi :

Le suivi permettra ainsi d'évaluer l'état d'avancement de réalisation des projets de développement, le suivi est indispensable car il permet d'évaluer le degré d'efficacité dans chaque partie de projet réalisée, et de signaler des défauts de réalisation et les corrigés à temps, cela va permettre d'éviter une perte de ressources financières et un retard dans la réalisation, « *parfois on rencontre des défauts de constructions causé par un mauvais suivi durant la période de réalisation.* » fiche ent n°11.

## d) Des équipements :

Des équipements de travail doivent être mises à la disposition des équipes de réalisation des projets, pour garantir le déroulement des travaux dans de bonnes conditions, et de garantir aussi le respect des délais fixés pour la réalisation des projets, « *il faut que les chefs de chantiers s'assurent toujours que les ouvriers ne manque de rien* » fiche ent n°, comme les engins, les grues, les projecteurs de lumières au cas où des travaux seront réalisés durant le soir, ainsi que des combinaisons de travail adéquates pour assurer au maximum la sécurité de l'ouvrier.

**3-Le déroulement du processus de développement :**

Pour le déroulement du processus du développement portuaire au seuil du weekend semi-universel, on a constaté grâce à notre enquête et aux données collectés, que tout les projets envisagés et lancés par l'EPB se déroulent sans obstacles, et que les délais fixés pour la réalisation des projets sont toujours respectés, tout les cadres sans exceptions ont confirmés que le développement de l'activité portuaire n'a pas de tout été touché ou affecter ces dernières années, « *pour le moment tout projet lancé par la direction du port, soit à*

*l'intérieur ou à l'extérieur du domaine maritime est réalisé avec efficience »* fiche ent n°10, ainsi, la feuille de route élaborée chaque année par la direction du port et qui contient plusieurs projets de développement, doit être réalisée et appliquée sur le terrain sans le moindre retard.

Le déroulement des travaux dans les différents chantiers pour la réalisation de ces projets de développement se déroulent dans un climat favorable et sans le moindre obstacle, nous a signalés tous les cadres sans exception, et pour une meilleure conception des projets de développement, « *les chantiers sont opérationnels sept jours sur sept tout au long de la durée de réalisation* » fiche ent n°14, et tous les outils et matériaux nécessaires à la réalisation sont livrés à temps, que ce soit des matériaux de fabrication locale ou bien importés ; ainsi des outils de travail de haute conception sont mis à la disposition des opérateurs des chantiers pour assurer un rendement rapide et efficace, ce qui permettra l'achèvement des projets de développement dans les délais fixés.

#### **4 L'étendue de l'impact de la politique de développement :**

Pour comprendre l'étendue de l'impact de la politique de développement portuaire au seuil du weekend semi-universel, on va se projeter sur plusieurs travaux de développement qui ont été réalisés, et qui sont en cours de réalisation ainsi que d'autres critères, cet étendu peut être traduit à travers les chiffres de statistiques qui ont classés le port de Bejaia pendant quatre ans comme étant leader des ports au niveau national.

##### a) Les aires d'entreposage :

Des opérations d'amélioration et de création d'aires d'entreposage, de hangars ainsi que de terre pleine sont effectués régulièrement au niveau du port afin de mieux stocker les marchandises débarquées, les hangars disposent de

toute les commodités nécessaire pour stocker différentes marchandise « *au niveau du port de Bejaia on traite différentes marchandises, voila pourquoi on doit disposer des aires d'entrepôts divers.* » fiche ent n°8.

b) La réalisation de la nouvelle gare maritime :

Un autre élément qui illustre l'étendu de cet impact qui est la réalisation de la nouvelle gare maritime, qui, selon un des cadres « *va moderniser le transit passagers, et permet de fluidifier le trafic* », fiche ent n° 14, ce projet va aussi optimiser la capacité de réception des passagers et des véhicules, ainsi, il va permettre d'améliorer les conditions de réceptions des voyageurs, afin de maitriser la sécurité des biens et des personnes.

La réalisation de cette nouvelle gare maritime va permettre de remédier aux contraintes liées à l'encombrement extérieur, pendant l'activité, et offrir aux opérateurs les meilleures conditions de travail.

c) L'extension du port :

L'extension du port est aussi un critère qui prouve que les programmes de développement au sein de l'EPB se déroulent sans obstacles, le projet d'extension du port ainsi le réaligement entre les quais se déroulent depuis environs trois ans, et ils n'ont rencontrés aucun obstacle qui pourra les freiner.

Ces travaux d'extension et de réaligement entre les quais vont offrir selon un interviewés « *six postes à quai à la disposition du port* », fiche ent n°11.

d) Réalisation de trois zones extra portuaire :

La réalisation de plusieurs zones extra portuaire a permis de soutenir l'activité portuaire et de donner un soutien logistique de premier ordre pour cette activité, et grâce à ces projets, toute marchandise débarquée au port de Bejaia sera entreposée et livrée dans de bonnes conditions, et dans les délais sans

qu'elle soit détériorées, « *l'EPB a réalisé trois zones extra portuaire dont deux à Bejaia et une à la wilaya de Bordje Bou Arirridje.* », *fiche ent n°13.*

e) Le développement du partenariat :

Pour essayer de montrer l'étendu de l'impact de la politique de développement du port, on va essayer de comprendre et de déterminer l'état du partenariat social de l'EPB.

Grâce aux données collectées, nous avons démontré que le partenariat social de l'EPB au seuil du weekend semi-universel n'a pas été affecté, et plusieurs partenariats ont été développés comme le cas de B.M.T, le terminal à conteneur, un partenaire social qui a été développé à partir de l'année 2005, et qui n'a rencontré aucune contrainte, cet exemple de partenariat est réussis sur tout les cotés, « *il a permis tout d'abord de créer des emplois, il traite les conteneurs débarqués au port de Bejaia, et génère un bénéfice pour l'EPB.*» *fiche ent n°12.*

Tout ces projets de développement qu'on vient de citer ont été exploités par les directions du port, et ont permis d'augmenter le taux de trafic marchandise traité par le port de Bejaia, ainsi ils ont permis la création d'autres investissements et de partenaires sociales, et bien sûr la création d'emplois.

### **5-Critères de l'élaboration de la politique de développement :**

Les critères sur lesquels se basent les chargés d'élaborer la politique de développement sont multiples, selon le domaine concerné et la priorité d'un projet par rapport à un autre.

## a) L'analyse des besoins :

L'analyse des besoins évolutifs de l'activité portuaire est un critère majeur à prendre en considération lors de l'élaboration d'une politique de développement, car les exigences de l'activité portuaire sont en évolution continue, pour cela cette évolution continue doit être accompagnée d'un programme de développement adéquat, afin d'être à la hauteur de cette évolution, selon un des interviewés, « *les besoins qu'on rencontre cette année ne seront pas par évidence les mêmes pour l'année d'après.* » fiche ent n°10.

## b) Les besoins des partenaires :

Les besoins des partenaires est un autre critère sur lequel s'élabore la politique de développement, car tout projet de développement doit permettre au partenaire de se sentir impliqué dans l'entreprise, et lui permet aussi de bénéficier de tout avantage qui va avec le projet de développement, « *un projet envisagé doit contenir une marge de priorité pour le partenaire.* » fiche ent n°14.

## c) L'étude du marché :

L'étude du marché permet de définir amplement son évolution, voilà pour quoi il faut lancer une étude du marché afin de déterminer son évolution et ses exigences, et de déterminer les concurrents disponibles, afin que la politique de développement qui sera élaborée va jouer un rôle important pour assurer la place de l'EPB sur le marché national, et de générer une stabilité sociale, un des enquêtés a déclaré « *comme vous le savez le marché est en changement permanent, pour cela il faut accompagner ce changement avec les développements adéquats.* » fiche ent n°10.

d) Les besoins de satisfaction du client :

Les besoins de satisfaction du client est un autre critère clé pris toujours en considération avant d'élaborer toute politique de développement, car le client du port est la principale ressource financière pour l'EPB, donc il doit être toujours satisfait de la qualité du service qui lui ai proposé par les opérateurs du port, donc les programmes de développement portuaire doivent essentiellement être élaborés pour satisfaire les atouts du client, « *on ne peut pas priver nos clients de bénéficier des projets de développement* » fiche ent n°14.

e) L'aspect sécuritaire :

L'aspect sécuritaire doit être pris en considération dans la politique de développement, « *il en va du devoir de l'entreprise de veiller sur la sécurité de ses ouvriers et de ses outils de travail* » fiche ent n°8, aucun projet de développement n'est censé être lancer s'il peut menacer la sécurité de l'ouvrier.

f) Le développement portuaire et l'environnement :

Un dernier critère qui est l'étude d'éventuels impacts qu'aura les projets de développement sur l'environnement, car au cas où des percussions possibles sur l'environnement seront envisagés, le programme de développement sera annulé afin d'honorer les engagements de l'EPB envers l'environnement, « *il faut veiller à ce que l'environnement ne soit pas détérioré suite aux différentes activités portuaires* » fiche ent n°8.

### **6-Rôle du développement de l'activité portuaire :**

Le développement de l'activité portuaire joue un rôle très important que ça soit sur le plan financier ou le plan sociale, il permet souvent de créer des emplois à plusieurs niveaux, ainsi d'assurer une stabilité sociale, le développement permettra aussi de rattraper le manque d'espaces d'entreposage

près du port pour une meilleure réception et entretien de différentes marchandises, la politique de développement est aussi censée d'améliorer les chiffres d'affaire à la faveur du port et d'augmenter les bénéfices et les revenus annuels.

