



**Université Abderrahmane Mira de Bejaia**  
**FACULTE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES**  
**DEPARTEMENT DES SCIENCES SOCIALES**

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

**Thème**

**« Le rôle de système qualité hygiène sécurité  
environnement, dans l'amélioration de la santé et  
sécurité au travail ».**

**Cas des marins à l'entreprise portuaire Bejaia. (EPB)**

**Réalisé par:**

BOUAHMED Nadira.

BENMAKHLOUF Lamia.

**Encadreur :**

M<sup>r</sup>: AMRANE HACENE .

**Année universitaire 2014-2015**

## REMERCIEMENTS

*Nos profonds remerciements sont adressés à notre promoteur  
M<sup>R</sup> AMRANE Hacene pour ses critiques et ses conseils si précieux,*

*Nous remercions aussi tout le personnel de l'EPB et en particulier  
M<sup>elle</sup> BARCHICHE Amel qui nous a aidé et orienté tout au long  
de notre stage, ainsi que tous les marins pour  
leur accueil et de nous avoir dévoilé les raisons du plaisir qu'ils  
trouvaient dans leur travail et les raisons de leur souffrance et de leurs  
inquiétudes.*

*Nous tenons également à remercier l'ensemble des enseignants de la  
faculté des sciences et social, en particulier le responsable de la spécialité  
le Dr Abdel Halim BERRETIMA, pour la qualité de leurs cours,  
ainsi que le personnel de la bibliothèque qui nous a aidés dans nos  
recherches bibliographiques.*

*Et enfin nous remercions tous ceux qui nous ont aidés de près ou de le  
loin pour l'élaboration de ce modeste travail.*

## **DEDICACE**

*Les efforts et sacrifices consentis pour l'élaboration de ce  
Travail ont été portés par une pensée empreinte de gratitude à  
L'égard de ceux qui n'ont reculé devant aucun obstacle pour assurer*

*Mon épanouissement et ma réussite : Mes Cher parents.  
Ma chère binôme « Bouahmed nadira » et à toute sa famille*

*À mes sœurs, mes frère et à toute ma famille*

*Et enfin à tous mes amis et camarades de classe.*

*Lamia.*



## *Dédicaces*

*Je dédie ce modeste travail qui est le fruit de plusieurs années d'études à :*

*Mes chers et respectueux parents en récompense à leurs sacrifices et à leur clairvoyance qui*

*Nous ont servi et me serviront tout au long de ma vie.*

*Mes chers frères qui m'ont toujours encouragé durant mon parcours universitaires.*

*Mes chères sœurs et leur époux pour leur soutien*

*Tous mes oncles et mes tantes*

*Tous mes neveux et mes nièces*

*Mes chers cousins et mes cousines*

*Ma chère binôme « Benmakhlouf Lamia » et à toute sa famille*

*Tous mes amis (es) et tous ceux qui ont contribué à la réalisation de ce travail.*

*Tous les enseignants de la spécialité de la sociologie de la santé*

*Toutes les personnes que j'aime et qui m'aiment.*

*Nadira*

## *Liste des abréviations*

<b>ACT</b>	Amélioration des conditions de travail
<b>OMI</b>	Organisation maritime international
<b>OMS</b>	Organisationnel mondial de la santé
<b>OIT</b>	Organisation international de travail
<b>ISO</b>	International standard organisation
<b>QHSE</b>	Qualité hygiène sécurité environnement
<b>OHSAS</b>	Occupational Health and safety Assessment Series
<b>GOHNET</b>	The global occupational health network
<b>STCW</b>	Standards of training certification and watch keeping for seafarers
<b>SMI</b>	Système management intégrée
<b>EPI</b>	Equipement de protection individuelle
<b>EPC</b>	Equipement de protection collective
<b>MP</b>	Maladies professionnelle
<b>AT</b>	Accident de travail
<b>SST</b>	Santé et sécurité au travail
<b>PDCA</b>	La méthode (planifier-développer-contrôler-ajuster)
<b>RH</b>	Ressources humaine
<b>TMS</b>	Trouble musculo-squelettique
<b>EPB</b>	Entreprise portuaire de Bejaia
<b>CHSCT</b>	Le comité d'hygiène, sécurité et des conditions de travail

## *Liste des tableaux et figures*

<b>N° TABLEAU</b>	<b>Titre</b>	<b>PAGE</b>
<b>01</b>	Effet nocifs sur la santé à court et long terme de l'exposition à des niveaux de bruit excessifs	<b>44</b>
<b>02</b>	Effet nocifs sur la santé à court et long terme de l'exposition à des niveaux de vibration excessive.	<b>45</b>
<b>03</b>	Effectif permanent arrêté au 31 janvier 2015	<b>66</b>
<b>04</b>	Effectifs de la population mère répartie en trois directions et en trois catégories socioprofessionnelles	<b>66</b>
<b>05</b>	Effectifs de la population d'étude qui répartie en trois direction et trois catégories socioprofessionnelles	<b>67</b>
<b>06</b>	Les caractéristiques de la population d'étude	<b>68</b>
<b>07</b>	Condition de travail des marins a l'EPB	<b>77</b>
<b>08</b>	Les risques que rencontrent les marins	<b>81</b>
<b>09</b>	Les acteurs de l'amélioration du travail à l'EPB	<b>83</b>
<b>10</b>	Le principe de l'amélioration des processus de l'EPB avec le cycle PDCA	<b>89</b>
<b>11</b>	Les types de formation que les marins ont suivis	<b>92</b>
<b>12</b>	Les types de la sensibilisation à l'EPB	<b>97</b>
<b>Figure N° 1</b>	Intégration du QSE des principes de management	<b>88</b>

# SOMMAIRE

<u>Intitulé</u>	<u>Page</u>
<i>Liste des abréviations</i>	
<i>Liste des figures et des tableaux</i>	
<b>Introduction générale.....</b>	<b>1</b>

## **Partie Théorique et méthodologique**

### **Chapitre I : La problématisation de l'objet**

Introduction.....	6
<b>1 - Les raisons du choix du thème.....</b>	<b>6</b>
<b>2 - Les objectifs de la recherche.....</b>	<b>7</b>
<b>3 - Les études antérieures.....</b>	<b>7</b>
<b>4 – Problématique.....</b>	<b>13</b>
<b>5 – Hypothèses.....</b>	<b>16</b>
<b>6 - Définition des concepts clés.....</b>	<b>17</b>
Conclusion.....	21

### **Chapitre II : Le système QHSE et la santé sécurité au travail**

Introduction.....	23
<b>1- L'entreprise, un système.....</b>	<b>23</b>
<b>2- Définition de système QHSE.....</b>	<b>24</b>
<b>3- La santé et sécurité au travail.....</b>	<b>25</b>
<b>4- Les principes généraux de la prévention.....</b>	<b>26</b>
Conclusion.....	33

### **Chapitre III : Les risques professionnels**

Introduction.....	35
<b>1- Définition de risque.....</b>	<b>35</b>

2- Les catégories de risques.....	35
3- Les différents types de risque.....	36
4- Accident de travail.....	41
5- Les maladies professionnelles.....	43
6- Les risques liés aux marins.....	44
Conclusion.....	52

#### **Chapitre IV : La présentation de l'Entreprise Portuaire de Bejaia.**

Introduction.....	54
1- Historique de l'EPB.....	54
2- Situation géographique.....	55
3- Missions et activités de l'EPB.....	56
4- Description des services.....	57
5- Présentation des différentes structures de l'EPB.....	58
6- Les infrastructures et les équipements.....	62
7- Les effectifs de l'EPB.....	62
Conclusion.....	63

#### **Chapitre V : Méthodologie utilisée**

Introduction.....	65
1- Présentation de l'organisme d'accueil.....	65
2- La population mère.....	66
3- L'échantillonnage.....	67
4- La population d'enquête.....	67
5- Les caractéristiques de la population d'étude.....	68
6- Méthodes et techniques utilisées.....	69
7- Définition du lieu de l'enquête et la durée de l'enquête.....	73
8- Protocole de la recherche.....	73
Conclusion.....	74

## **Partie pratique analyse et interprétation des résultats**

### **Chapitre VI : Condition de travail et santé sécurité au travail à l'EPB**

Introduction.....	77
1- Les conditions de travail des marins.....	77
2- Les risques du métier.....	81
3- Les acteurs de l'amélioration du travail.....	83
Conclusion.....	86

### **Chapitre VII : Formation et sécurité santé au travail : la politique QHSE au sein de l'EPB**

Introduction.....	88
1- La politique QHSE au sein de l'EPB.....	88
2- La formation des marins.....	91
3- Types de formation suivi par les marins.....	92
Conclusion.....	94

### **Chapitre VIII : Sensibilisation et santé sécurité au travail : mesure de prévention**

Introduction.....	96
1- La sensibilisation pour améliorer la santé des marins.....	96
2- Sensibilisation par l'information.....	97
3- Sensibilisation par la formation.....	98
4- Sensibilisation au port des EPI.....	98
Conclusion.....	99

<i>La vérification des hypothèses</i> .....	101
---	-----

<b>Conclusion</b> .....	104
-------------------------	-----

#### **Liste bibliographique**

#### **Liste de photos**

#### **Annexes.**

# *Introduction*

# INTRODUCTION GENERALE

---

Aujourd'hui la santé au travail est identifiée par plusieurs facteurs d'altération de la santé par le travail, les conditions de travail peuvent mettre la santé du salarié en danger, en effet les mauvaises conditions physique et morales conduisent à des accidents de travail et des maladies professionnelles

L'entreprise plus ou moins importante, bien insérée dans son tissu industriel, urbain et social, peut avoir des finalités différentes tel qu'elle est perçue par un patron, un syndicaliste, un employé ou par l'administration, elle peut être également considérée comme un système conçu et animé par des hommes, qui reçoit, transforme, émet des produits ou services et rencontre dans l'exercice de ses activités des perturbations telles que pollutions, accidents, maladies, non-qualité, pannes...Ets, que nous appellerons dysfonctionnements.<sup>1</sup>

On entend par santé et sécurité au travail les conditions physiologiques, physiques et psychosociales auxquelles la main-d'œuvre d'une organisation est soumise dans un environnement de travail donné, selon Didier Fassin et Boris hauray « *la santé ne se limite pas à la « non-maladie », la peur, la gêne, l'inconfort, l'irritation, les douleurs, la fatigue, l'ennui, les frustrations méritent qu'on s'en préoccupe* »<sup>2</sup>, Ce concept suscite des réactions fondamentales et variées de la part des organisations, c'est la responsabilité sociale et humaine qu'il éveille le plus souvent. On entend par bien- être au travail, la nécessité d'assurer la santé des employés au-delà des exigences juridiques. Veiller au bien-être des employés devient un objectif de gestion des ressources humaines ayant des répercussions directes sur la productivité de l'entreprise.

La gestion de la santé et de la sécurité au travail est une activité complexe qui fait appel à l'expertise des spécialistes de nombreuses disciplines telles que l'hygiène du travail, la médecine de travail, la psychologie et l'ergonomie , de plus la gestion de la santé et de sécurité du travail s'intéresse non seulement aux conditions physiques existant sur le lieu de travail, mais aussi à la santé mentale des travailleurs et le bien-être psychologique , de même

---

<sup>1</sup> MOUTON Jean-Pierre et CHABOU Jack, *la sécurité en entreprise*, Edition DUNOD, Paris, 2003, p.5

<sup>2</sup> FASSIN Didier et HAURAY Boris, *santé publique*, Edition la découverte, Paris, 2010, p273

qu'à la protection de la communauté environnante contre la pollution et l'exposition a des substances toxique.