Honorer et conserver le statut actuel de l'EPB comme étant le leader des ports Algériens pour quatre ans de suite est aussi un rôle principal de la politique de développement portuaire, un autre rôle qui est le développement d'autre partenariat comme le cas de B.M.T.

### **Synthèse**

La grande intention apportée à l'analyse des éléments cités, nous a permis de constater que le développement portuaire au niveau de l'EPB se déroule dans un climat favorable et ne rencontre aucun obstacle lié directement ou indirectement au weekend semi-universel.

Les projets de développement lancés par la direction du port de Bejaia ont été réalisés à la perfection et les délais accordés ont été respectés, ces projets de développement ont actuellement aboutit à l'amélioration de plusieurs aspects financiers de l'EPB, comme les recettes budgétaires et les bénéfices annuels, et on constate une satisfaction du client ainsi que des partenaires sociales vis-à-vis la politique de développement portuaire, qui est expliquée par le nombre de clients qui est en croissance.

Le développement dans le partenariat social n'a pas été affecté à son tour par le système du weekend semi-universel appliqué en Algérie, car des contrats de partenariats ont été signés avec des entreprises différentes comme B.M.T

Les projets de développement ont été réalisés au seuil du weekend semi-universel sans obstacles, et ont permis d'enrichir l'activité portuaire et de

créer des emplois, donc les conditions générales dans lesquelles se déroulent toutes les activités portuaires ont été améliorées grâce aux politiques de développement qui n'ont pas été freinées ou ralenties par le système du weekend semi-universel.

D'autre part, les programmes de développement ont joué un rôle déterminant qui a permis au port de Bejaia de garder et d'honorer sa place comme étant le leader des ports Algériens en matière de rentabilité et de développement, d'autres opérations de développement sont aussi lancées, et elles se déroulent dans un climat favorable et ne sont pas interrompues par le weekend semi-universel, et elles seront un appui stratégique mis à la disposition des directions du port.

### **3-Vérification des résultats obtenus :**

Notre recherche effectuée au niveau de l'entreprise portuaire de Bejaia portant sur le thème « **l'impact du week end semi universel sur le rendement et le développement d'une entreprise portuaire** » va nous permettre de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses.

- Concernant la première hypothèse dont l'énoncé « **Le weekend semi-universel adopté par l'état Algérien est un facteur de baisse de taux de rentabilité portuaire.** »

Toutes les données recueillies par le biais des entretiens sans exception, montrent que le weekend semi-universel n'a pas affecté la rentabilité de l'EPB, la rentabilité au sein de l'EPB est en nette progression ces dernières années, ce qui est la même chose pour le trafic marchandise, cette progression a permis au

port de Bejaia d'être leader des ports Algérien pendant quatre ans, et d'attirer d'avantage de clients et d'investissements, tous les enquêtés sans exception l'ont confirmé, ainsi les revenus annuels de l'entreprise n'ont pas été affectés à leurs tours, et ils sont en nette progression, ceci est justifié par l'augmentation et la croissance des activités portuaires, ce qui a permis le classement du port de Bejaia comme étant le leader des ports Algériens, en se référant à l'analyse profonde des résultats obtenus la première hypothèse est infirmée.

- Concernant la deuxième hypothèse dont l'énoncé « **Le travail au port de Bejaia sous le système du weekend semi-universel ne permet pas le développement de l'activité portuaire.** »

L'enquête nous a permis de montrer que le processus de développement des différentes structures du port de Bejaia, ainsi que le développement du capital humain n'a pas été interrompu par le weekend semi-universel, on constate une amélioration au niveau de toutes les directions du port, un développement est observable sur le terrain concernant tout les projets réalisés, prenant comme exemple la gare maritime, la réalisation de trois zones logistiques extra portuaire, le réaligement entre les quais, tous ces investissements montrent que le weekend semi-universel n'a pas du tout été un indice qui freine la politique du développement portuaire, l'étude du terrain nous a permis de constater que tout projet de développement lancé par la direction du port est réalisé dans les délais fixés sans obstacles liés au système du week-end semi-universel, dès lors notre hypothèse a été infirmée.

# CONCLUSION

### Conclusion

De nos jours, l'activité Portuaire doit être au top de ses capacités afin d'assurer un maximum de rendement et d'emploi pour son entourage, et elle doit faire face au développement du commerce international ainsi au développement transport maritime, le port de Bejaia est loin d'être à l'abri de ces développements, voilà pourquoi des défis au quotidien sont observés afin d'assurer un maximum de performance en exerçant les différentes activités liées à ce secteur.

Le week end semi universel a été appliqué en Algérie depuis le mois d'août 2009, il est loin d'être compatible avec le week end des pays partenaires de l'Algérie, voilà pourquoi la direction du port de Bejaia a été dans l'obligation de développer des modes de fonctionnement, et des techniques sur le terrain afin de faire face au week end semi universel, et d'assurer sa place sur le marché national et international.

L'EPB a réussi dans cette mission et à assurer sa compétence de faire face aux changements liés aux politiques étatiques, il a pu développer des techniques pour faire face à ce changement comme le travail par shift qui assure un maximum de maîtrise des marchandises et des navires, ce qui a permis de garder le contrôle de la rentabilité portuaire au fil du temps.

Pour pouvoir assurer ses responsabilités en tant qu'entreprise performante, l'EPB devrait se développer, mais se développer au seuil du week end semi universel paraît de première vue difficile, mais le développement de toute entreprise est une nécessité, pour cela l'entreprise portuaire de Bejaia a mis en œuvre des politiques de développement très efficaces, elles ont permis de réaliser plusieurs investissements et plusieurs projets de développement sous le week end semi universel, ces développements ont touché en première partie, les infra et superstructures portuaires, comme les quais, les aires d'entreposage et les

ports sec, et en second lieu le développement de partenariat et le développement du capital humain.

Dés lors, l'EPB a pu se perfectionner et se progresser au seuil du week end semi universel de façon remarquable, et n'a pas de tout été affectée, c'est d'ailleurs ce qui est prouvé par les chiffres qui ont classé le port de Bejaia comme étant leader des ports Algériens, et la progression est objective sur tout les aspects de cette activité, soit la progression du tonnage traité, soit l'amélioration des revenus annuels, et aussi le développement continue qui évolue avec les exigences de cette activité.

# **La Liste Bibliographique**

## **La liste bibliographique.**

### **Ouvrages traitant le thème.**

BAUCHET Pierre, Le transport maritime, Ed Economica, Paris, 1992.

BELOTTI Jean, Transport international de marchandise, 4<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2012.

CHEVALIER Denis et DUPHIL François, Le transport, gérer les opérations de transport de marchandise à l'international, 4<sup>ème</sup> édition, Foucher, Vanes, 2009.

DAILLY Moïse Donald, Logistique et transport international de marchandises, 1ère édition Ed l'Harmattan, Paris, 2013.

DAMIEN Marie-Madeleine, Transport et logistique, Edition Dunod, Paris, 2001.

DIDANE Mouloud, Code de travail Algérien, Ed Balkis, Dar el Bida, Alger.2009.

GUILLAUME Jacque, Les transports maritimes dans la mondialisation, Ed l'Harmattan Paris, France, 2008.

MOHAMED CHERIF Fatma Zohra, L'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives, Edition O P U, Tizi ouzou, 2004.

LEVEQUE Laurent, KERBIRIOU Ronan et autres , Approches interdisciplinaires des flux de marchandises transitant par les ports, Edition la petite presse, France, 2013.

## **Ouvrages Méthodologiques**

AKTOUF Omar, Méthodologie des sciences sociales et approches qualitative des organisations, Une introduction à la démarche classique et une critique, Les presses de l'université du Québec, 1987.

DEPELTEAU François, la démarche d'une recherche en sciences humaines, de la question de départ à la communication des résultats, Ed De Boeck, 2000, Bruxelles.

ZAGRE Ambroise, Méthodologie de la recherche en sciences sociales, Edition l'Harmattan, Paris, 2013.

## **Thèses**

Achour Tani Yamna. 2014, L'analyse de la croissance économique en Algérie. Thèse de doctorat, Finances publiques. Tlemcen. Université Abou Bekr Belkaid.

ALI Wassila et BARR Djamila, L'interaction entre le commerce extérieur et le transport maritime, 2009, Sciences économiques, Bejaia, Université Abderrahmane Mira.

HAMMOUCHE Imane, 2010, la contribution du port du commerce dans le développement, socio-économique, car de l'entreprise portuaire de Bejaia, Thèse Master, Sciences économique, Bejaia, Université Abderrahmane Mira.

ZENNATI Samia et LOUNIS Salim, 2007, Ouverture du transport maritime au privé, quel impact sur l'économie Algérien- Thèse de Licence ; Economie internationale. Bejaia. Université Abderrahmane Mira.

## **Reuves**

AKKOUCHE Salima. « Week-end semi-universel, qui travaillera et quand ? », Le soir d'Algérie, N° 5698, 13 Aout 2009.

Bejaia port info, Rétrospective 2012, numéro 80, 2012, Bejaia.

Bejaia port info, numéro 88, 2016, Bejaia.

EPB, Rapport annuel & Statistiques, Un port Diversifié, un pôle logistique incontesté, 2014, Bejaia.

United Nations, L'organisation d'un système portuaire, 2012.

## **Sites internet**

[www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com)

[www.perspective.usherbrooke.ca](http://www.perspective.usherbrooke.ca)

[www.ouest.cerema.f](http://www.ouest.cerema.f)

[www.douane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz)

# **Annexes**

## **Guide d'entretien**

1-Comment pourriez-vous juger l'année 2015 en matière de rentabilité ?

2-Quels sont les facteurs qui déterminent le taux de rentabilité portuaire ?

3-Quelle évaluation faites-vous pour 05 ans de rentabilité depuis l'adoption du week end semi universel ?

4-l'EPB a-t-elle enregistrée des progressions ou bien des baisses en matière de revenue annuel depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez les raisons.

5-Avez-vous déjà enregistré une baisse de taux de trafic marchandise générale causée par le système de week end semi universel ?

6-Les coûts journalier attribués aux ouvriers qui travaillent le week end sont ils élevés par rapports aux jours de la semaine ??? Si oui est ce que cela pèse sur le capital financier de l'EPB ?

7-vous arrive t il de payer des frais supplémentaires pour le retard de chargement ou de déchargement de marchandises causé par le système de week end semi universel ?

8-Est-ce que le week end universel peut freiner les investissements envisagés par la direction du port ? Pourquoi ?

9- Avez-vous déjà échoué dans la réalisation d'un bilan annuel préétabli depuis l'adoption du week end semi universel ?

10- Avez-vous réussis à améliorer vos revenus et votre capitale depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez comment.

## **Guide d'entretien**

1- parlez nous de votre politique de développement ?

2- s'agit-il d'une politique à court à moyen ou à long terme ?

3-Quels sont les moyens mis en œuvre pour réussir la mission de développement ?

4-Le capital humain est-il inscrit dans votre politique de développement ?

5-Le processus de développement que vous êtes entrain de réaliser est-il compatible avec le weekend semi universel ? Expliquez ?

6-Quel est l'étendu de l'impact positif du développement ?

7-Le weekend semi universel influence-t-il sur les relations avec vos partenaires ?

8-Sur quels critères vous vous basez pour élaborer votre politique de développement ?

9-Quel est le rôle principal de la politique de développement ?

10-Quelle analyse faite-vous sur la politique de développement de l'EPB dans le système du weekend semi universel ?

## Fiche d'entretien N°1

### Données divers

Date d'entretien : 27/04/2016	sexe : Masculin	niveau d'instruction : BAC+4
Durée: 32 minutes	Age : 37 ans	poste occupé : Directeur D M A
Lieu : D M A	situation familiale : Marié	ancienneté : 06 ans

### **1-Comment pourriez-vous juger l'année 2015 en matière de rentabilité ?**

L'année 2015 été rentable pour l'EPB au niveau de la DMA on a débarqué 11 304 043,176 tonne cargo général (hors hydrocarbures) plus que 5% comparativement a 2014.

### **2-Quels sont les facteurs qui déterminent le taux de rentabilité portuaire ?**

Plusieurs facteurs sont à l'origine déterminants le taux de rentabilité de toute entreprise de prestation de services, pour notre cas on a plusieurs facteur, prenant l'exemple de la qualité du service proposée aux clients, plusieurs importateurs préfèrent traiter leurs affaires avec le port de Bejaia pour la bonne qualité du service qui leurs est proposées ; on a un autre critère clé qui est une main d'œuvre compétente et qualifiée, un capital humain qui s'implique dans son travail permet une meilleure prestation de services.

### **3-Quelle évaluation faites-vous pour 05 ans de rentabilité depuis l'adoption du week end semi universel ?**

L'évaluation ne peut autre qu'être positive, car notre année est toujours meilleure que la précédente au sein de l'EPB, que se soit la rentabilité financière (le taux de marchandise traité est en croissance, les revenus annuel pareil) ou se soit le nombre de clients qui augmente aussi.

### **4-l'EPB a-t-elle enregistrée des progressions ou bien des baisses en matière de revenue annuel depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez les raisons.**

Oui, je viens de vous le signaler, des progressions constantes sont enregistrées, l'EPB ne peut pas s'autoriser d'envisagé une éventuel chute de revenus annuel, ceci est du a plusieurs raisons, comme la rénovation et la création de quelque infrastructures comme les quais, les hangars et des ports sec.

**5-Avez-vous déjà enregistré une baisse de taux de trafic marchandise générale causée par le système de week end semi universel ?**

Non, aucune baisse du trafic marchandise n'a été causée par le décalage des jours de repos hebdomadaires entre nous et les pays exportateurs, car on est opérationnels sept jours sur sept.

**6-Les coûts journalier attribués aux ouvriers qui travaillent le week end sont ils élevés par rapports aux jours de la semaine ??? Si oui est ce que cela pèse sur le capital financier de l'EPB ?**

Evidement qu'ils sont élevés car cela revient de droit aux ouvriers, et on ne peut les privés d'un droit officiel sous aucun prétexte, mais d'après mon expérience je ne pense pas que cela puisse avoir un impact quiconque sur le capital de l'entreprise, car de toutes les opérations effectuées au port on garde toujours une marge de bénéfice pour l'entreprise, sans endommagés les intérêts des partenaires.

**7-vous arrive t il de payer des frais supplémentaires pour le retard de chargement ou de déchargement de marchandises causé par le système de week end semi universel ?**

Des retards causé par le week end semi universel on n'en a jamais rencontrés, il peut y avoir de légers retards causés par une mauvaise prévision, par un temps désagréable (pluie ou tempête) car le navire doit fermer ces cales afin que la cargaison ne soit pas endommagée, mais on ne paie jamais des frais supplémentaire pour ces retards, pareil aussi pour les retards due à une panne d'un matériel qui n'implique non plus aucun frai supplémentaire.

**8-Est-ce que le week end universel peut freiner les investissements envisagés par la direction du port ? Pourquoi ?**

Non, il ne peut les freiner sous aucun prétexte, car nos projets d'investissement sont toujours réalisés, que se soit des investissements qui touche les infra et superstructures, ou sa soit investir dans le capital humain, les investissements qu'on réalise sont censés nous rapportés un plus, voila pourquoi ils ne pourront en aucun cas être freiné par le week end semi universel.

**9- Avez-vous déjà échoué dans la réalisation d'un bilan annuel préétabli depuis l'adoption du week end semi universel ?**

Non, pratiquement chaque année les bilans sont atteint, et même parfois dépassés.

**10- Avez-vous réussis à améliorer vos revenus et votre capitale depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez comment.**

Bien évidemment, du fait que je vous ai signalé que le taux de marchandise traités et les revenus annuels progressent d'une année à une autre, cela implique non l'amélioration des revenus et du capital financier de l'entrepris, mais aussi l'amélioration de notre image, et honorer notre place en tant que leader des ports Algériens.

## Fiche d'entretien N°2

### Données diverses

Date d'entretien : 07/03/2016	sexe : Masculin	niveau d'instruction : BAC
Durée: 29 minutes	Age : 43 ans	poste occupé : chef département commerciale
Lieu : DMA	situation familiale : Marié	ancienneté : 15 ans

### **1-Comment pourriez-vous juger l'année 2015 en matière de rentabilité ?**

L'année 2015 est l'une des meilleures années en matière de trafic et de tonnage traité, qui est une progression à deux chiffres.

### **2-Quels sont les facteurs qui déterminent le taux de rentabilité portuaire ?**

La qualité du service, l'outillage utilisé qui est adéquat et performant, la décongestion du port qui veut dire la rotation de la marchandise et des navires, une bonne rotation des navires est synonyme d'une bonne rentabilité, la marchandise ne doit pas dépasser 21 jours dans l'entreposage si non en applique des pénalités pour le client.

### **3-Quelle évaluation faites-vous pour 05 ans de rentabilité depuis l'adoption du week end semi universel ?**

L'évolution elle est assez bonne en sachant que nous sommes le seul port en Algérie qui a son jour férié est un samedi, au lieu de perdre 48h on perd juste 24h. L'EPB est le seul port au niveau national qui à seulement le samedi comme jour de week end et le vendredi est une journée ouvrable, j'ai une information dont je ne suis pas encore sûre que selon laquelle le port d'Alger a peut être réduit le repos hebdomadaire à uniquement le jour du Samedi.

### **4-l'EPB a-t-elle enregistrée des progressions ou bien des baisses en matière de revenue annuel depuis l'adoption du weekend semi-universel ? Expliquez les raisons.**

Questions revenus annuel l'entreprise est en progression remarquable d'année en année, et le week end semi universel n'a engendré aucun désavantage.

### **5-Avez-vous déjà enregistré une baisse de taux de trafic marchandise générale causé par le système de weekend semi-universel ?**

On a jamais enregistré de baisse, depuis les années 2000 on ne fait qu'évoluer en matière de tonnage il ya aussi des années ou l'évolution a été de 1 à 2%, mais c'est quand même une évolution.

**6-Les coûts journalier attribués aux ouvriers qui travaillent le weekend sont ils élevés par rapports aux jours de la semaine ??? Si oui est ce que cela pèse sur le capital financier de l'EPB ?**

C'est tout à fait normale qu'un travailleur qui travail le weekend est payé plus qu'une journée de la semaine.

Oui, cela peut peser sur le capitale de l'entreprise si on fait pas une balance pour les opérations de manutention effectuées le week end afin de dégager le plus de bénéfice possible, par exemple une grue en journée normal elle opère à 14500 DA, et en weekend ou bien une journée fériée elle opère à 18000 DA, et aussi les travailleurs qui sont mobiliser derrière ces outils comme les agents de manutentions, il faut vraiment un grand volume de travail pour sentir le bénéfice et il faut faire en sorte que le bénéfice soit élevée que la charge de travail.

**7-vous arrive-t-il de payer des frais supplémentaires pour le retard de chargement ou de déchargement de marchandises causé par le système de week end semi universel ?**

Non en paie pas des frais supplémentaires, il ya la C P N qui se charge de gérer les chargements et les déchargements à temps et selon les équipes disponible par la D M A, le port il ne fait que rentré de l'argent, il ya aussi une chose essentielle, il faut savoir gérer la masse salariale les jeux résident ici, généralement en enregistre pas de retard de déchargement de marchandise causé par le weekend semi-universel.