A ce titre l'activité maritime suppose des navires et des hommes pour les exploiter, les professionnels de mer et du commerce maritime sont nombreux et variés , pour nous limiter , nous ne parlerons pas des métiers qui se rattachant à l'exercice de la pêche en mer, marins-pêcheurs et autres mareyeurs et non plus a des métiers de la plaisance ( car il en existe maintenant),mais nous parlerons de marin portuaire pour nous en tenir a seul navire de commerce, car c'est toute une constellation de métiers qui concourt à sa conduite et son exploitation.

En premier rang, bien entendu se trouve l'armateur, mais l'armateur ne pourrait rien sans les gens de mer, le métier des marins est le métier de base, à côté de ces professionnels existent de nombreux métiers auxiliaires, les uns ont pour objet de fournir un aide technique soit pour la conduite ou la manœuvre des navires (ce sont les pilotes ou remorqueurs) comme le remorquage ou le pilotage.

Le milieu maritime reste toujours un milieu nuisible, et parmi les métiers les plus risqués dans le monde du travail, car ces derniers sont confrontés à une puissance et une dangerosité naturel à ce sujet on prête à Platon ou a Aristote la phase suivante « il y a trois sortes d'homme : les vivants, les morts, et ceux qui vont sur la mer ». <sup>3</sup>

Afin de permettre une vision sociologique et une analyse scientifique des risques professionnels de l'activité maritime, et pour répondre aux objectifs de notre enquête nous avons met l'accent sur l'importance du système QHSE dans l'amélioration de la santé des marins au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia.

Ce présent travail est présenté en deux parties théorique et méthodologique et une partie pratique.

La partie théorique et méthodologique est constituée de Cinq chapitres :

- ✓ le premier chapitre théorique englobe les raisons du choix du thème, les objectifs de la recherche, les objectifs de la recherche, les études antérieurs, la problématique, les hypothèses et enfin définition des concepts clés,
- ✓ le deuxième chapitre comportera sur le système de santé et sécurité au travail,

---

<sup>3</sup> - KOWALSKI Jean-Marie, « *les marins et la mort actualité d'un mythe* », n°492, Décembre 2011, p1 [http://www.ifmer.org/assets/documents/files/revues\\_maritime](http://www.ifmer.org/assets/documents/files/revues_maritime) consulté le 05 /02 /2015 à 19 :25

- ✓ le troisième sera consacré aux risques professionnels qui contiennent deux volets : dans le premier volet on va traiter les accidents de travail et le deuxième on va traiter les maladies professionnelles.
- ✓ Le quatrième chapitre sera consacré à la présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia
- ✓ le cinquième chapitre sera consacré au plan méthodologique de notre étude (méthode, technique utilisée et population d'enquête, échantillon de l'enquête,.....etc.)
- ✓ Et enfin la partie pratique qui contient l'analyse des données investies dans notre terrain de recherche, cette étape comportera deux chapitres : les conditions de travail des marins, la politique QHSE au sein de l'EPB et le rôle de formation à la santé sécurité au travail , et le dernier chapitre sur la sensibilisation pour améliorer la santé des marins, et puis une synthèse qui confirme ou infirme les hypothèses proposées au début de la recherche.

Nous avons conclu notre étude par une conclusion qui contient les résultats finals.

*Partie théorique*  
*Et*  
*Méthodologique*

# *Chapitre I :*

*Problématisation  
de l'objet d'étude*

## Introduction

Ce chapitre est essentiellement structuré autour de la problématique et des hypothèses. On premier lieu, nous présenterons les raisons qui nous ont conduits à choisir le thème, ainsi l'objectif à atteindre, en troisième lieu nous exposerons des études antérieures, et la problématique de recherche, les hypothèses qui sont à confirmer ou infirmer, ainsi que les définitions des concepts clés on finira par une petite conclusion.

### 1-Les raisons du choix du thème :

Toute recherche scientifique doit avoir un but principal bien précis, Sachant qu'il n'existe pas un thème plus important qu'un autre précisément en Sociologie. D'après Maurice Angers « le choix du sujet et l'évolution de la Faisabilité d'une recherche représentent le premier moment de la formulation du Problème de recherche ».<sup>1</sup>

Cependant , notre intérêt de recherche a été éveillé par différentes sources d'inspirations, on peut citer notamment :

- Découvrir l'impact du rôle de système QHSE et l'amélioration de la santé et la sécurité sur le développement de l'entreprise ainsi que son personnel marin.
- L'importance des deux sujets « systèmes QHSE» et « la prévention des risques» dans tous les organismes surtout à l'EPB.
- S'approcher de plus en plus du milieu professionnel, et acquérir certaines Connaissances en gestion des risques professionnels.
- La place et la position que le port de Bejaia occupe aujourd'hui et le rôle qu'il joue dans le développement économique du pays.
- La découverte du monde du travail au sein de l'EPB.
- L'EPB est le milieu ou les travailleurs sont exposés aux dangers et aux divers risques.
- En tant qu'étudiant, on cherche à ramener quelque chose de nouveau pour notre spécialité à travers ce thème.

---

<sup>1</sup> - ANGERS Maurice, *Initiation pratique à la méthodologie des sciences sociales*, Edition Casbah, Alger, 1997, P78.

## 2-Objectifs de recherche :

Chaque recherche ou étude scientifique vise des objectifs à atteindre dans le bon sens, nous avons choisis ce thème, car notre but consiste essentiellement à avoir des idées réelles sur le système d'analyse des risques et des méthodes de prévention à partir de la QHSE dans qu'elles les marins exercent leur activité, et relever l'impact de ces relations sur leur système de santé et la sécurité pour le développement de l'entreprise et on :

- pourront expliquer les dangers associés au travail avec des gens de mer (outils, moyens, lieu, climat).
- pourront décrire les procédures de sécurité applicables au pays.
- connaîtront l'Evaluation des Risques, basée sur la tâche.
- apprendront les conditions relatives aux connaissances de base en secourisme pour tout le personnel marin.

## 3-Les études antérieures :

### 1/ Etudes qualitative sur des accidents auprès des marins

Etude sociologique sur les accidents de travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne, c'est une enquête qualitative auprès des marins réalisé pour la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de l'emploi de Bretagne<sup>2</sup>.

Une enquête réalisée par Véronique Daubas –Letourneux, responsable scientifique auteure du rapport final, en collaboration avec Amélie Nicolas, chargée d'études.

L'enquête sociologique réalisée repose sur le témoignage de 29 marins pêcheurs ou conchyliculteurs de Bretagne qui ont participé à l'enquête.

C'est une étude des récits sur les circonstances de survenue des accidents du travail maritime renvoie à des éléments connus mettant à jour un travail dangereux une pénibilité du métier de marin, particulièrement forte à la pêche au large mais qui se retrouve sous dives aspect dans les autres genres de navigation les conditions météorologiques, les outils et les

---

<sup>2</sup>- LETOURNEUX Daubas v, « *Etude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne* », 2012, pp1-30.  
[www.bretagne.directe.gouv.fr/.../Daubas-Letourneux\\_Rapportfinal\\_D](http://www.bretagne.directe.gouv.fr/.../Daubas-Letourneux_Rapportfinal_D) consulté le 11/03/2015 à 22:23

engins manipulés pendant les opérations de pêche (cordages, bouts , treuils, chalut , filet , dragues.....) le travail de ramendage, le port de charges lourdes, la fatigue accumulée au fil de la marée sont ainsi autant d'éléments qui ressortent de description des circonstances de survenue des accidents du travail maritime.

En demandant aux marins de décrire le plus finement possible leur activité de travail et le contexte dans lequel sont survenus les accidents, l'enquête a permis de situer les récits d'accidents du travail dans leur contexte organisationnel , les récits recueillis auprès des marins mettent ainsi en évidence des choix d'organisation de travail.

Cette enquête permet d'apporter un nouvel éclairage, complémentaire de statistiques, sur les enjeux de la santé au travail dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne , a cotés des chiffres et des taux d'accidents alarmants, les témoignages apportés par les marins sont venus rappeler que les atteintes a la santé d'origine professionnelle (accident du travail, maladie professionnelles, inaptitude définitive) sont inscrites dans des rapports sociaux qui montrent qu'au delà de l'image fataliste d'un " métier dangereux" il importe de questionner les conditions de travail et d'organisation qui peuvent encourager des prises de risque ou des dénis du risque, en particulier a la pêche .<sup>3</sup>

## **2/ Les accidents du travail dans la pêche maritime :**

C'est une étude effectuée sur « les accidents du travail dans la pêche maritime »<sup>4</sup>, il comprend deux parties intitulées respectivement 'analyse des données sur les accidents du travail à la pêche maritime dans les pays de la communauté économique européenne de 1977 à 1980 et l'analyse des situations de travail dans la pêche maritime.

Une étude réalisée par M.ANDRO, P.DORVAL, G.LE BROUAR (institut universitaire de technologie l'orient), LE PLUART (médecin des gens de mer, associé aux recherches a l'I.U.T). Rapport portant sur les accidents du travail devait être considéré comme un dysfonctionnement dans un système.

Le contexte dans lequel se manifeste ce dysfonctionnement, définissant l'activité du travailleur est, rappelons-le, formé de quatre composantes : l'individu, la tâche, le matériel et le milieu.

<sup>3</sup>- LETOURNEUX Daubas op.cit., pp1-30.

<sup>4</sup>- M.ANDRO et al., « *les accidents du travail dans la pêche maritime (étude faite pour compte de la communauté économique européenne, partie II* », octobre 1983, pp18-31  
<http://archimer.ifremer.fr/doc/00104/21569/19149.pdf> consulté le 20/03 /2015 à 20 :10

L'analyse épidémiologique développée dans la partie permet d'obtenir un grand nombre de renseignements sur l'accidentalité des marins –pêcheurs, n'est cependant pas suffisantes en soi, pour décrire l'ensemble des moyens à mettre en œuvre dans le cadre d'une politique globale de prévention recherchant une meilleure sécurité au travail des marins, pêcheurs.

La connaissance de l'environnement de travail est un élément tout aussi essentiel à la réalisation de cet objectif : c'est l'objet de cette étude.

Ce travail se situe résolument dans le cadre d'une approche systémique des problèmes de sécurité, approche dont les aspects féconds ne sont plus aujourd'hui à démontrer.

Il met ainsi en évidence :

Dans le domaine des accidents du travail, et quel que soit le pays considéré :

- la prédominance des tâches de manœuvres dans l'origine des accidents du travail, et l'importance que revêtent ces tâches à l'occasion des chutes par-dessus bord,
- la prédominance des engins de pêche, treuils et câbles comme cause immédiate des accidents du travail,
- la question influence de l'activité sur les accidents liés aux chutes d'actions le fait dominant que constitue l'importance des accidents aux mains,
- l'importance des chutes dans l'origine des accidents~ quai, ou la main est également la partie du corps la plus atteinte.

Dans le domaine de l'environnement du marin au travail, au travers de l'échantillon étudié:

- le caractère séquentiel du travail des marins,
- l'importance que revêtent charge physique et charge mentale de travail les problèmes préoccupants posés par les nuisances sonores
- La nécessité d'un renforcement de l'éclairage des postes~ risques (panneaux...).
- la nécessité de prendre en compte un éclairage évitant l'éblouissement direct.

L'ensemble de ces résultats suggère de développer un certain nombre d'action :

Dans le domaine de la prévention

On prendra ici en compte sécurité intégrée et protection individuelle, la sécurité intégrée sera mise en œuvre dans la conception du poste de travail et des techniques de pêche

utilisées ainsi que dans la lutte contre les nuisances sonores, et l'aménagement des systèmes d'éclairage.

La protection individuelle concernera essentiellement certains postes de travail, ou l'intégration de la sécurité dès la conception du navire ne saurait suffire (travail aux panneaux, travail près de la rampe arrière, travail des mécaniciens).