**8-Est-ce que le week end universel peut freiner les investissements envisagés par la direction du port ? Pourquoi ?**

Non au contraire il peut aider dans certaines manières, un investissement est toujours étudié avant qu'il soit lancé, donc il ne pourra pas être freiné sous aucun prétexte, ce projet d'investissement lancés en 2005 est un meilleur exemple des investissements réussis.

**9- Avez-vous déjà échoué dans la réalisation d'un bilan annuel préétabli depuis l'adoption du week end semi universel ?**

Non jamais les bilans sont toujours atteints.

**10- Avez-vous réussis à améliorer vos revenus et votre capitale depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez comment.**

Oui ils sont en amélioration continue, généralement c'est du au faite que toute l'administration à certain moment été en marge de trafic pendant 48h et maintenant la marge de trafic est de 24h.

## Fiche d'entretien N°3

### Données diverses

Date d'entretien : 06.03.2016	sexe : masculin	niveau d'instruction : Bac +4
Durée : 23 minutes	Age : 33 Ans	poste occupé : Chef D F C
Lieu de : D M A	situation familiale : Mariée	Ancienneté : 10 Ans

### **1-Comment pourriez-vous juger l'année 2015 en matière de rentabilité ?**

En matière de rentabilité l'année 2015 été tous simplement bonne.

### **2-Quels sont les facteurs qui déterminent le taux de rentabilité portuaire ?**

Le résultat financier est supérieure que l'année précédente, il ya aussi le chiffre d'affaire et la trésorerie est bonne aussi, c'est des facteurs liés à la masse financière de l'EPB.

### **3-Quelle évaluation faites-vous pour 05 ans de rentabilité depuis l'adoption du weekend semi-universel ?**

Le weekend semi-universel n'a aucun impact sur l'entreprise, et la rentabilité est en nette progression.

### **4-l'EPB a-t-elle enregistrée des progressions ou bien des baisses en matière de revenue annuel depuis l'adoption du weekend semi-universel ? Expliquez les raisons**

Non elle n'a pas causée de perte, au contraire nous progressons, sa peut touche les transitaires dans le transfert des documents et de la devise, avant on perd 48 heures et maintenant on perd juste 24 heures pour nous weekend semi-universel ou pas weekend c'est la même chose.

### **5-Avez-vous déjà enregistré une baisse de taux de trafic marchandise générale causé par le système de weekend semi-universel ?**

Non pas vraiment, le week-end semi-universel n'a jamais engendré des pertes du tonnage débarqué ou embarqué.

**6-Les coûts journaliers attribués aux ouvriers qui travaillent le weekend sont ils élevés par rapports aux jours de la semaine ??? Si oui est ce que cela pèse sur le capital financier de l'EPB ?**

Oui, les couts journaliers sont élevée, ceci a l'air d'une charge en plus c'est sure, mais c'est un impact positif pour l'entreprise de travailler plus pour réaliser un chiffre d'affaire supérieure, et bénéficier à coté de l'ouvrier du travail effectué le weekend.

**7-vous arrive t il de payer des frais supplémentaires pour le retard de chargement ou de déchargement de marchandises causé par le système de week end semi universel ?**

Non on n'a pas de retard par rapport au weekend semi-universel, par ce qu'on travail sept jours sur sept mais dans le cas d'un retard il est due a une panne ou au mauvais temps (vents fort ou pluie), mais sa n'implique jamais des frais supplémentaires pour l'entreprise.

**8-Est-ce que le week end universel peut freiner les investissements ?**

Non, le weekend semi universel peut pas les freiner, parce qu'on n'arrête pas le travail, comme le cas de la gare maritime, c'est un investissement qui se déroule bien et le travail ne s'arrête pas.

**9- Avez-vous déjà échoué dans la réalisation d'un bilan annuel préétabli depuis l'adoption du weekend semi-universel ?**

Non, le chiffre d'affaire est toujours atteint depuis 6 ans, et même pour d'autres bilans c'est la même chose.

**10- Avez-vous réussis à améliorer vos revenus et votre capitale depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez comment.**

Oui, les revenus sont améliorés mais avec les restrictions de l'état sa peut influencer négativement comme la délimitation des licences d'importation, les importateurs et par ce fait là, on espère que sa va nous pousser à produire des produits locaux et exporter au future, pour quoi pas, car même cela vas enrichir l'activité portuaire.

## Fiche d'entretien N°4

### Données diverses

Date d'entretien :29.02.2016

sexe : masculin

niveau d'instruction :BAC+4

Durée : 25 minutes

Age :31 ans

poste occupé : chef de bordée

Lieu :DMA

situation familiale :celibataire

ancienneté :6 ans

### **1-Comment pourriez-vous juger l'année 2015 en matière de rentabilité ?**

Durant l'année 2015 on a fait une progression de 5% ,elle est plus rentable que l'année 2014 .

### **2-Quels sont les facteurs qui déterminent le taux de rentabilité portuaire ?**

tout d'abord c'est l'économie du pays qui exige les réglementations et qui détermine le sort de l'activité portuaire, Comme vous le savez, l'Algérie importe plus de 75 % de ses besoins primaires de pays étrangers, et tout ces produits sont transportés par voie maritime, ceci enrichis amplement l'activité portuaire ,et puis l'entourage du port et sa position stratigique, et aussi la position des clients qui sont prés ou loins du port, ce qui est le cas de Bejaia avec la ville de Sétif (comme exemple) qui est connue pour son nombre élevés d'importateurs et son activité commercial riche, et en second lieu il ya la politique étatique qui réglemente le passage des marchandises et c'est le cas des véhicules qui sont autorisé de rentré juste au port de djindjin de jijel et au port de mustaganem mais pas au port de Bejaia, ,l'état n'a pas autorisé par décret l'importation des véhicules vers le port de Bejaia ,c'est quelque chose qui nous dépasse et qui est un facteur majeur,il ya aussi le facteur d'équipement les moyens de travail que sa soit humain ou matériel mise en disposition de l' EPB,et le troisième facteur c'est la qualité du service que nous offrons aux clients.

### **3- Quelle évaluation faites-vous pour 05 ans de rentabilité depuis l'adoption du week-end semi-universel ?**

Le weekend semi universel nous a pas touchés puisque on travail 7/7,il a un impact négative sur les transitaires et les armateures dans le transfert d'argent et de documents , mais l'exploitation au sein du port ne s'arrête jamais .

**4- Avez-vous déjà enregistré une baisse de taux de trafic marchandise générale causé par le système de weekend semi-universel ?**

En question de trafic de marchandise on arrête pas d'évoluer elle, et le tonnage traité est tjrs en progression.

**5-l'EPB a-t-elle enregistrée des progressions ou bien des baisses en matière de revenue annuel depuis l'adoption du weekend semi-universel ? Expliquez les raisons**

Depuis que je suis la on a jamais enregistré une grande baisse , il ya eu une baisse ces dernier temps acausé par la politique de l'économie de l'état, mais pas par le week end semi universel.

**6-Les coûts journalier attribués aux ouvriers qui travaillent le weekend sont ils élevés par rapports aux jours de la semaine ??? Si oui est ce que cela pèse sur le capital financier de l'EPB ?**

Oui, ces des heures supplémentaires et sa n'affecte pas l'entreprise c'est le client qui paie et c'est lui qui demande le travail en heures supplémentaires s'il est presser.

**7-vous arrive t il de payer des frais supplémentaires pour le retard de chargement ou de déchargement de marchandises causé par le système de weekend semi-universel ?**

Tout dépend des prévisions soit il ya un retard , soit il ya une avance et sa influence directement sur la rentabilité de la manutention, et nous on ne paie pas de frais supplémentaires, car on est prestataires de services.

**8-Est-ce que le weekend semi-universel peut freiner les investissements envisagés par la direction du port ? Pourquoi ?**

8-Non sa ne pose aucun problème, car les investissements envisagés sont toujours réalisés.

**9- Avez-vous déjà échoué dans la réalisation d'un bilan annuel préétabli depuis l'adoption du weekend semi-universel ?**

Non, chaque fin d'année on constate que tous les bilans établis sont atteint sans le moindre problème.

**10-Avez-vous réussis à améliorer vos revenus et votre capitale depuis l'adoption du weekend semi-universel ? Expliquez comment.**

Oui biensur il ya toujoure une amélioration constante, on le remarque dans le capitale financier de l'entreprise qui est en croissance.

## Fiche d'entretien N° 5

### Données diverses

Date d'entretien : 01.03.2016	sexe : Masculin	niveau d'instruction : BAC+4
Durée: 43 minutes	Age : 34 ans	poste occupé : Chef département exploitation
Lieu : DMA	situation familiale : Marié	ancienneté : 05 ans

### **1-Comment pourriez-vous juger l'année 2015 en matière de rentabilité ?**

L'année 2015 été bonne, le nombre de navire traité en 2014 est de 1027 et le nombre de navire traité en 2015 est de 1017, mais le tonnage débarqué en 2015 est supérieur par rapport au tonnage de 2014, il est plus significatif, en 2014 on a débarqué 10 709 096,908 tonne de marchandise , en 2015 le tonnage été de 11 304 043,176 tonnes de marchandises.