Dans le domaine de la formation

Les résultats obtenus ici, tant dans le domaine des accidents du travail que dans celui de l'environnement du marin -pêcheur à bord devront être diffusés et commentés d'une part aux responsables et personnels chargés de la sécurité dans l'administration maritime, d'autre part bien évidemment aux équipes de formateurs. Ces derniers, après avoir reçu une formation aux techniques modernes de la sécurité les utiliseront pleinement tant dans le cadre de la formation initiale que dans celui de la formation continue.

Dans les domaines de la recherche

Il importera de poursuivre les enquêtes d'accidents au plan européen afin d'en parfaire l'exploitation. Il importera également d'approfondir et de diversifier les travaux portant sur l'environnement du marin au travail.

A cet égard deux axes pourraient s'avérer extrêmement féconds :

- l'analyse clinique ~systématique d'un certain nombre d'accidents du travail, caractéristiques de la profession,
- l'étude systématique et approfondie des rythmes de travail et des charges de travail auxquels sont soumis les marins.<sup>5</sup>

### **3/ les accidents professionnels mortels chez les gens de mer :**

Simultanément lieu de vie et de travail, un navire change souvent de fuseau horaire et a souvent affaire à une mer et une météo changeantes, le marin a donc toujours dû faire face à de nombreux dangers, qu'il s'agisse d'accidents à bord, de produits chimiques dangereux, de phénomènes météorologiques anormaux, de bateaux qui chavirent ou d'accidents mortels.

L'objectif était de recueillir des données concernant les navires perdus dans le monde, et en particulier les pertes de vies humaines parmi les équipages en mer, et de les comparer au

---

<sup>5</sup> -M.ANDRO et all, op.cit, pp18-31

nombre total d'accidents professionnels mortels survenus ces quelques dernières années en Allemagne.

La méthode utilisée ils ont évalué des documents nationaux et internationaux et de publications émanant d'autorités/organismes allemands et étrangers.

Ils ont compte environ 1,03 million de marins et 43 556 navires marchands dans le monde, plus une quantité indéterminée de pêcheurs et de gens de mer navigants sur de petites embarcations.

Toutes les pertes de navires et de marins en haute mer ou sur des voies navigables intérieures ne sont pas déclarées, loin s'en faut. Les listes les plus précises de navires et de marins perdus en mer émanent des pays développés et hautement industrialisés. Certaines statistiques se limitent aux pertes de navires, d'autres donnent les pertes de vies humaines associées à des accidents de navigation sans toutefois distinguer les marins des passagers à bord.

Des organismes internationaux tels que Lloyd's Register ne tiennent compte des navires perdus dans le monde qu'au-delà d'un certain tonnage. Selon Lloyd's Register, on dénombre environ 10 517 décès de marins et de passagers associés à des pertes réelles ou implicites de navires survenus entre 1983 et 1993.

Chaque année, 2600 marins en moyenne meurent en mer dans le monde des suites d'accidents de la navigation, d'accidents professionnels, de maladies, de suicides et d'accidents survenus pendant les loisirs.

- Environ 1230 d'entre eux perdent la vie parce que leur navire a chaviré et 400 environ du fait d'accidents professionnels. Ils ont dénombré chaque année de 100 à 150 suicides dans les flottes marchandes.

Dans le secteur maritime allemand, selon l'organisme d'assurance accident obligatoire responsable, de 4 à 8 marins par an sont décédés des suites d'accidents professionnels survenus à bord entre 1997 et 2000.

- Cela représente un pourcentage de 0,035% par rapport à 0,158 % dans le secteur maritime à l'échelle mondiale. Pour ce qui est des accidents professionnels mortels terrestres, exemple l'Allemagne.
- En 1998, sur une population active de 37,54 millions de personnes, ils ont compté au total 1287 accidents professionnels mortels (0,00343 %).
- En 1999, avec 1293 décès (0,00341 %), le taux de mortalité était presque identique, la population active ayant augmenté de 420 000 personnes.

- Entre 1997 et 1999, Ils ont enregistré de 7 à 13 fois plus d'accidents professionnels mortels à bord de navires allemands que dans les entreprises commerciales et industrielles.

A bord des navires danois,

- Entre 1993 et 1997, le ratio était même 17 fois plus élevé qu'au Danemark.

Compte tenu des différents systèmes/méthodes de déclaration et du fait que toutes les pertes ne sont pas signalées, il est impossible de chiffrer avec exactitude les pertes de vies humaines en mer.

- En revanche, les statistiques concernant les accidents professionnels terrestres sont valables et exactes. Toutefois, il est évident que le risque de mortalité associé aux accidents professionnels est de 6 à 30 fois plus élevé chez les marins que dans la population active à terre.

L'étude montre bien que l'activité maritime reste une profession comportant sensiblement plus de dangers que la majorité des emplois terrestres. Ce fait a été négligé (ignoré ?) pendant des siècles. Ce n'est que depuis quelques décennies qu'une attention accrue porte sur cette anomalie. La situation s'améliore progressivement mais il reste un long chemin à parcourir, spécialement dans les pays moins développés, pour réduire le nombre des accidents mortels dont sont victimes des hommes et des femmes employés dans le secteur maritime.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> -GOHNET (The global Occupational Health network) « *le réseau mondial pour la santé et la sécurité* », numéro 3, 2002, pp8-10  
[http://www.who.int/occupational\\_health/publication/newsletter/gohnet9F.pdf](http://www.who.int/occupational_health/publication/newsletter/gohnet9F.pdf) consulté le 03/03/2015 à 14 :27

#### 4- Problématique :

La santé et le bien-être des salariés sont devenus depuis quelques temps, l'une des préoccupations des entreprises. Portés et défendus par les codes de travail dans le monde, la santé et le bien-être des salariés sont un atout pour les entreprises qui s'offrent ainsi un personnel plus motivé et performant.

Elles sont des composantes essentielles dans l'activité de l'entreprise au même titre que la maintenance ou le contrôle qualité, pourtant un bon nombre d'entreprise ne s'en préoccupent encore, qu'en cas d'accident grave.

*« Les deux choses les plus importantes n'apparaissent pas au bilan de l'entreprise: sa réputation et ses hommes ».*<sup>7</sup>

Prononcée durant la première moitié du siècle dernier, cette citation d'Henry Ford (1863-1947), est plus que jamais d'actualité, aujourd'hui nul ne peut ignorer que la santé physique et psychologique, la sécurité, l'hygiène, et l'environnement du travail dépassent le seul cadre législatif, *« ...car l'amélioration de la qualité de vie au travail est bien d'ordre économique, de nombreuses études prouvant qu'elle contribue à assurer la rentabilité de l'entreprise »*<sup>8</sup>, des récents textes sur le système de qualité, hygiène, sécurité, environnement, ont encore élargi les responsabilités des entreprises aux dimensions psychologiques des individus, à la sécurité, l'hygiène, aux risques chimiques, au stress et en fin à l'harcèlement moral et la violence au travail.

Les entreprises et les organismes de toutes sortes se préoccupent de plus en plus d'obtenir et de prouver l'existence d'excellents résultats en termes de santé et sécurité au travail, en contrôlant leurs risques en matière du système QHSE, conformément à leur politique et objectifs dans ce domaine.

Dans le contexte de législation au niveau national ou international (textes, normes, codes) dans l'évolution des politiques et les bonnes pratiques, pour éviter la souffrance, accident, maladies professionnelles, l'épuisement, le stress de l'homme au milieu de travail.

En 1919 l'Organisation internationale du travail a été créée dont l'objectif est de protéger les travailleurs contre les risques professionnels, *« la gestion des effectifs et les relations sociales, la sécurité sociale, les conditions du travail, et environ la moitié des conventions et recommandations de l'OIT sont consacrées entièrement ou partiellement à des questions*

---

<sup>7</sup> BARRET Philippe, *la santé au travail : approche économique du bien-être*, cercle APICIL, juin, 2011, p1.

<sup>8</sup> *ibid.* p11

*relatives à la sécurité et la santé au travail, celle-ci fournit également une aide technique notions membres à fin de faciliter l'adoption et l'application des normes qui la concernant »<sup>9</sup>.*

Malgré tous les dispositifs et les efforts d'employés par les organismes internationaux (OMS, OIT, GOHNET), un nombre élevé de décès des accidents et des maladies, d'origines professionnelles restent inacceptables.

Nous savons que la souffrance au travail est un phénomène qui existe depuis toujours et n'est pas près de disparaître, elle apparaît seulement sous des formes différentes liées aux nouvelles organisations de travail selon Christophe DEJOURS, « *la souffrance au travail, c'est le vécu qui surgit lorsque le sujet se heurte à des obstacles insurmontable et durable, après avoir épuisé toutes ses ressources pour améliorer l'organisation réel du travail vis-à-vis de la qualité et de la sécurité ,en d'autre terme la souffrance pathogène commence lorsque le rapport de sujet à l'organisation du travail est bloqué »<sup>10</sup>*

Au sien d'une organisation pour assurer la santé, la sécurité des salariés et la protection de l'environnement , il faut développer le système QHSE qui aide à clarifier , à structurer les règles et plus globalement les pratiques développées au sein de l'entreprise pour assurer au travail dans la mission de HSE qui joue un rôle de contribuer dans les actions de sensibilisation et de formation à la prévention des risques de pollution, à la protection de l'environnement, la santé des travailleurs et à l'intervention d'urgence.

En Algérie des institutions d'hygiène et sécurité qui étaient implantées dans chaque ville et qui travaillaient en étroite collaboration avec les entreprises publique pendant les années 1980 et 1990 ont été dissous à la fin des années 90 et remplacés par le seul institut national de prévention des risques professionnelles situé au niveau de la capitale, ces institues avaient pourtant démontré leur efficacité par le contrôle régulier des conditions de travail des salariés, les études de postes , les séances de sensibilisation offertes aux salariés.

La législation nationale relative à la sécurité du travail et à la santé au travail, ainsi qu'au milieu de travail , devait spécifier que l'autorité doit prévoir des mécanismes adéquats et des systèmes appropriés d'enquête sur les accidents de travail, les maladies professionnelles, les accidents de trajet et les événements dangereux .

Malgré l'existence des institutions ou des organismes dans le but d'apporter des solutions aux problèmes de la santé et de la sécurité au travail, des statistiques établies sur

<sup>9</sup> -[http : www.ilo.org/public/french/region/afpro/algiers /index.htm](http://www.ilo.org/public/french/region/afpro/algiers/index.htm).(consulté le 21-12-2014,15 :22)

<sup>10</sup> -C.DEJOURS et P.MOLINIER, « *le travail comme énigme* » ,in revue sociologie du travail ,38 ,n°hors série 94,1994,p 147.

l'ensemble du territoire national de nombre d'accident du travail, des chiffres ne reflètent pas la réalité du terrain et ça démontre que le taux d'accidents est toujours élevé.

La prise en compte de la santé sécurité des marins constitue une préoccupation majeure dans le monde des travailleurs maritime.

Des milliers des marins sont exposés aux risques de maladies et d'accidents ou traumatisme dans l'exercice de leur profession, on compte parmi les marins les gens de mer, les pêcheurs, les dockers les ouvriers des chantiers navales et le personnel des installations de forage pétrolier en mer ces travailleurs sont encore insuffisamment protégé contre les risques d'exposition physique, chimique, biologique et psychologique liés a leur activité.

La santé des marins relève de l'organisation mondiale de la santé de l'organisation mondiale de la santé(OMS), de l'organisation internationale de travail (OIT), de l'organisation maritime international (OMI),de la fédération international des ouvriers du transport(ITF) et de nombreuse organisation non gouvernementales telles que par exemple l'association international de médecine maritime(IMHA).les conventions internationales de l'OIT ont notamment traite a la protection de la santé des marins .