### **2-Quels sont les facteurs qui déterminent le taux de rentabilité portuaire ?**

On à le tonnage débarquer, le nombre d'équipe affecter aux navires, par rapport au standard, ce qui veut dire il faut dépasser le standard des normes à atteindre par shift, rien que par le nombre d'équipe affectées aux navires, et par le tonnage débarqué par équipe on peut déterminer si on est rentable ou pas, aussi débarquer les navires le plus vite possible sans oublier l'aspect sécuritaires des travailleurs, car on a des engagements pour garantir au maximum la sécurité de l'ouvrier lors de l'exécution de ses tâches, si un ouvrier sent que sont responsable néglige sa sécurité à la faveur d'autres critères il ne va pas s'impliqué dans son travail.

### **3-Quelle évaluation faites-vous pour 05 ans de rentabilité depuis l'adoption du weekend semi-universel ?**

ça n'a pas d'impact négatif, prenant l'exemple des cinq dernières années y'avait une évolution très positives et très encourageante.

### **4-l'EPB a-t-elle enregistré des progressions ou bien des baisses en matière de revenue annuel depuis l'adoption du weekend semi-universel ? Expliquez les raisons.**

ça nous affecte pas négativement au contraire en travail toujours, on l'outillage adéquat pour toute sorte de marchandise, une main d'œuvre qualifiée, et la qualité du service satisfaisante pour le client.

**5-Avez-vous déjà enregistré une baisse de taux de trafic marchandise divers causée par le système de week end semi universel ?**

On n'a jamais enregistré une baisse dans le trafic de marchandise.

**6-Les coûts journalier attribués aux ouvriers qui travaillent le week end sont ils élevés par rapports aux jours de la semaine ??? Si oui est ce que cela pèse sur le capital financier de l'EPB ?**

Ils sont payés en heures supplémentaires juste le samedi, et le quatrième shift aussi, s'il ya une charge de travail, mais on essaye de gérer au maximum, cela ne pèse pas sur le capital de l'EPB car nous aussi on génère des plus avec ces opérations effectuées le week end.

**7-vous arrive t il de payer des frais supplémentaires pour le retard de chargement ou de déchargement de marchandises causé par le système de week end semi universel ?**

Non il ya la C P N (conférence de placement des navires) qui se charge d'élaborer le planning de début des opérations de débarquement des marchandises, afin d'éviter toute erreur dans les délais, et selon les équipes disponibles par la DMA. Cette réunion permet de prévenir les besoin de l'entreprise en matière de rapidité et d'efficacité.

**8-Est-ce que le week end universel peut freiner les investissements envisagés par la direction du port ? Pourquoi ?**

Non pas vraiment, par ce que il ya une continuité de travail même avant le weekend semi universel il n'arrivé pas souvent de rencontrer les problèmes.

**9- Avez-vous déjà échoué dans la réalisation d'un bilan annuel préétabli depuis l'adoption du week end semi universel ?**

C'est le D F C (département finance comptabilité) qui effectue les bilans et les inventaires, notre objectif est toujours atteins, généralement et il toujours en progression, à moins qu'il y aurait une crise ou une force extérieure.

**10- Avez-vous réussis à améliorer vos revenus et votre capitale depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez comment.**

Il ya toujours une continuité et une évolution du capitale tant que le travail ne s'arrête pas, ceci implique une amélioration de tous les aspects de notre activité, aspect budgétaire, aspect de la qualité du travail...etc.

## Fiche d'entretien N° 6

### Données diverses

Date d'entretien : 01.03.2016	sexe : féminin	niveau d'instruction : BAC +5
Durée : 30 mn	Age : 42 Ans	poste occupé : Chef de service accouage
Lieu : D M A	situation familiale : célibataire	Ancienneté : 13 Ans

### **1-Comment pourriez-vous juger l'année 2015 en matière de rentabilité ?**

Elle est bonne il ya toujours une évolution en matière de tonnage traité et par rapport au capitale financier aussi.

### **2-Quels sont les facteurs qui déterminent le taux de rentabilité portuaire ?**

Les nouvelles acquisitions de matériel, dernièrement on a réceptionnés quinze grus qui varient entre 124 tonne et 180 tonne, plus des engins de manutention comme les Clark et les portiques pour les céréales, il ya eu récemment des nouvelles réorganisations des bordées et la motivation des travailleurs dans le salaire et les primes de rendement pou ceux qui travaillent mieux.

### **3-Quelle évaluation faites-vous pour 05 ans de rentabilité depuis l'adoption du week end semi universel ?**

Il ya toujours une évolution dans chaque année avec un taux de progression de 3% au minimum d'une année à une autre, qui sont garantis par rapport aux chiffre d'affaire.

### **4-l'EPB a-t-elle enregistrée des progressions ou bien des baisses en matière de revenue annuel depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez les raisons.**

On a pas été touché par le weekend semi universel par contre on est touché par la conjoncture de l'état, notre but c'est de traité les navires le plus vite possible, il ne faut pas qu'il reste beaucoup en rad et les débarquer le plus vite possible.

**5-Avez-vous déjà enregistré une baisse de taux de trafic marchandise générale causée par le système de weekend semi-universel ?**

Non jamais, le weekend semi universel n'a jamais été un facteur contraignant, même si en perd de tonnage dans ce mois en le récupère dans le mois prochain au plus tard, et puis les directeurs et les chefs de département essayent toujours d'optimiser et de générer un maximum de tonnage par mois.

**6-Les coûts journalier attribués aux ouvriers qui travaillent le week end sont ils élevés par rapports aux jours de la semaine ??? Si oui est ce que cela pèse sur le capital financier de l'EPB ?**

Oui bien sûr, ils sont payés en heures supplémentaires, mais comme si on génère toujours un bénéfice, ceci est un plus pour l'EPB.

**7-vous arrive-t-il de payer des frais supplémentaires pour le retard de chargement ou de déchargement de marchandises causé par le système de week end semi universel ?**

Non parce que il ya des prévisions et des programmations pour le classement des navires au niveau de la C P N donc toute est calculer.

**8-Est-ce que le week end universel peut freiner les investissements envisagés par la direction du port ? Pourquoi ?**

Non il pourra jamais freiner les investissements comme le réaménagement des quais 6, 7, 8, 9, 10,11, qui a été en travaux de 2006 jusqu'au 2010 et sa n'a jamais freiner le travail au contraire le tonnage et le chiffre d'affaire ont augmenté.

**9- Avez-vous déjà échoué dans la réalisation d'un bilan annuel préétabli depuis l'adoption du week end semi universel ?**

Non il ya toujours une évolution au pire des cas de 2% par rapport entre une année et celle qui la précède, sa ne posse pas de problèmes.

**10- Avez-vous réussis à améliorer vos revenus et votre capitale depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez comment.**

Oui c'est une amélioration continue dans tous les domaines portuaires, que sa soit dans le capitale humain, la productivité, le développement et dans toute la qualité du service.

## Fiche d'entretien N°7

### Données diverses

Date d'entretien : 02.03.2016

sexe : Masculin

niveau d'instruction : BAC+5

Durée : 36 mn

Age : 35 Ans

poste occupé : Ingénieur d'état en statistique

Lieu : D M A

situation familiale : Mariée

Ancienneté : 5 Ans

### **1-Comment pourriez-vous juger l'année 2015 en matière de rentabilité ?**

L'année 2015 a été rentable, il ya toujours une évolution, il ya jamais eu de baisse, mais par contre le nombre de navires il est en baisse mais le tonnage est en hausse car on reçoit des navires de grand tonnage.

### **2-Quels sont les facteurs qui déterminent le taux de rentabilité portuaire ?**

Le tonnage débarqué, le capital humain, et les matériaux de travail.

### **3-Quelle évaluation faites-vous pour 05 ans de rentabilité depuis l'adoption du week end semi universel ?**

Positive, elle est en continuité constante, puisque le travail ne s'arrête pas même durant les jours fériés.

### **4-l'EPB a-t-elle enregistrée des progressions ou bien des baisses en matière de revenus annuel depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez les raisons.**

Toujours des hausses en matière de rentabilité, car le capital financier de l'entreprise est toujours en évolution positive.

### **5-Avez-vous déjà enregistré une baisse de taux de trafic marchandise générale causée par le système de week end semi universel ?**

Jusqu'au aujourd'hui il ya eu jamais une baisse enregistrée, mais les prochains jours peut être il y'auras une baisse avec la crise économique et la chute des prix des hydrocarbures, et surtout la limitation des quantités des importateurs par le gouvernement et donc le nombre de

navires sera peut être réduit, mais des baisses causé par le système du week end appliqué on en a jamais enregistré.

**6-Les coûts journalier attribués aux ouvriers qui travaillent le week end sont ils élevés par rapports aux jours de la semaine ??? Si oui est ce que cela pèse sur le capital financier de l'EPB ?**

Oui les ouvriers sont payés en heures supplémentaires, cela ne peut être en aucun cas évité, car il revient de droit à l'ouvrier, mais sa ne pèse pas sur le capitale financier et le chiffre d'affaire de l'EPB.

**7-vous arrive t il de payer des frais supplémentaires pour le retard de chargement ou de déchargement de marchandises causé par le système de week end semi universel ?**

On a des attente en rade et à quai, sa nous rapporte par exemple une attente à cause d'une panne d'un matériel x ou un temps péril, il aura un arrêt qui est facturer pour le client, et les surestaries en rade c'est le client ou l'armateur qui les paies.

**8-Est-ce que le week end universel peut freiner les investissements envisagés par la direction du port ? Pourquoi ?**

D'après moi le weekend semi-universel ne freine pas les investissements, il ya toujours une réussite dans chaque investissement envisagé, comme dans le cas de l'investissement avec la société Singapourienne PORTEK qui a aboutit à la création de B.M.T, ce projet d'investissement lancé en 2005 est un meilleur exemple des investissements réussis

**9- Avez-vous déjà échoué dans la réalisation d'un bilan annuel préétabli depuis l'adoption du week end semi universel ?**

Je peux dire que les bilans sont toujours atteint il ya pas d'obstacles.

**10- Avez-vous réussis à améliorer vos revenus et votre capitale depuis l'adoption du week end semi universel ? Expliquez comment.**

Le weekend semi universel c'est l'un des paramètres qui a aidé à améliorer les revenus, et aussi la politique de l'entreprise qui essaye d'améliorer la situation du port.

## Fiche d'entretien N° 8

### Données diverses

Date d'entretien : 14.03.2016	sexe : féminin	niveau d'instruction : BAC +4
Durée : 20 minutes	Age : 41 ans	Poste occupé : Chef département marketing
Lieu : DG	situation familiale : Mariée	Ancienneté : 18 Ans

### 1- parlez nous de la politique de développement ?

Le port est caractériser par ces espaces d'entreposage réduit et enclaver par la ville, donc on peut pas développer plus que ça, les statistiques de développement des travaux portuaire sont en progressions en parallèle avec le trafic de marchandise, depuis 10 ans on a presque tripler, et je peut vous dire qu'on est le seule port qui a réaliser cette performance, notre vision de développement c'est d'abord développer ces infrastructures de manière a répondre efficacement à la demande actuelle et au future.

Nous avons un schéma du directeur de développement qui prévois l'extension du port sur la mer, par ce que c'est la seule solution, et le deuxième point c'est le développement des zones logistiques extras portuaire, les ports secs, pour arriver à mettre en place le sicle efficace et arriver à satisfaire le client, de manière que la marchandise arrive de point de départ au point d'arrivé finale, nous avons également comme projet de développement le transit des passager par la gare maritime selon les normes internationale pour le bien des voyageurs.

### 2- s'agit-il d'une politique à court à moyen ou à long terme ?

Nos projets de développement sont répartis en trois types, selon la durée nécessaire à la réalisation, des projets qui demandent jusqu'à a 17mois, d'autre de deux à cinq ans, et enfin des projets qu'on a envisagés de réaliser à l'horizon 2025, d'abord nous avons un projet d'agrandir le port actuel et la première étape c'est la construction du poste 25 pour la marchandise générale, la deuxième étape c'est la construction des quais tout au long de la jeté (de Cevitale jusqu'à sidi Ali labher), avec le port pétrolier qui va être déplacé, et son espace va être dédié pour la ville, ce dernier est un projets a long terme.

### 3-Quels sont les moyens mis en œuvre pour réussir la mission de développement ?

D'abord il faut chercher les moyens de financement par le biais de l'état et des partenariats avec la contribution de l'état, la plate forme logistique, actuellement on a entamé le poste 25 et la gare maritime sous le financement propre de l'EPB, et mettre en place l'accompagnement de ces projets de développement.

**4-Le capital humain est-il inscrit dans votre politique de développement ?**

Bien sur nous avons des plans de formations, des plans de carrières pour assurer la performance du capital humain et tout ce qui est nécessaire pour subvenir à ces projets.

**5-Le processus de développement que vous êtes entrain de réaliser est-il compatible avec le weekend semi universel ? Expliquez ?**

Non on n'est pas touchés par ce qu'on a des programmes à long terme.

**6-Quel est l'étendu de l'impact positif du développement ?**

Sa nous permettra d'assurer le trafic qu'on subit actuellement, et la en commence à sentir l'attente en rade et il va y avoir des répercussions sur le client et pour ne pas déborder les clients, au niveau du port de Bejaia on traite différentes marchandises, voila pourquoi on doit disposer des aires d'entrepôts divers.

**7-Le week end semi universel influence-t-il sur les relations avec vos partenaires ?**

Non on aucun cas.

**8-Sur quels critères vous vous basez pour élaborer votre politique de développement ?**

L'étude de marché, l'étude de l'environnement, il faut veiller à ce que l'environnement ne soit pas détérioré suite aux différentes activités portuaire ,et comment l'entreprise c'est évaluer et est ce que on a les moyens d'assurer ces projets d'investissements, et bien sûr l'aspect de sécurité car il en va du devoir de l'entreprise de veiller sur la sécurité de ses ouvriers et de ses outils de travail.

**9-Quel est le rôle principal de la politique de développement ?**

C'est d'assurer la pérennité de l'entreprise.

**10-Quelle analyse faite-vous sur la politique de développement de l'EPB dans le système du weekend semi universel ?**

Bien sur il ya des obstacles, des problèmes de financement et d'agrément et aussi la lenteur administraw<sup>2</sup>tive au niveau local.

## Fiche d'entretien N°9

### Données diverses

Date d'entretien : 13.03.2016

sexe : féminin

niveau d'instruction : BAC +5

Durée: 51 minutes

Age : 47 Ans

Poste occupé : Chef département projets

Lieu : D D D

situation familiale : Mariée

Ancienneté : 15 ans

### **1- parlez nous de la politique de développement ?**

D'abord on est une direction technique, c'est-à-dire tout ce qui concerne la construction des quais, des bureaux, des hangars, et des bâtiments, et le développement du port, on gère les espaces et on construit des terres pleines avec la direction des travaux publique, et sa mission c'est de construire les œuvres d'arts, notre travail se tourne autour de sa.

On a un projet très ambitieux au terme de développement comme la gare maritime elle est la première de cette taille au niveau africain qui répond aux normes internationales.

### **2- s'agit-il d'une politique à court à moyen ou à long terme ?**

On a des projets sur les trois niveaux, à moyen terme on a des projets qui sont au court terme comme la gare maritime et le poste 25 et les zones logistiques qui sont des ports secs, une zone de 30 hectares à Bordj Bou Arridj et une autre à Ighil Ouberrak de presque 5 hectares et le poste RO-RO, pour les navires ferries de voyageurs pour la gare maritime, des quais spécialement pour les remorqueurs, et à long terme le déplacement du port pétrolier, et la construction des quais à la jetée bougie plage.

### **3-Quels sont les moyens mis en œuvre pour réussir la mission de développement ?**

C'est de mettre surtout les budgets nécessaires, les études et les procédures qu'il faut, en terme de moyens humains il y a un sous-effectif terrible malgré qu'il est indispensable. Il faut que les chefs des chantiers s'assurent toujours que les ouvriers ne manquent de rien en matière d'équipements et de logistique.

#### **4-Le capital humain est-il inscrit dans votre politique de développement ?**

Le capitale humaine est inscrit mais il n'est pas appliqué à la perfection, pour le moment on peut dire que c'est juste satisfaisant, on a récemment investis dans trois ports, deux ports au niveau de Bejaia et un autre à la wilaya de Bordje Bou Areridje

#### **5-Le processus de développement que vous êtes entrain de réaliser est-il compatible avec le weekend semi universel ? Expliquez ?**

Mais pour le weekend semi-universel sa ne pose pas de problèmes même pour les étrangers ici ils sont adaptés au programme du weekend semi-universel.

#### **6-Quel est l'étendu de l'impact positif du développement ?**

Par exemple le réaligement des postes à quais et les quais pour les remorqueurs, comme la gare maritime elle faite pour les citoyens de la ville par ce que le port est le poumons de la ville et en doit prendre en charge quelques doléances de la ville comme la brise de mer normalement elle sera clôturer par ce que elle appartient au domaine portuaire mais en la laisser ouverte pour les citoyens de la ville, et elle est en notre charge, donc l'EPB réalise les projets de développement pour le port et pour la ville de Bejaia aussi.

#### **7-Le week end semi universel influence-t-il sur les relations avec vos partenaires ?**

Non le weekend semi universel n'influence pas du tout les investissements.

#### **8-Sur quels critères vous vous basez pour élaborer votre politique de développement ?**

Ça c'est au top management, nous on fait qu'appliquer, en réalise des projets pour la ville sa c'est un critère, le manque d'espace d'entreposage, le traitement des navires et de la marchandise comme critère technique c'est a peut près tout sa qui fait élaborer les politiques de développement et aussi pour garder la place de l'entreprise au marché en sachant qu'on est le premier port en Algérie.

#### **9-Quel est le rôle principal de la politique de développement ?**

Développer le port avec des investissements et le chiffre d'affaire et bon et automatiquement sa attire de la clientèle, il ya aussi la bonne qualité du service, le business plan sur 5 ans pour une meilleure orientation du port au future et aussi l'évolution du marché international qui est une étude technique, la voie ferroviaire a conteneur pour une bonne évacuation des conteneurs a la zone extra portuaire de Tixter sis a la wilaya de Bordje Bou Ariridje, au fur et à mesure en dégage les projets prioritaires a réaliser et au segment de marchandise qui marche le mieux.

**10-Quelle analyse faite-vous sur la politique de développement de l'EPB dans le système du weekend semi universel ?**

Non il un impact positive, les projets de développement au début en eu quelque petit moment de flottement pour les shifts c'est le moment de transition qui été difficile pour tout le monde mais après tout se déroule normalement.

## **Fiche d'entretien N°10**

### **Données diverses**

Date d'entretien : 06.03.2016

sexe : féminin

niveau d'instruction : BAC +5

Durée : 28 minutes

Age : 45 Ans

Poste occupé : Chef département domaine

Lieu : D D D

situation familiale : Mariée

Ancienneté : 15 Ans

### **1- parlez nous de la politique de développement ?**

On a un programme d'investissement, d'abord il ya un acheminement très logique dans toute les structures de l'EPB, la capitainerie c'est le input de toutes les activités portuaire c'est eux qui accostent les navires, après la D M A qui prend le relai elle affecte ces moyens humaines et matérielles, et la D D D c'est elle qui s'occupe de toute ce qui entretien des espaces infra structures et super structure portuaire, les postes a quais et les défenses d'accostage et les espaces d'entreposage et les terre pleins c'est l'acheminement.