« *La mer reste un milieu particulièrement dangereux pour ceux qui travaillent.les chiffre sont encore spécialement éloquent lorsque l'on observe le nombre de décès par chute à la mer ou par naufrage...* »<sup>11</sup>, C'est dans ce souci que nous avons décidé d'entamer une étude sur les marins au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa EPB, ceci nous incite donc a touchée cette catégorie de travail par rapport aux autre métiers.

En établissant cette recherche sociologique dans l'entreprise portuaire de Bejaia, nous allons examiner le rôle du système QHSE dans l'amélioration de la santé des salariés, en quoi le bon système (mesure de préventions, analyse des risques, améliorer les conditions de travail l'aménagement des horaires, les bonnes relations de travail sont elles bénéfiques a la santé des salariés ?En quoi l'utilisation des équipements de protection individuelle, le respect des règles de sécurité exigées par l'entreprise, les formations et sensibilisation continue contribuent-elles à la santé des salariés ? En quoi les contrôles médicaux réguliers, des contrôles d'hygiène, un environnement sain, loin des nuisances sonores et autres contribuent-ils à la santé des salariés ? Qu'en est –il de toutes ces questions à l'EPB de Bejaïa ?

Notre intérêt après avoir posés toutes ses questions est de savoir :

---

<sup>11</sup>KOWALSKI Jean-Marie, « *les marins et la mort actualité d'un mythe* », n°492, Décembre 2011, p 92.  
[http://www.ifmer.org/assets/documents/files/revues\\_maritime\\_consulté\\_le\\_05\\_06\\_2015\\_à\\_22\\_00](http://www.ifmer.org/assets/documents/files/revues_maritime_consulté_le_05_06_2015_à_22_00)

- ✓ *Quelles sont les mesures que le système QHSE met en place pour améliorer la santé et la sécurité des marins ?*
- ✓ Le système QHSE à l'EPB améliore-t-il les conditions de travail des marins pour réduire les risques de leur métier ?
- ✓ La formation est-elle une mesure de prévention efficace pour réduire les risques du métier des marins à l'EPB ?
- ✓ La sensibilisation est-elle une mesure de sécurité efficace pour réduire les risques du métier des marins à l'EPB ?

### 5-Les hypothèses :

Pour apporter des éléments de réponse à ces interrogations, nous avons jugé utile de mettre quelques hypothèses de travail, sont des réponses provisoire a ces interrogation.

L'opérationnalisation du cadre théorique qui est « *un processus d'une question de recherche pour la rendre observable* »<sup>12</sup> exige l'élaboration d'une ou plusieurs hypothèses, Maurice Angers définit les hypothèses comme « *un énoncé qui prédit une relation entre deux ou plusieurs terme et impliquant une vérification empirique* »<sup>13</sup>

Après les différents écrits pertinents que nous avons consultés et à travers toutes les données acquises, nous avons pu poser notre problème de recherche .afin de donner une dimension scientifique pour ce dernier et le rendre observable sur le terrain, nous testerons notre problématique a travers des hypothèses claires et précises.

### 5-1-Nos hypothèses sont formulées comme suit et puis leur discussions :

#### La première hypothèse ;

- ✓ Le système QHSE de l'EPB améliore les conditions de travail des marins pour réduire les risques de leur métier.

L'amélioration des conditions de travail donnent aux salariés un certain bien être et contribuent à la protection de la santé de ces derniers, qui est une composante et un facteur prépondérant dans le monde du travail, l'amélioration des conditions de travail dépend de la

<sup>12</sup> - ANGERS Maurice, op.cit, P102.

<sup>13</sup> - IBID, P102

politique de l'entreprise et de la prise de conscience des responsables vis-à-vis la santé et la sécurité de personnel.

**La deuxième hypothèse :**

- ✓ Le système QHSE de l'EPB met en place la formation des marins comme mesure de prévention pour réduire les risques de leur métier.

Au sein de l'entreprise dans laquelle il travaille, l'homme est en performance confronté, dans sa vie professionnelle, a des situations ou des activités susceptibles de générer un risque, que 'il soit d'origine technologique, naturelle ou organisationnelles.....

L'hygiène et la sécurité au travail sont des éléments d'une grande importance c'est pour cela qu'ils sont obligatoires dans une entreprises.

Dans ce contexte le rôle de la formation QHSE contribue à améliorer la qualité de l'emploi et de l'environnement par une approche intégrée du risque, elle aide aussi les salariés à faire face à leurs obligations et responsabilités liés a son activités professionnelles.

**La troisième hypothèse :**

- ✓ Le système QHSE de l'EPB met en place la sensibilisation des marins comme mesure de prévention pour réduire les risques de leur métier

La sensibilisation doit être au cœur des préoccupations des entreprises, dans le cadre de la prévention des risques.

Le coût des accident du travail et des maladies professionnelles obligent désormais les entreprises à intégrer des plans de sensibilisation, comme un facteur de performance dans le système QHSE ,pour sensibiliser le personnel a l'hygiène , la santé, sécurité et l'environnement afin de réduire les risques et d'améliorer des conditions de travail, l'entreprise doit instaurer une politique de sensibilisation clairement définie, explicitement formulée et portée à la connaissance de tous les salariés.

**6- Définition des concepts clés :**

La définition des concepts est une étape essentielle pour concrétiser et étudier les principaux éléments qui entre dans la composition de nos hypothèses comme l'affirme

Grawitz .M « *un concept n'est pas seulement une aide pour percevoir, mais aussi une façon de concevoir* ». <sup>14</sup>

### ***Définition opératoire***

Alors, le concept est l'un des éléments essentiels et indispensables pour toute recherche scientifique. Et autant qu'outil, nous allons procéder à la définition des concepts qui seront utilisés tout au long, de ce travail

### **6-1- Santé et sécurité au travail :**

Selon Claude Veil « *l'on entend ici la protection des travailleurs contre les accidents de travail et les maladies professionnelles* » <sup>15</sup>

### ***Définition opératoire***

C'est un ensemble de mesures de préventions des risques dans les lieux de travail qui assure pour l'ensemble des salariés un état de bien être physique et psychique.

### **6-2- Accident du travail :**

« *Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise* » <sup>16</sup>

La notion d'accident de travail désigne un événement violent et soudain qui cause un dommage corporel. Le droit du travail désigne comme accident du travail « *tout accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail quelle qu'en soit la cause, à tout travailleur soumis aux dispositions du code du travail. Sont également considérés comme accident de travail, l'accident survenu à un travailleur pendant le trajet de sa résidence au lieu de travail et vice versa, dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel ou indépendant de son emploi, et l'accident survenu pendant les voyages dont les frais sont mis à la charge de l'employeur.* » <sup>17</sup>

<sup>14</sup> - GRAWITZ Madeleine, *Méthode des sciences sociales*, 11<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 2005, p215.

<sup>15</sup> - CLAUDE Veil, *Vulnérabilité au travail, naissance et actualité de la psychopathologie du travail*, Edition Eres, PARIS 2012, p125.

<sup>16</sup> - MICHEL Buhl et CASTELLITA Angelo, *Accident du travail, maladie professionnelle*, 2<sup>ème</sup> édition, Delmas, 2004, p10.

<sup>17</sup> - HAMMANI Otman, « *Etude du système qualité, sécurité et environnement au sein de la GBGN* ». Rapport de stage technique, Maroc.

**Définition opératoire**

Tout accident provoquant une lésion corporelle d'un marin par le fait ou à l'occasion de son travail constitue un accident du travail (AT) et doit faire l'objet d'une déclaration au régime de sécurité sociale dont il dépend.

**6-3- Maladies professionnelles :**

« Les maladies professionnelles résultent d'une exposition plus ou moins prolongée à des nuisances ou a un risque existant lors de l'exercice habituelle de la profession par exemple, l'exposition répétée a un bruit industriel peut être a l'origine d'une surdité professionnelle irréversible »<sup>18</sup>

**Définition opératoire**

La maladie professionnelle résulte d'une exposition a un risque aux quels est exposé un salariés dans son travail. Ou bien La maladie professionnelle (MP) est une maladie provoquée par le travail.

**6-4- Risques professionnelles :**

« Tous risque ayant pour origine l'activité professionnelle c'est-à-dire le travail rémunéré indispensable pour vivre de nos jours. Tout phénomène, tout  v nement qui apparait en milieu de travail et qui présente un danger pour l'homme est appelé risque professionnel ..... »<sup>19</sup>

**Définition opératoire**

C'est un danger pour la santé physique et mentale d'un salarié engendrés par les conditions de travail dans les quelles les salariés accomplissent leurs tâches.

**6-5- Prévention des risques :**

Selon pierre GOGUELIN la prévention provient du latin, prévenir est « l'acte de prévenir, c'est-à-dire l'acte par lequel en prend les devants sur un  v nement possible afin de l'empêcher de se produire et de diminuer les effets négatifs de cette  v nement en cas ou on ne peut être certain de l'empêcher »<sup>20</sup>

<sup>18</sup> - ANSELME Bruno, *Les risques professionnel*, Edition Nathan, 1994.p55.

<sup>19</sup> - GRAWITZ Madeline, *Méthodes des sciences sociales*, 11<sup>eme</sup>  dition, Paris, 2005.pp384-385

<sup>20</sup> -AUDEBERTRAU Sabrina, GAVINO Karine, *La prévention des risques professionnels*, Edition Masson, Paris 2000, p65

***Définition opératoire***

Le milieu de travail du secteur maritime englobe les éléments physiques, ergonomiques, chimiques, biologiques, psychologiques et sociaux susceptibles de provoquer des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles, si avec ces aspects que il faut prévenir cet activité.

**6-6- Les conditions de travail :**

Selon Véronique De Keyser : « *les conditions de travail c'est l'ensemble des facteurs qui influencent les conduites de travail, à l'exclusion des caractéristiques individuelles des sujets* ». <sup>21</sup>

***Définition opératoire***

Les gens de mer sont confrontés à des conditions de travail difficiles, à l'isolement, à de longues journées de travail, à une organisation du travail rigide et à un niveau élevé de pression et de fatigue.

**6-7-La formation**

Selon MEIGNANT la formation est un : « *facteur d'ajustement et d'adaptation, la Formation est aussi un facteur de régulation sociale car elle peut être l'une des clés de la Réconciliation entre le sociale et l'économie dans la mesure où elle contribue à apporter aux Salariés des satisfactions professionnelles et à améliorer la performance économique de L'entreprise* » <sup>22</sup>

Ainsi que Jean Marie Peretti l'a définie : « *Un ensembles d'actions , de moyens, de techniques et de supports planifiés à l'aide des quels les salariés sont incités à améliorer leurs connaissances, leurs comportements, leurs attitudes, leurs habiletés et leurs capacités mentales, nécessaires à la fois pour atteindre les objectifs de l'organisation et des objectifs personnels ou sociaux, pour s'adapter à leur environnement et pour accomplir de façon adéquate leurs taches actuelles et futures* ». <sup>23</sup>

---

<sup>21</sup>-VERONIQUE De Keyser, *Analyse des conditions de travail*, les éditions ESF, entreprise moderne d'édition, Paris, 1982, p86.

<sup>22</sup>- MEIGNANT Alain, *Aménager la formation*, Edition, Paris 1991, p101

<sup>23</sup> - PERETTI Jean Marie, *Ressources humaines et gestion du personnel*, 2<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 1998, p99.

*Définition opératoire*

La formation en entreprise est un facteur d'évolution pour la structure et pour l'individu, c'est une expérience enrichissante pour gérer au mieux les multiples par le changement et d'aider le salarié à s'adapter à l'évolution de l'entreprise.

**6-8-Marin ou gens de mer:**

*« Toutes personnes employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire affecté à la navigation maritime commerciale, de propriété publique ou privée, et autre qu'un navire de guerre »<sup>24</sup>.*

*Définition opératoire*

Toute personne qui s'engage par l'armateur pour travailler à bord d'un navire

**Conclusion**

Dans ce chapitre on a éclairé les raisons et les objectifs de notre recherche, les études antérieures, ainsi que la problématique, les hypothèses et enfin les concepts clés.

Après avoir élaboré ce chapitre, on va passer à la présentation à la définition de quelques généralités concernant le système QHSE dans l'amélioration de la santé et la sécurité au travail.

---

<sup>24</sup> -BIT (bureau international de travail), *« prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les portes »*, Genève, p02.

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@edprotect/@protrav/@sife/work/documents/normativeinstrument/wcms\\_112631.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@edprotect/@protrav/@sife/work/documents/normativeinstrument/wcms_112631.pdf).consulté le 04/04/2015.a22 :41.

# *Chapitre II :*

*Le système QHSE et la  
santé sécurité au  
travail*

### **Introduction**

Dans toutes les entreprises, le point le plus important qui assure le suivi des inspections réglementaires, d'obtenir une valeur renforcée et valider la conformité de leurs systèmes. Au cours de cette étape nous essayons en premier lieu, de montrer le système QHSE et la santé sécurité au travail, en second lieu, nous allons parler sur les principes généraux de la prévention, ensuite, on passe à les actions de prévention et on finit ce chapitre par la conclusion.

### **1- L'entreprise, un système**

L'entreprise est un ensemble complexe structuré en système, comme tout organisme vivant, chacun des sous-systèmes contribue, pour la partie de responsabilité qui est la sienne, à la réalisation de la finalité qui lui a été assignée.

Que l'entreprise fabrique des biens matériels (produits) ou des biens immatériels (services) ou encore la combinaison des deux prestations de services en complément de produits) ce sont les mêmes règles génériques qui en régissent le fonctionnement.<sup>1</sup>

#### **1-1-Les processus de l'organisation de l'entreprise**

Un processus est un ensemble d'activités qui sont, en général, transversales à l'organisation de l'entreprise. En effet, plusieurs services peuvent intervenir dans la réalisation d'un processus.

Les processus d'un organisme peuvent être répartis en plusieurs catégories :

#### **A- Processus de management d'un organisme**

Comprenant notamment les processus liés à la planification stratégique, à l'établissement des politiques, à la fixation des objectifs, à la mise en place de la communication, à la mise à disposition des ressources nécessaires et aux revues de direction.

#### **B-Processus de management des ressources**

Comprenant notamment les processus concourant à la mise à disposition des ressources nécessaires aux processus de réalisation.

---

<sup>1</sup> - PINET Claude ,10 clés pour réussir sa certification iso 9001 :2008 ,2<sup>ème</sup> édition, Afnor, 2009, p62.

### C- Processus de réalisation

« Processus de opérationnels » comprenant tous les processus qui permettent de fournir les résultats attendus de l'organisme.

### D- On parle aussi des **processus de mesure, d'analyse et d'amélioration**

« processus de pilotage » nécessaires pour mesurer et recueillir les données utiles à l'analyse des performances et à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience. ces processus, qui comprennent les processus de mesure, de suivi et d'audit, les actions correctives et préventives, font partie intégrante des processus de managements, de management des ressources et de réalisation.<sup>2</sup>

## 2- Le système QHSE

Il est de bon sens de dire que la qualité \_ ou plutôt l'assurance qualité \_ traite de la maîtrise des risques, comme QSE (qualité, sécurité, environnement) traite, en plus, des risques environnementaux et humains. On peut même avancer, on le verra plus loin, que le développement durable traite des risques que nous faisons courir aux générations futures.<sup>3</sup>

### 2-1-Définition :

Qualité, sécurité, santé et protection de l'environnement sont devenus des aspects stratégiques pour toute organisation, qu'elle soit publique ou privée, industrielle ou de services, si chacun de ces aspects a été, depuis de nombreuses années, l'objet d'une prise en compte individuelle et spécifique, on assiste aujourd'hui à un phénomène nouveau dans leur rapprochement vers un concept unique de management intégré.<sup>4</sup>

### 2-2-L'objectif de se système QHSE

L'objectif général est d'assurer des services de qualité dans le respect des normes et de la législation en vigueur.

Dans la matière d'hygiène et sécurité au travail, l'objectif global est de réduire les accidents du travail afin d'atteindre le zéro décès,

Un certain nombre de risques sont identifiés, analysés et classés par ordre de priorité en fonction de leur gravité et de leur fréquence élevés, et le management s'assure que les plans d'actions réguliers prennent en compte les risques identifiés comme majeurs.

---

<sup>2</sup> METAYER Yves et Laurence HIRSCH, *premiers pas dans le management des risques*, Afnor, 2007, p 64.

<sup>3</sup> Document interne de l'EPB

<sup>4</sup> -Document interne de l'EPB

### 2-3-Système de gestion de la sécurité et de la santé au travail

Les systèmes de gestion de la SST peuvent offrir un moyen d'évaluer et d'améliorer la sécurité et la santé des gens de mer au moyen de la gestion des dangers et des risques au travail, ils peuvent être fondés sur la méthode « Planifier-Développer-Contrôler-Ajuster »(PDCA), qui vise à assurer un suivi permanent de la performance.

- planifier signifie établir une politique de SST, comprenant l'attribution de ressources, la mise à disposition des compétences et l'organisation du système, l'identification des risques.
- Développer fait référence à la réalisation et à la mise en œuvre concrète du programme de SST
- Contrôler signifie mesurer l'efficacité a priori et a posteriori du programme.
- Ajuster clôturer le cycle par un examen du système dans un contexte d'amélioration continue dans le but d'amorcer un nouveau cycle.<sup>5</sup>

### 3-La santé et la sécurité

Le bien-être des employés est une préoccupation quotidienne pour les entreprises en cas ceux-ci travaillent dans le même environnement et dans la même position pendant plusieurs heures, parfois sans interruption.

En lien avec la loi sur la santé et la sécurité du travail, entreprises ont l'obligation de veiller, par des mesures concrètes, à la santé et à la sécurité de leur employés, cette section du guide de gestion des ressources humaines en matière de santé et sécurité au travail veut appuyer les entreprises dans leur volonté d'assurer à leurs employés un milieu de travail sain.

#### 3-1-Objectifs des stratégies de la santé et sécurité au travail

- ✓ Eliminer toutes sources de danger pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique des employés.
- ✓ Adapter l'environnement de travail des employés à leurs caractéristiques physiques.
- ✓ sensibiliser le personnel à maintenir l'aménagement des lieux conforme aux règles de santé et de sécurité et à veiller à la propreté.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup>-BIT, « Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime », Genève, 2014, p10.

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms304813.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms304813.pdf) consulté le 05/06/2015 à 22 :59.

<sup>6</sup>- TECHNO (compétence de comité sectoriel de main d'œuvre en technologies de l'information et des communications, *Guide de gestion des ressources humaines*, réalisé en collaboration avec FRP Group-conseil ,Québec,2003,p109.

### 3-2-Les conséquences de la santé et la sécurité au travail

- ✓ Un accident du travail est une perturbation importante du fonctionnement de l'entreprise
- ✓ l'indisponibilité de la victime peut perturber pour longtemps le fonctionnement de l'entreprise.
- ✓ Et si la victime était l'employeur, l'entreprise peut-elle continuer à fonctionner ? et pour combien de temps ?
- ✓ L'employeur ne doit pas oublier qu'en cas d'accident, il faut :
- ✓ S'occuper de la victime,
- ✓ prévenir sa famille, ce qui n'est jamais une démarche agréable,
- ✓ trouver un remplaçant à la victime pour finir le travail,
- ✓ former ce remplaçant aux spécificités de l'activité et de l'entreprise,
- ✓ déclarer l'accident, ce qui suppose d'entreprendre des démarches et de rendre compte à l'inspection du travail, aux services de police, avec le risque d'être condamné pénalement.

### 4- Les principes généraux de la prévention

*« La prévention des risques professionnels, plutôt que de prescrire le comportement, passe par l'identification précise des multiples composantes de l'activité concrète de travail et la compréhension des stratégies de régulation mises en œuvre par les opérateurs afin de pouvoir agir aux sources des risques sans gêner l'activité et en préservant les conditions qui lui sont favorables »<sup>7</sup>*

- ❖ La mise en œuvre des principes généraux de prévention peut s'appuyer sur les axes de travail suivants :
- ✓ éviter les risques,
- ✓ évaluer les risques qui ne peuvent être évités,
- ✓ combattre les risques à la source,

---

<sup>7</sup> TEIGER Catherine « Origines et évolution de la formation à la prévention des risques « gestes et postures » en France, vol 57, n°3, 2002, p 454  
[www.erudit.org/revue/ri/2002/v57/n3/006885ar.pdf](http://www.erudit.org/revue/ri/2002/v57/n3/006885ar.pdf). Consulté le 05/02 /2015 à 20:23

- ✓ adapter le travail à l'homme (afin notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé),  
tenir compte de l'état d'évolution de la technique,
- ✓ remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou moins dangereux,
- ✓ planifier la prévention (en intégrant la technique, l'organisation, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants)
- ✓ prendre les mesures de protection collectives en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle,
- ✓ donner les instructions appropriées aux travailleurs (pour leur sécurité et celles des autres).

### 4-1-Proposer des actions de prévention

L'évaluation des risques professionnels a pour objectif de susciter des actions de prévention comme disent, « *protéger la santé des personnes au travail est une dimension Fondamentale de la qualité du travail et de l'emploi, cela passe notamment par la création d'un environnement physique du travail promoteur de santé et de bien-être, par le développement d'actions de prévention des risques professionnels* »<sup>8</sup>

Il est donc conseillé de faire figurer dans le document unique d'évaluation des risques professionnels les actions de prévention, de protection ou de réduction des risques envisagées ou déjà existantes.

### 4-2-Les actions de préventions :

- ✓ amélioration des conditions de travail : température des locaux, aération/ventilation, éclairage, exposition au bruit, rythmes et horaires de travail, etc.
- ✓ réduction des manutentions manuelles,
- ✓ mise en place de protections collectives des travailleurs,
- ✓ mise en place d'équipements de protection collective et/ou individuelle,
- ✓ réalisation d'actions de prévention, d'information ou de formation des travailleurs,

---

<sup>8</sup>- EUROFOUND (fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail) , « *20ans de condition de travail en Europe : premiers résultats (à partir) de la 5<sup>ème</sup> enquête européenne sur les conditions de travail* », 5<sup>ème</sup> édition Dublin 18, Irlande, p6  
[http://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef\\_files/pubdocs/2010/74/fr/1/EF1074FR.pdf](http://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_files/pubdocs/2010/74/fr/1/EF1074FR.pdf). Consulté le 10/04 /2015 a 17:45

- ✓ suppression ou réduction de situations dangereuses : vérification périodiques des installations électriques, limitation de l'exposition ou remplacement des produits dangereux, etc.,
- ✓ optimisation de l'organisation du déplacement et de la circulation au sein de l'entreprise. <sup>9</sup>

### ❖ Ergonomie et conditions de travail

Les notions d'ergonomie et de condition de travail sont distinctes de celles des risques professionnels et de la prévention, il existe cependant des relations quelque fois étroites entre elles, et travailler dans de bonnes conditions, dans des ateliers correctement conçus et des postes de travail respectant les règles ergonomiques, favorise la sécurité des salariés.