### **2- s'agit-il d'une politique à court à moyen ou à long terme ?**

On court terme infra structure comme le projet de la gare maritime qui est en court de réalisation, terre pleins, construction, poste RORO pour les remorqueurs, en a lancer la réalisation de poste 25, moyens et a long terme tout ce qui projets de développement du port a l'autre coté de la jeter et bougie plage c'est la construction d'infra structure du port (extension du port).

### **3-Quels sont les moyens mis en œuvre pour réussir la mission de développement ?**

On a déjà une planification les plans des structures d'investissement, on a besoin de l'état sinon nos besoins d'exploitation en vus l'extension de l'activité portuaire et le flux sur le port de Bejaia et à partir de la, l'expression de besoin de ce développer et de ce maintenir.

### **4-Le capital humain est-il inscrit dans votre politique de développement ?**

Bien sur on a un programme de formation ou pratiquement toutes nos structures expriment leurs besoins en matière de formation et de développement des compétences et des performances du personnel, on a mis en place aussi un système de communication interne pour l'entreprise.

**5-Le processus de développement que vous êtes entrain de réaliser est-il compatible avec le weekend semi universel ? Expliquez ?**

Le travail répartie d'une journée ou d'une semaine ou d'un mois répond toujours à une feuille de route, à une planification, mais par contre quand il ya une charge travail notre structure est surexploitée par ce qu'on a plein de projets et on est une structure de soutien pour tout le port ce qui fait le travail ne s'arrête pas. Pour le moment tout projet lancé par la direction du port, soit à l'intérieur ou à l'extérieur du domaine maritime est réalisé avec efficience.

**6-Quel est l'étendu de l'impact positif du développement ?**

Sa se traduit a travers les chiffre, la maintenant on est pour la troisième ou la quatrième année qu'on est le premier port au niveau national en matière de marchandise générale hors hydrocarbures, notre politique de développement soit humaine ou matérielles et l'amélioration des conditions de traitement des marchandises, on a fait des investissements énorme en terme d'acquisition de matériels et la réalisation des projets et des structures, Quand en veux évaluer tout sa en peut l'interpréter qu'a travers les chiffre du port.

**7-Le weekend semi-universel influence-t-il sur les relations avec vos partenaires ?**

Non jamais.

**8-Sur quels critères vous vous basez pour élaborer votre politique de développement ?**

L'analyse de feed back selon les besoins évolutifs, ils sont toujours proportionnels et relatif à l'évolution de l'activité, analyser les besoins de cette activité, car les besoins qu'on rencontre cette année ne seront pas par évidence les mêmes pour l'année d'après

Les besoins portuaire aussi en matière de structure par ce qu'on a un système d'analyse et une comptabilité analytique et aussi le système de management QHSE et tout constitue des INPUT pour arriver a nos besoins et a notre politique de développement, et aussi une étude de marché de la part de service marketing qui assure la bonne stratégie de l'entreprise et les segments de marchandise à favorisé, et en dernier lieu l'étude de l'évolution du marché comme vous le savez le marché est en changement permanent, pour cela faut accompagné ce changement avec les développements adéquats.

**9-Quel est le rôle principal de la politique de développement ?**

C'est la politique de développement qui rade tout les budgets et les investissements, c'est l'amélioration continue de nos performance et de nous mettre a l'évolution du marché et d'être près a tout changement et l'évolution optimale afin de faire face et de répondre aux exigences croissante des clients.

**10-Quelle analyse faite-vous sur la politique de développement de l'EPB dans le système du weekend semi universel ?**

Sa n'a pas d'impact sur nous on n'a pas subit sa, nous en travail avec les clients (les transitaires et les consignataires) et ces clients la son en relation directe a l'étranger donc ces eu touchés, il en fait du sort que les affaires marche et sa a un impact positive.

## Fiche d'entretien N°11

### Données diverses

Date d'entretien : 13.03.2016

sexe : Masculin

niveau d'instruction : BAC+4

Durée : 20 mn

Age : 39 Ans

Poste occupé : Chef service facturation

Lieu : D D D

situation familiale : Mariée

Ancienneté : 13 Ans

### **1- parlez nous de la politique de développement ?**

C'est la gestion des domaines de l'entreprise pour l'exploitation des clients, on a les consignataires surtout et les transitaires qui sont nos intermédiaires on a récemment investis dans trois port sec, deux ports au niveau de Bejaia et un autre à la wilaya de Bordje Bou Arridje.

### **2- s'agit-il d'une politique à court à moyen ou à long terme ?**

Généralement c'est des politique à moyens et à long terme car nos politiques de développement son de caractère durable.

### **3-Quels sont les moyens mis en œuvre pour réussir la mission de développement ?**

On a un département projets pour l'extension des infra structures et super structures, on a aussi un département entretien pour les entretiens et le département domaine pour gestion et le suivi, car parfois on rencontre des défauts de constructions causé par un mauvais suivi durant la période de réalisation.

### **4-Le capital humain est-il inscrit dans votre politique de développement ?**

Oui c'est sur, pour l'amélioration et le suivie des actions, au niveau de la D M A c'est les engins surtout, la D D D c'est les terre pleins et les bassins.

### **5-Le processus de développement que vous êtes entrain de réaliser est-il compatible avec le weekend semi universel ? Expliquez ?**

Non, il ya aucun problème, avant il y'avait un problème au niveau de la D F C le dimanche à cause du cours de dollar et le décalage des journées pour le transfère de l'argent.

**6-Quel est l'étendu de l'impact positif du développement ?**

C'est toujours positif, on a le réaligement des quais et l'extension de port, le projet de réaligement entre les quais va offrir six nouveaux postes à quai à la faveur du port.

**7-Le week end semi universel influence-t-il sur les relations avec vos partenaires ?**

Non, il ya toujours une permanence au niveau de la D D D pour ne pas freiner les relations avec nos partenaires et le service entretien qui travail le vendredi.

**8-Sur quels critères vous vous basez pour élaborer votre politique de développement ?**

Par exemple l'entrepasage on des marchandises débarquer et les terre pleins sont saturées donc en doit chercher ou déposer la marchandise et pour sa on a réalisé le réaligement des quais et une extension pour entreposage et le matérielle et les terres pleins pour satisfaire les clients, on se basse sur sa.

**9-Quel est le rôle principal de la politique de développement ?**

Le rôle principal est la satisfaction des clients.

**10-Quelle analyse faite-vous sur la politique de développement de l'EPB dans le système du weekend semi universel ?**

10-Dans le domaine financier avant on rencontre des problèmes avec les banques étrangères pour le transfert d'argent et de document, mais après l'adoption du weekend semi universel sa a facilité la tache.

## Fiche d'entretien N° 12

### Données diverses

Date d'entretien : 23.03.2016

sexe : Masculin

niveau d'instruction : BAC +5

Durée : 28 minutes

Age : 44 Ans

Poste occupé : Directeur logistique

Lieu: D D D

situation familiale : Mariée

Ancienneté : 15 Ans

### **1- parlez nous de la politique de développement**

On évolue dans un secteur très sensible et hautement stratégique par ce qu'il a des particularités, c'est un port qui a de différentes organisations, il est stratégique par ce que en assure des activités de soutien au commerce extérieure, nous somme à la fois l'autorité portuaire qui a un rôle d'assurer un bien et l'entité économique purement commerciale, tout ce qui est capitainerie, les domaines, la gestion des domaines et la sérénité de l'entreprise en terme de réalisation et de gestion des plans d'eau, aussi la gestion de la rade et des escales et la gestion des navires, plus l'activité purement commerciale qui est assurer par deux structures qui sont la D M A et le remorquage portuaire.

On assure la conjonction terre mère, donc notre politique se base sur l'investissement commerciale agressive qui veille à répondre aux exigences des clients par ce qu'on a plusieurs qualité de clients.

### **2- s'agit-il d'une politique à court à moyen ou à long terme ?**

On a des politiques a court et a moyen et a long terme, nous sommes sur plusieurs projets comme le réalignement des quais qui déjà achevée, la gare maritime, nous avons la réalisation du poste a quai 25, nous avons inaugurerai le port sec tex terre qui une plate forme logistique c'est le prolongement du port et sa fait partit de la politique de facilitation d'export.

### **3-Quels sont les moyens mis en œuvre pour réussir la mission de développement ?**

L'entreprise investie beaucoup surtout dans le facteur humain, elle développe des compétences, des formations de perfection et bien sûr le développement de la logistique et on a investis dans l'équipement et le système de formation.

#### **4-Le capital humain est-il inscrit dans votre politique de développement ?**

Oui bien sur on ne peut pas opter pour une haute technologie sans former le facteur humain, l'entreprise encourage a complété des formations ici et à l'étranger pour répondre aux exigences de cette activité sans les moindres soucis.

#### **5-Le processus de développement que vous êtes entrain de réaliser est-il compatible avec le weekend semi universel ? Expliquez ?**

Le travail et organiser et planifier à l' avance selon une feuille de route qu'on doit suivre a la lettre.

#### **6-Quel est l'étendu de l'impact positif du développement ?**

C'est les chiffres qui le démontrent, en est en évolution en a un trafic qui augmente d'année en année, nous avons des rendements des manutentions de plus en plus supérieures en norme et nous avons une meilleure stabilité sociale, on a aussi développé un partenariat avec le géant PORTEK spécialisé dans les terminaux a conteneur qu'on a appelé B.M.T, ce partenaire a permet tout d'bord de créer des emplois, il traite les conteneur débarqués au port de Bejaia, et génère un bénéfice pour l'EPB.