Les notions d'ergonomie et de condition de travail restent encore vagues et relativement difficiles à cerner, compte tenu qu'il s'agit ici d'approches multidisciplinaires, faisant appel à des connaissances vastes de notions souvent peu précises.<sup>10</sup>

#### ➤ Les conditions de travail

A la fin des années soixante, les conditions de travail des secteurs industriels « taylorisés » font l'objet de critiques et de revendication de plus en plus nombreuses dans la société française (cadences, horaires de travail, organisation du travail, etc.), les mentalités changent après mai 1968 et le dispositif législatif tente de soutenir l'amélioration des conditions de travail, encourage la prise en compte de la sécurité dès la conception des systèmes techniques et organisationnels, avec la notion de « sécurité intégrée ».<sup>11</sup>

#### ➤ L'organisation du travail :

L'amélioration des conditions de travail ne saurait se limiter aux aspects environnementaux et physiques. Le contenu du travail est un élément crucial.

À partir d'une critique de l'organisation scientifique du travail, de nouvelles formes d'organisation ont été expérimentées. Les inconvénients techniques, sociaux et humains du

---

<sup>9</sup>-LIMOUSIN Jean-Pierre, *Guide PME/PMI santé et sécurité au travail*, Edition, group Afnor, 2010, pp7-14  
[http://www.cci.fr/c/document\\_library/get\\_file?uuid=3b326ce3-8775-461a-83dc-928f2819ef5b&groupId=11000](http://www.cci.fr/c/document_library/get_file?uuid=3b326ce3-8775-461a-83dc-928f2819ef5b&groupId=11000).  
Consulté le 05/04 /2015 a 21 :12.

<sup>10</sup> - MARGOSSIAN Nichan, *Risques professionnels*, 2<sup>ème</sup> édition, DUNOD, Paris, 2006, p31.

<sup>11</sup> TEIGER Catherine, op.cit.p449

taylorisme ont été tôt perçus et soulignés. En revanche, les inconvénients financiers d'une organisation du travail taylorienne ont été tardivement pris en compte.

### ➤ **L'importance de l'amélioration des conditions de travail :**

*« La survie de l'entreprise et sa bonne santé économique dépendent essentiellement de trois facteurs : son aptitude de bonne gestion, sa compétence dans son domaine d'activité et sa capacité à créer et entretenir un bon climat social, il est inutile que l'entreprise soit compétente dans les deux premiers cas, l'entreprise doit offrir des conditions de travail acceptables au mieux attrayantes pour ses salariés »<sup>12</sup>,*

L'amélioration des conditions de travail est devenue un élément de compétitivité industrielle et sachant bien que ACT pourrait avoir un effet bénéfique sur le confort des travailleurs sans avoir un effet direct sur le rendement. Les travailleurs soumis à des mauvaises conditions de travail vont le faire payé très cher aux entreprises en exigeant des salaires très élevés ou bien par des comportements couteux, il ya lieu à signaler que la réduction de la durée hebdomadaire de travail, les deux parties peuvent nouer une collaboration saine par un système de don partiel et de contre don, à chaque fois que l'employeur augmente le salaire de ces travailleurs ces derniers offrirons une production très élevée.<sup>13</sup>

### ❖ **Loi n°88-07 du 26 Janvier 1988 relative à l'hygiène, la sécurité et la médecine du travail**

**Article 1er** - La présente loi à pour objet de définir les voies et les moyens ayant pour but d'assurer aux travailleurs les meilleurs conditions en n d'hygiène, de sécurité et de médecine du travail, et de désigner les personnes responsables et organismes employeurs chargés de l'exécution des mesures prescrites.<sup>14</sup>

### ➤ **L'Ergonomie**

Les nouvelles formes d'organisation du travail en introduisant l'idée de variété dans le travail allaient partout où il était difficile d'assurer un travail global, complet, tenter de diminuer la monotonie de certaines taches en favorisant la relation entre postes.

---

<sup>12</sup> -PIGNOL Claude, *Techniques et politiques d'amélioration des conditions de travail*, Edition E. S. F, Paris, 1980, pp129-130.

<sup>13</sup> - AMADIEU (Jean François), *organisation et travail : coopération, conflit et marchandage*, Vuibert, Paris, 1993, p 88.

<sup>14</sup> - Code du travail, Edition, BERTTI, Alger, 2001, pp189, 190.

### ➤ **La nouvelle discipline de l'ergonomie :**

Cette nouvelle discipline a pu se définir comme traitant l'ensemble des connaissances permettant d'adapter le travail à l'homme, c'est-à-dire concevoir des postes de travail, des installations des systèmes ou il travaille avec un maximum de confort et d'efficacité.

Ces connaissances proviennent de très diverses disciplines : physiologie, médecine, psychologie, sociologie, soit des sciences de l'homme et physique, mécanique thermodynamique, électricité...etc. soit des sciences de l'ingénieur, appliquées aux machines, mariage difficile entre la technique et l'humain, mais indispensable puisque c'est la relation harmonieuse entre l'homme, la machine, et l'environnement physique et social.<sup>15</sup>

Dans ce sens, le champ d'intervention l'ergonomie contribue à l'aménagement de situations de travail, conformes aux notions de santé et de sécurité des salariés, dans le même temps, l'intervention ergonomique répond aux notions de développement technique et de production de l'entreprise.

### ❖ **La sensibilisation et la formation**

La sensibilisation des employeurs et des salariés ainsi que leur formation à l'hygiène et à la sécurité du travail sont aussi un moyen d'incitation pour faire de la prévention. La législation l'a bien compris puisque le Code du travail rend obligatoire la formation à la sécurité des travailleurs et prévoit des aides ainsi que des sanctions.<sup>16</sup>

### ➤ **La formation**

La formation est considérée comme un échange et une confrontation de représentations et d'expertises « *Le processus de formation est basé sur l'action et la réflexion sur l'action: à partir d'exercices pratiques réalisés par les « stagiaires » d'analyse d'une situation de travail pertinente au thème, guidée et discutée collectivement au fur et à mesure de son déroulement ; il s'agit de parvenir à une construction commune du diagnostic et des solutions qui ne sont ni connues à l'avance, ni interchangeables.* »<sup>17</sup> , et « *l'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents* »<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> - NOEL Mariem et autres, *Analyser les conditions de travail*, entreprise moderne d'édition, 1982, p10.

<sup>16</sup> -MARGOSSIAN Nichan, op.cit.p19

<sup>17</sup>- TEIGER Catherine, op.cit, p 454

<sup>18</sup> - BIT, op.cit, p67.

### ➤ Le besoin de la formation HSE

#### ✓ *Hygiène et sécurité*

- Le risque incendie, les risques liés aux bâtiments et à leurs installations, les risques liés à l'utilisation des machines, des équipements d'atelier et aux activités associées des personnels, les risques particuliers, lests et postures, les pathologies du dos.
- La connaissance du cadre général de la politique HSE. Se familiariser avec la réglementation. Être en mesure de participer à la prévention des risques liés à l'activité de l'entreprise. Être capable d'analyser et d'organiser. Acquérir une méthodologie d'analyse des accidents et des conditions de travail. Acquérir des connaissances sur les grandes catégories de risques.
- L'identification des principaux risques, leurs caractéristiques et le cadre réglementaire de prévention. Quels sont les risques les plus fréquents par secteurs d'activité et par type de métier, les accidents : risques routiers, chutes de hauteur, etc., les maladies professionnelles (TMS, cancers professionnels, risques chimiques...), les risques psychosociaux : stress, etc.

#### ✓ *Environnement*

Ils doivent connaître les articles incontournables du Code du Travail, du code l'environnement et du Code de la sécurité Sociale, le décret du 5 novembre 2001, l'évaluation des risques et le Document Unique, les évolutions fondamentales du suite à la loi de 1982, étude et fiche de poste, les bilans d'information à réaliser : rapport annuel, registres, fiches de renseignements... « *La mise en œuvre par l'exploitation d'un système de management environnemental est un moyen efficace pour assurer le suivi des prescriptions réglementaires qui lui incombent et améliorer ses performances environnementales* »<sup>19</sup>

- Ils doivent aussi apprendre à travailler avec les acteurs internes et externes de la prévention notamment les interactions avec les acteurs internes : direction, salariés, CE (comité d'entreprise), DP (délégué du personnel), responsable sécurité... les relations avec les acteurs externes : médecin du travail, inspecteur du travail.

---

<sup>19</sup> - CNPP, *Guide pour la gestion de la santé, et de la sécurité, de la sureté et de l'environnement ( la fonction sécurité)*, 2<sup>ème</sup>edition, CNPP, France, 2012, p232.

### ➤ **La sensibilisation**

La sensibilisation est l'ensemble des moyens utiles, pratiques et efficaces qui permettent d'augmenter le niveau de sécurité d'une entreprise. Pour objectif de contribuer au développement d'une culture de prévention en rassemblant des acteurs de prévention internes et externes à l'entreprise.

En ce qui concerne les risque, la sensibilisation des personnes est également très importante mais diffère de l'entreprises a un autre vis-à-vis du leur activités.

Tout d'abord l'objectif de la sensibilisation est différent Alors que la sensibilisation au risque, se focalise sur la reconnaissance des signes avant-coureurs d'un acte de malveillance afin de pouvoir si possible à prévenir.

### ❖ **L'inspection du travail :**

L'inspecteur du travail veille au respect des dispositions du droit du travail dans les entreprises et notamment en ce qui concerne l'application de la réglementation relative à la sécurité et à l'hygiène. Il a un rôle de contrôle, de conseil et de conciliation.

En matière d'hygiène et de sécurité du travail, l'inspection du travail est seule habilitée à mettre en œuvre les sanctions pénales prévues par la législation.

Les inspecteurs du travail disposent d'un droit d'entrée de jour comme de nuit lorsque des travaux sont effectués, les inspecteurs de travail, avant de dresser un procès verbal pour infraction, mettent en demeure le chef d'établissement de prendre les mesures nécessaires et conformes aux prescriptions réglementaires afin de faire cesser l'infraction.<sup>20</sup>

### ❖ **Le CHSCT (comité d'hygiène de sécurité et des conditions de travail)**

A pour mission essentielle de veiller à la conservation de la santé des salariés, à la prévention des dangers et à l'amélioration des conditions de travail. Il est aussi consulté pour les programmes de formation liés à ses domaines de compétences.

Il est présidé par le chef d'entreprise ou son représentation.il est composé de membres du personnel élus pour deux ans par les membres du comité d'entreprise et les délégués du personnel, de membre de droit (comme médecin de travail), et de toutes personnes qualifiées sur un sujet.la liste des membres élus est affichée sur le panneau de direction, l'entreprise doit compter plus de 50 salariés.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> -CNPP, op.cit ,p23

<sup>21</sup> -ibid,23

### **Conclusion**

Le développement de cette démarche dans l'entreprise contribue à l'amélioration de l'image et de la marque qu'elle véhicule auprès de ses partenaires, ainsi qu'à accroître sa performance vis-à-vis de la concurrence. De nombreuses démarches, revêtant un caractère obligatoire ou volontaire, sont aujourd'hui suivies par les organisations pour le développement de leurs systèmes de management.

# *Chapitre III :*

## *Les risques professionnels*

## Introduction

Tout risque de santé au travail peut entraîner un handicap, une incapacité temporaire ou une capacité de travail réduite. Les risques de santé au travail pour les gens de mer découlent de l'exposition à des dangers ou à des niveaux nocifs de facteurs ambiants dans l'environnement de travail. Lorsque certains risques sont inévitables, des mesures de contrôle appropriées devraient être mises en place pour réduire au minimum l'exposition à des dangers qui pourraient entraîner des lésions, accidents, des maladies professionnelles ou la mort.

### 1-Définition :

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

### 2-Les trois catégories de risques :

On peut distinguer trois grands types de risques :

#### 2-1- Les risques professionnels :

Ils sont susceptibles d'entraîner des accidents du travail, des maladies professionnelles ou des atteintes plus insidieuses à l'équilibre de la santé.

#### 2-2- Les risques matériels :

Ces risques constituent une menace pour le patrimoine de l'entreprise, qu'ils s'agissent des bâtiments, des installations, des équipements de travail ou des informations.

---

<sup>1</sup>MARGOSSIAN Nichan, *Risques professionnelles: caractéristiques, réglementaire, prévention*, DUNOD, 2<sup>ème</sup> édition, Paris, 2006. p 02.

### **2-3- Les risques environnementaux :**

Ce sont des risques qui peuvent atteindre le sol, l'eau ou l'air et, par voie de conséquence, la flore, la faune ou les populations alentour. C'est la première catégorie qui retiendra notre attention dans l'évaluation réglementaire des risques mais il n'est pas inutile de rappeler ici qu'une démarche similaire pourra être dans l'analyse de la vulnérabilité de tout autre système.<sup>2</sup>

### **3-Les différents types de risque professionnel :**

On peut distinguer 3 types de risque professionnel, et ils sont comme suite :

#### **3-1- Les risques liés à l'aménagement des lieux :**

C'est adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que des choix des équipements de travail et des méthodes de travail.

##### **3-1-1- Les risques liés à l'aération et à l'assainissement**

L'aération et l'assainissement des locaux de travail sont obligatoires pour tous les lieux où le personnel doit intervenir et où il existe un risque lié à la qualité de l'air.

###### ***A. Les locaux à pollution non spécifique***

Les locaux à pollution non spécifique sont ceux dans lesquels la pollution est liée à la seule présence humaine, à l'exception des locaux sanitaires. Pour ces locaux, une ventilation naturelle permanente par des ouvertures accessibles et manœuvrables (portes, fenêtres) est possible sous certaines conditions de volume et travail

###### ***B. Les locaux à pollution spécifique***

Les locaux à pollution spécifique sont des locaux dans lesquels des substances dangereuses ou gênantes sont émises sous forme de gaz, vapeurs, aérosols solides ou liquides.

##### **3-1-2- Les risques liés au bruit et aux vibrations**

###### ***A. Le bruit***

L'employeur doit veiller à ce que les seuils d'exposition des travailleurs au bruit ne soient pas dépassés dans son entreprise.

---

<sup>2</sup> - JULY Jean-Pierre, *Evaluer les risques professionnels*, Edition, AFNOR, Paris, 2003, p18.

**B. Les vibrations**

Le risque est présent dès que l'utilisation d'une machine, d'un outil ou d'un équipement tenu à la main et hautement vibrant est régulière.

Les vibrations des machines peuvent aussi provoquer des dégâts au niveau de la structure des immeubles ou installations (boulons qui se dévissent, fragilisation, etc.)

**3-1-3- La circulation dans l'entreprise**

A l'intérieur de l'enceinte de l'entreprise, la circulation est généralement considérée comme une activité auxiliaire, L'employeur doit veiller à aménager l'accès au site et à organiser les flux de circulation.

Les déplacements dans l'entreprise sont en effet divers et variés : entrée et sortie du personnel et des visiteurs, entrée dans l'établissement des matières premières, des produits nécessaires à la fabrication ou au fonctionnement de l'entreprise, la sortie des produits finis mais aussi les déplacements du personnel pour les nécessités du travail et pour se rendre dans les locaux annexes (vestiaires, cantine, infirmerie...) ou au parking.

**3-1-4- Les risques liés à l'éclairage**

L'éclairage doit être conçu et réalisé de manière à éviter la fatigue visuelle et les affections de la vue qui en résultent et à permettre de déceler les risques perceptibles par la vue, Pour éviter toute zone d'ombre sur un poste de travail, il est conseillé d'installer deux éclairages latéraux.

**3-1-5- Le risque électrique**

L'employeur doit veiller au respect des règles de sécurité et à la compétence des personnes intervenant sur les installations électriques.

La gravité des lésions dépend de plusieurs facteurs :

- L'intensité du courant (il y a danger à partir de 5 mA),
- La durée du passage du courant,
- La surface de la zone de contact,
- Le trajet du courant dans le corps,
- L'état de la peau (sèche, humide, mouillée),
- La nature du sol,
- La capacité d'isolation des chaussures portées.

### 3-1-6- Le risque d'explosion

Une atmosphère explosive est définie comme un mélange avec l'air, dans les conditions atmosphériques, de substances inflammables sous forme de gaz, vapeurs, brouillards ou poussières, dans lequel, après inflammation, la combustion se propage à l'ensemble du mélange non brûlé.

### 3-1-7-Le risque d'incendie

La prévention du risque incendie nécessite la mise en place d'une signalisation efficace et d'exercices d'évacuation réguliers et surtout :

⇒ **Le matériel de lutte contre les incendies**

- Le compartimentage anti-feu (portes coupe-feu, murs spéciaux, etc.)
- Le matériel d'extinction : extincteurs portatifs ou à extinction automatique (sprinkler).

Il faut veiller à ce que les extincteurs soient :

- En nombre suffisant, adaptés aux risques d'incendie,
- Faciles d'accès, repérables et utilisables par le personnel proche,
- Accessibles en hauteur et les plus légers possibles pour le personnel féminin.
- Le matériel de protection individuelle (gants, masques, combinaisons ignifugées).

### 3-1-8- Le risque thermique

Les risques liés à l'ambiance thermique peuvent se présenter en cas d'exposition à la chaleur ou au froid, que le travailleur se trouve dans un local fermé, ou à l'extérieur.

Ainsi le froid peut provoquer un risque accru de troubles musculo-squelettiques (TMS), des engelures et gelures, de l'hypothermie, des acrosyndromes vasculaires et des douleurs et la chaleur, la déshydratation, des crampes de chaleur, de la transpiration, l'épuisement, le coup de chaleur.<sup>3</sup>

## 3-2- Les risques liés aux facteurs humains

On distingue plusieurs risques liés au facteur humains :

### 3-2-1-Les risques liés aux addictions en entreprise

L'entreprise n'est pas épargnée par les phénomènes de conduites addictives.

---

<sup>3</sup> (ACFCI) l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie, *Guide PME / PMI Santé et Sécurité au Travail*, Paris, 2010, pp23-36.

Cette notion recouvre les addictions aux substances psycho-actives (alcool, tabac, médicaments, drogues) et les addictions comportementales, sans substances psycho-actives (travail, dépendance aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, jeu).

La prévention et la prise en charge sont nécessaires : si la démarche doit être collective, la réponse individuelle ne doit pas être négligée.

### **3-2-2- Les risques psychosociaux**

Les risques psychosociaux recouvrent des risques professionnels d'origine et de nature variée, qui portent atteinte à l'intégrité physique et à la santé mentale des travailleurs. Le plus connu est le stress, cependant la violence (physique et verbale), le harcèlement (moral et sexuel), l'épuisement professionnel, la dépression et le suicide au travail sont tous des troubles psychosociaux face auxquels l'employeur doit être vigilant.

### **3-2-3-Le risque d'apparition de troubles musculo-squelettiques**

Les troubles musculo-squelettiques sont des maladies multifactorielles, pour lesquels une action de prévention adaptée aux spécificités de l'activité de l'entreprise est nécessaire. Les troubles musculo-squelettiques (TMS) sont des pathologies qui affectent les muscles, les articulations, les tendons, les ligaments, les os et les nerfs. A l'origine de douleurs qui deviennent de plus en plus gênantes (engourdissement, picotements, gêne fonctionnelle).<sup>4</sup>

## **3-3-Les risques liés aux activités**

### **3-3-1- Le risque routier**

L'employeur doit veiller à intégrer le risque routier dans l'évaluation des risques professionnels, On distingue dans ce risque :

- Les accidents de mission, c'est-à-dire les accidents qui ont lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail ;
- Les accidents de trajet, c'est-à-dire les accidents qui se produisent à l'occasion du déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel.

---

<sup>4</sup> -(ACFCI), op.cit, pp37-40

### 3-3-2-Le risque chimique

Lors de l'évaluation des risques, toutes les activités doivent être analysées, y compris l'entretien et la maintenance. Lorsqu'une exposition à plusieurs agents chimiques est constatée. L'évaluation doit prendre en compte les risques combinés de l'ensemble de ces agents. Toute nouvelle activité impliquant des agents chimiques ne pourra être mise en place que suite à une nouvelle

*« Les gens de mer travaillant sur des transporteurs de produits chimiques devraient recevoir une formation spécialisée et des instructions sur la sécurité du transport de tous les produits chimiques que le navire peut avoir à transporter, cela en fonction des tâches qui sont les leurs »<sup>5</sup>*

### 3-3-3- Le risque biologique

Les agents biologiques sont présents dans tous les milieux de travail et se transmettent à l'homme en suivant une chaîne de transmission. Ils présentent des risques d'infections, d'intoxications, d'allergies ou de réactions d'hypersensibilité, de cancers.

### 3-3-4- Les risques liés à l'amiante

La fabrication, l'importation et l'utilisation de l'amiante sont interdites en France depuis 1997. Il subsiste néanmoins dans de nombreux bâtiments ou équipements des matériaux amiantés auxquels sont exposés les travailleurs.

Les travailleurs dont les activités les exposent à des matériaux contenant de l'amiante (MCA). Les MCA présents dans des bâtiments ou des matériels sont en effet encore rependus : cloisons, clapets ou portes coupe-feu, dalles de faux plafonds, tuyaux et plaques en amiantement, dalles de sol, garnitures de friction...

### 3-3-5- Les risques liés aux rayonnements ionisants

Dans certains secteurs d'activités très variés, les travailleurs peuvent être exposés à des sources radioactives. La radioactivité est un phénomène lié à la structure de la matière, en particulier à ses atomes qui émettent un rayonnement énergétique. Ce rayonnement peut arracher des électrons aux atomes d'une autre matière : on parle de rayonnement ionisant.

---

<sup>5</sup> - BIT (bureau international de travail), « Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les portes », 2<sup>ème</sup> Edition, Genève, 1996, p119.  
[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms\\_112631.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_112631.pdf) consulté le 04/04/2015 à 13:45.

### **3-3-6- Les risques liés à l'utilisation des machines et équipements de travail**

L'employeur doit s'assurer de la conformité des machines et équipements de travail à la réglementation, les entretenir et procéder à des contrôles périodiques.

### **3-3-7- Les risques liés à certaines activités**

#### ***A. Le travail en hauteur***

Cette notion recouvre plusieurs situations de travail résultant de leur emplacement (toitures, passerelles, charpentes, etc.) ou de l'utilisation de certains équipements (échelles, échafaudages, ascenseurs, plates-formes de travail).

#### ***B. La manutention manuelle***

La manutention manuelle recouvre toute opération de transport ou de soutien d'une charge, dont le levage, la pose, la poussée, la traction, le port ou le déplacement exige l'effort physique d'un ou plusieurs travailleurs.

#### ***C. Les risques liés à la manutention mécanique***

Les causes les plus fréquentes des accidents graves impliquant l'utilisation des appareils de manutention mécanique.<sup>6</sup>

## **4- Les accidents du travail (AT)**

### ***4-1- Définitions de l'accident de travail :***

Est considéré comme accident de travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail au moment où la victime était sous la dépendance de son L'accident de travail est l'effet d'une action violente et soudaine de causes extérieures provoquant une lésion de l'organisme humain.