#### **7-Le week end semi universel influence-t-il sur les relations avec vos partenaires ?**

Pas du tout en travail toujours 7/7, notre matière première c'est l'exploitation, le chargement et le déchargement des marchandises.

#### **8-Sur quels critères vous vous basez pour élaborer votre politique de développement ?**

La politique de développement se basse sur une certaine série d'objectif recherchés et sur des critères de diversification des politique de développement, et carrément de développer d'autres services logistique c'est-à-dire développer les transports et le stockage des marchandises, et de se développer par une bonne stratégie de développement et aussi en a une politique de partenariat comme la B M T qui une société mixte et elle est en évolution permanente.

#### **9-Quel est le rôle principal de la politique de développement ?**

Développer le port et son chiffre d'affaire et d'offrir une meilleur qualité de service.

#### **10-Quelle analyse faite-vous sur la politique de développement de l'EPB dans le système du weekend semi universel ?**

Aujourd'hui il ya pas un effet vraiment négative sur l'activité de développement et le travail en général, tout projet de développement lancé est réalisé sans obstacles.

## Fiche d'entretien N°13

### Données diverses

Date d'entretien : 23/03/2016

sexe : Masculin

niveau d'instruction : Bac +5

Durée : 35 minutes

Age : 40 ans

poste occupé : Directeur D Z L E P

Lieu de: D Z L E P

situation familiale : Marié

Ancienneté : 14 ans

### **1- parlez nous de la politique de développement ?**

D'abord en un plans de développement et un budget plus de 13 milliards DA, il est réparti au tour de certains projets stratégique, essentiellement sont des projets d'investissement sur des quais, on a les zones logistiques extra portuaire, nous avons d'autre projets commerciale comme la gare maritime avec un parking à étage c'est un service public et le poste à quai 25 qui sont des projets commerciaux, il ya aussi le porte remorqueur.

### **2- s'agit-il d'une politique à court à moyen ou à long terme ?**

Notre politique de développement c'est de soutenir les activités commerciales et le service public en sachant que toutes les activités agrandis.

On a des projets a court terme, a moyen terme, et a long terme, on a des schéma de développement sur 20 ans par exemple le schéma d'extension du port jusqu'à 2050, le port il a des rattachements avec le ministère des transport et le rattachement avec les travaux public, comme le réalignement des quais financer par l'état par ce que il appartient a l'état, le schéma d'investissement c'est nous qui le réalise et la direction des travaux public participe au financement et a la réalisation et sa demande du temps et beaucoup d'argent donc il faut un subvention étatique.

### **3-Quels sont les moyens mis en œuvre pour réussir la mission de développement ?**

D'abord il faut réserver de l'argent et c'est la D D D qui s'occupe des moyens matériaux et du financement.

### **4-Le capital humain est-il inscrit dans votre politique de développement ?**

Sur le terrain je dirais que ce n'est pas assez, malgré que le capital humain soit inscrit officiellement, mais c'est encourageant et cela progresse avec le temps.

**5-Le processus de développement que vous êtes entrain de réaliser est-il compatible avec le weekend semi universel ? Expliquez ?**

On est prêt à travailler 7/7j et 24/24h en a même constituer une troisième équipe s'il ya une charge du travail et pour le quatrième shift en fait appel a une équipe qui est payés en heures supplémentaires et sa se fait en rotation des équipes.

**6-Quel est l'étendu de l'impact positif du développement ?**

C'est le retour aux investissements, création d'emplois directe et indirecte, mesure de facilitation logistique et de permettre aux clients de faire sortir leurs marchandises avec de meilleurs conditions c'est-à-dire respecter le délai, la qualité, les couts. La sécurité pour mieux protégé la ville par ce que en va déplacer le port pétrolier pour la sécurité de la ville, aussi l'EPB a réalisé trois zones extra portuaire dont deux a Bejaia et une a la wilaya de Bordje Bou Ariridje

**7-Le week end semi universel influence-t-il sur les relations avec vos partenaires ?**

Oui certainement, par ce que l'état a ressenti une perte économique vus le transfert d'argent d'une banque algérienne vers une banque étrangère sa posse problèmes, je pense que l'économie est touché en est revenue a la même logique qu'avant c'est bien d'avoir appliqué le weekend semi universel mais pas assez, je pense qu'il faut allez au weekend semi universel par ce que nos principaux partenaires sont des chinois, des français, et des espagnoles, soit disant en a gagner un jours du weekend semi universel mais c'est pas suffisant, il ya des effets pour sa par exemple quand j'appel un partenaire étranger le dimanche je trouve son portable fermé et eux aussi quand t ils m'appel le vendredi mon portable est éteint.

**8-Sur quels critères vous vous basez pour élaborer votre politique de développement ?**

C'est des critères de retour aux investissements, critère de sécurité au sens large et facilitation de travail, les navires et les passagers en fait de notre mieux pour que sa déroule dans des conditions favorable.

**9-Quel est le rôle principal de la politique de développement ?**

On essaye de mettre l'entreprise dans une meilleure position à long terme et avoir d'autres projets d'investissements.

**10-Quelle analyse faite-vous sur la politique de développement de l'EPB dans le système du weekend semi universel ?**

Non il ya pas d'obstacle on travail tout le temps 7/7, on juste un sur cout le samedi mais sinon on fait en sorte que tout le monde nous suit, la douane, les banques sa sera mieux pour tout le monde.

Le weekend semi universel sa a un coté positive mais sa n'a pas vraiment changer par ce que on été avant près a travailler 7/7.

## **Fiche d'entretien N°14**

### **Données diverses**

Date d'entretien : 13 .03.2016

sexe : Masculin

niveau d'instruction : BAC +5

Durée : 20 minutes

Age : 41 Ans

Poste occupé : Ingénieur d'étude

Lieu : D D D

situation familiale : Mariée

Ancienneté : 5 Ans

### **1- parlez nous de la politique de développement ?**

On a lancé de projets pour l'entreprise comme Texterre port sec de 30 hectar a bordj Bou Ariridj et ighil ouberwak de 5 hectares, l'objective c'est de libéré le port par ce que on est très étroit on n'a pas beaucoup de ressources, on est limité par les assez de développement, pour transporter la marchandise par train et l'objective c'est de permettre a tous les clients de l'est d'envoyer leurs marchandises via cet basse logistique afin de dégager plus d'espace et de libéré la ville des camions, on n'a un troisième port sec mais on n'a pas encore de terrain et le projet de la gare maritime c'est un investissement et le poste 25 sa va nous permettre d'entamer l'extension du port sur la jeter, il faut noter aussi que la plus part des chantiers sont opérationnels sept jours sur sept tout au long de la durée de réalisation.

### **2- s'agit-il d'une politique à court à moyen ou à long terme ?**

Les ports sec sont des projets a court terme, à moyen terme on a entamé le réalignement entre les quais, enfin à long terme on a envisagé l'expansion du port vers la jeté, les chantiers auxquels se déroulent différent travaux sont opérationnels sept jours sur sept.

### **3-Quels sont les moyens mis en œuvre pour réussir la mission de développement ?**

Personnellement je dirai qu'il est nécessaire de dispose de plusieurs moyens humain et matériels pour bien mener toute mission de développement, on à débouché environs 1000 milliards de centimes propre à l'entreprise, et aussi on a investis dans le matérielles acheté en 2015 des grues sophistiqués, et une planification est aussi indispensable car après que le directeur de développement ai terminé l'étude d'un projet, la planification viendra en second lieu.

#### **4-Le capital humain est-il inscrit dans votre politique de développement ?**

Oui bien sur, vers la fin de chaque année toutes les directions transmises à la direction qui s'occupe du développement du capital humain leurs besoins en ressources humaines, et leurs besoins en matière de formation et de développement du personnel.

#### **5-Le processus de développement que vous êtes entrain de réaliser est-il compatible avec le weekend semi universel ? Expliquez ?**

Nous le port on travaille beaucoup plus avec les étrangers donc le weekend semi-universel ça nous arrange et ça sera mieux s'il était un weekend universel, mais jusqu'à présent aucun incident n'a été signalé.

#### **6-Quel est l'étendu de l'impact positif du développement ?**

C'est plus de rentabilité, on traite plus de navires mieux qu'avant, aussi on est en train de réaliser une gare maritime qui va moderniser le transit passagers, et permet de fluidifier le trafic.

#### **7-Le week end semi universel influence-t-il sur les relations avec**

Oui d'une manière positive c'est clair.

#### **8-Sur quels critères vous vous basez pour élaborer votre politique de développement ?**

Selon les besoins de rentabilités et de compétitivité par rapport aux autres ports, et les prévisions de développement, et l'analyse des besoins du partenaire aussi, car un projet de développement envisagé doit contenir une marge de priorité pour le partenaire, comme le cas des clients aussi, on doit respecter nos engagements envers eux et on ne peut pas les priver de bénéficier des projets de développement.

#### **9-Quel est le rôle principal de la politique de développement ?**

C'est de mettre l'entreprise face aux prévisions par les politiques à moyen et à long terme, avec le poste à quai 25 on va être traité mieux qu'avec dix postes à quai.

On est le plus grand opérateur de la région on participe dans la réflexion de celle de la ville.

#### **10-Quelle analyse faite-vous sur la politique de développement de l'EPB dans le système du weekend semi universel ?**

On n'a pas d'obstacle elle se déroule bien, on réussit toujours nos politiques de développement, et le chiffre d'affaire est bon.