Selon Paul Potvin et PERUSSE Potvin Fortin « *On définit un accident du travail comme la rencontre au hasard d'un certain nombre de circonstances qui provoqueront soit une blessure, soit des dommages, soit une perturbation sans conséquence dans le déroulement normal des opérations, ou soit les trois. Il faut retenir ici trois choses:*

- 1. Il y a toujours plusieurs causes à un accident.*
- 2. Les conséquences de l'accident sont différentes de l'accident lui-même*

---

<sup>6</sup>- (ACFCI), op.cit, pp 42-44

3. *Presque tous les accidents peuvent être évités en éliminant les causes à la source.* »<sup>7</sup>

#### 4-2-Les différents types d'accidents et incidents

- Accident mortel comprenant le décès d'un employé,
- Blessures graves ou nécessitant que des premiers soins,
- Effondrement, renversement ou défaillance de toute machine ou dispositif de levage,
- Explosion, implosion, effondrement ou éclatement de toute capacité ou tout système fermé,
- Explosion ou incendie touchant tous biens ou équipements,
- Fuite accidentelle de toute substance inflammable ou toxique,
- Effondrement total ou partiel d'un échafaudage ou d'un étayage,
- Effondrement total ou partiel de toute structure,
- Défaillance de tout matériel de sécurité.

#### 4-3-La prise en charge des accidents de travail<sup>8</sup> (juridiquement) :

**Art 13 :** *l'Accident du travail doit être immédiatement déclaré ;*

- ~ Par la victime ou ses représentants, à l'employeur, dans les vingt-quatre (24) heures, sauf cas de force majeure, les jours non ouvrables n'étant pas comptés ;
- ~ Par l'employeur, à compter de la date où II en a eu connaissance, à l'organisme de sécurité sociale, dans les quarante-huit (48) heures, les Jours non ouvrables n'étant pas comptés ;
- ~ Par l'organisme de sécurité sociale à l'inspecteur du travail dont relève l'entreprise ou au fonctionnaire qui en exerce les attributions en vertu d'une législation spéciale.

---

<sup>7</sup> POTVIN Paul et Pérusse Potvin Fortin & Associés, *La prévention des accidents et maladies du travail des pompiers*, 2<sup>e</sup> édition APSAM, Québec, 1995, p19

<sup>8</sup>-Le code de travail (Journal officiel République algérienne) **L-83-13/7 juillet 1996**

### 5-Les maladies professionnelles(MP) :

Selon GAUDEMARIS « Une maladie professionnelle est un état pathologique d'installation progressive résultant de l'exposition habituelle et normale à un risque déterminé dans le cadre de l'exercice d'une profession »<sup>9</sup>.

**Art. 63 :** Sont considérées comme maladies professionnelles, les intoxications, infections et affection», présumées d'origine professionnelle particulière.

**Art. 64 :** La liste des maladies présumées d'origine professionnelle probable, ainsi que la liste des travaux susceptibles de les engendrer et la durée d'exposition aux risques correspondants à ces travaux, sera fixée par voie réglementaire.

#### 5-1-Le rôle de médecin de travail

Le médecin du travail est le conseiller de l'employeur et des salariés en matière d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail.

- Son rôle consiste à éviter toute altération de la santé des travailleurs du fait de leur travail.
- Son action s'exerce suivant deux axes complémentaires :
  - Par son intervention sur le milieu de travail, il apporte son expertise auprès de l'employeur, des salariés et de leurs représentants, en proposant des actions correctrices des conditions de travail.
  - Grâce au suivi médico-professionnel des salariés des entreprises qui lui sont confiées, il contribue à la protection individuelle de leur santé et au maintien dans l'emploi.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Professeur DE GAUDEMARIS Régis, « Définition et principes généraux Maladies professionnelles », Corpus Médical– Faculté de Médecine de Grenoble, Novembre 2004, p1.  
<http://www-sante.ujf-grenoble.fr/SANTE/corpus/disciplines/medtra/atmalprof/109c/lecon109c.htm> consulté le 04/04/2015 à 14:44.

<sup>10</sup>-DIRECCTE (Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi), « Prévenir la pénibilité au travail ; quelles actions des représentants du personnel », Février 2012, p 14.  
[http://www.sante-securite/paca.org/documentation/pdf\\_documentation/prevention\\_sante\\_securite/prevenir\\_penibilite\\_au\\_travail.pdf](http://www.sante-securite/paca.org/documentation/pdf_documentation/prevention_sante_securite/prevenir_penibilite_au_travail.pdf) consulté le 12/04/2015 à 23 :12.

## 6-Les risques de métier d'un marin :

Les métiers maritimes, en particulier au commerce et à la pêche, exposent les marins à de fort d'accident est considère comme les plus accidentogènes des secteurs professionnelle dans le monde.

### ❖ Risques encourus à bord des navires

#### 6-1- Exposition à des facteurs ambiants dangereux

Les facteurs ambiants compris dans cette section sont l'exposition au bruit, aux vibrations, à l'éclairage, au rayonnement ultraviolet, au rayonnement non ionisant et à des températures extrêmes à bord des navires, ainsi que les effets de ces expositions sur les gens de mer à court et long terme. L'autorité compétente devrait s'assurer que les armateurs prennent des précautions raisonnables pour prévenir ou réduire le risque d'exposition à des niveaux nocifs à bord des navires et fournissent aux gens de mer une formation et des instructions adéquates et appropriées sur la sécurité et la santé au travail.

##### **A. Bruit :**

Aux fins de ce principe directeur, le terme «bruit» vise tout son qui peut entraîner une perte d'audition ou être nocif pour la santé, ou dangereux à d'autres égards ,Travailler dans des lieux trop bruyants peut entraîner des accidents, des lésions et des maladies, et avoir des effets néfastes sur la santé à court et long terme, parmi lesquels.

- *Effets nocifs sur la santé à court et long terme de l'exposition à des niveaux de bruit excessifs :<sup>11</sup>*

<i>Effets à court terme</i>	<i>Effets à long terme</i>
Stress, dont une hausse de la sécrétion d'adrénaline	Perte auditive
Mauvaise qualité de sommeil	Acouphène
Accélération du rythme cardiaque	Malaise physique et mental
Contraction des vaisseaux sanguins	Stress, effets cognitifs
	Maladie cardiaque

**Tableau N°1 :** *Effets nocifs sur la santé à court et long terme de l'exposition à des niveaux de bruit excessifs.*

<sup>11</sup> BIT (Bureau international de travail), « Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention maritimes ,2006 », Genève, 2014, p32

L'excès de bruit pourrait également perturber les communications à bord du navire et accroître ainsi le risque d'accident.

### ***B. Vibrations***

- Les vibrations sont des mouvements oscillatoires transmis par le biais d'un matériel solide.
- Les vibrations peuvent toucher l'ensemble du corps du fait des mouvements du navire ou de la proximité des machines qui vibrent, ou les mains et les bras uniquement lors de l'utilisation d'outils émettant des vibrations.
- Elles peuvent être transmises au corps humain et avoir des incidences sur les structures anatomiques.
- Elles peuvent également être à l'origine d'effets nocifs pour la santé soit directement, soit par l'intermédiaire des conséquences de contractions musculaires réflexes sur les structures anatomiques.

#### ➤ ***Effets nocifs sur la santé à court terme et long terme de l'exposition à des niveaux de vibration excessive<sup>12</sup> :***

<b><i>Effets à court terme</i></b>	<b><i>Effets à long terme</i></b>
Mal des transportes	Lésion vasculaire, neurologique, ou musculo-squelettique.
Instabilité corporelle	Mauvaise circulation sanguine et trouble circulatoire
	Fourmillement, engourdissement et perte dextérité
Fatigue	Vibration global de corps

#### ➤ ***Tableau N° 02 : Effets nocifs sur la santé à court terme et long terme de l'exposition à des niveaux de vibration excessive***

### ***C. Eclairage artificiel***

Un éclairage artificiel excessif, insuffisant ou mal situé peut occasionner des conditions de travail inappropriées susceptibles de porter préjudice aux gens de mer ou de causer des dégâts matériels. Une gêne visuelle, des maux de tête, des fatigues de la nuque et une vision temporairement trouble ou une sensation d'image rémanente (notamment des

<sup>12</sup> -BIT. op.cit, p32

taches noires dues à l'éblouissement) sont des exemples d'effets nocifs sur la santé liés à un mauvais éclairage.

Ces effets peuvent, quant à eux, contribuer à provoquer des incidents qui touchent le personnel et endommagent des biens.

#### ***D. Rayonnement ultraviolet***

La principale source de rayonnement ultraviolet (UV) portant atteinte aux gens de mer est le soleil. Le niveau de risque d'une exposition nocive au rayonnement UV dépend de l'intensité du rayonnement, de la durée de l'exposition, de l'utilisation de vêtements de protection et de la sensibilité du marin. Les effets nocifs sur la santé de ce type d'exposition peuvent comprendre des symptômes de vieillissement prématuré chez les marins de moins de 18 ans, la kératose sénile et des cancers tels que le carcinome et le mélanome.

#### ***E. Rayonnement non ionisant***

Les gens de mer peuvent être exposés à des rayonnements non ionisants, une forme de rayonnement électromagnétique qui comprend le rayonnement radio, hyperfréquence et infrarouge, lorsqu'ils utilisent divers équipements, dont les systèmes radar ou le matériel de soudage. Le niveau d'exposition varie en fonction de la force des champs créés par ces équipements et de la proximité du poste de travail.

Une exposition de courte durée à un rayonnement non ionisant de forte intensité provoque l'échauffement des tissus et, en particulier, une détérioration de la lentille oculaire.

Parmi les autres effets nocifs sur la santé à court terme, on citera des maux de tête, des vertiges et des troubles du sommeil, qui peuvent entraîner des incidents. D'un point de vue scientifique, il existe un doute quant aux effets nocifs sur la santé d'une exposition à long terme.

#### ***F. Températures extrêmes***

- Le corps humain se retrouve en situation d'hyperthermie s'il ne parvient pas à faire descendre sa température lorsqu'il est exposé, pendant une longue période, à des températures ambiantes élevées et à une forte humidité. De telles conditions peuvent également se retrouver dans les salles des machines à bord des navires.
  
- Le corps humain se retrouve en situation d'hypothermie si sa température centrale est inférieure à 35°C, température en dessous de laquelle le fonctionnement normal du corps

est perturbé. Un décès peut survenir lorsque la température corporelle centrale passe sous les 30°C. Les gens de mer peuvent être exposés à des eaux froides à la suite d'une immersion ou à des airs froids lorsqu'ils travaillent sur des routes commerciales traversant des zones géographiques froides.

- L'hypothermie peut notamment avoir les effets nocifs suivants sur la santé: perte de contrôle des muscles entraînant la perte de coordination des muscles; confusion mentale et hébètement; difficulté à suivre des instructions simples; perte de conscience, mort.

## **6-2- Risques inhérents au travail à bord d'un navire**

Des risques inhérents spécifiques ont été identifiés dans le cadre du travail à bord des navires. Ils sont énumérés dans les sections suivantes. En général, ces risques posent de graves problèmes pour la sécurité et la santé des gens de mer et peuvent entraîner des décès ou des maladies graves.

### **➤ Le travail dans des espaces confinés**

Le travail dans des espaces confinés présente des risques graves pour la sécurité et la santé des gens de mer, qui peuvent entraîner des décès soudains ou de graves lésions.

L'atmosphère dans tout espace confiné peut présenter une insuffisance ou un excès d'oxygène et/ou contenir des gaz ou des vapeurs inflammables et/ou toxiques. Des atmosphères dangereuses peuvent par conséquent également apparaître dans des espaces qui étaient initialement sûrs, ou encore dans des espaces contigus à des espaces dont il est avéré qu'ils présentent un risque.

### **➤ Utilisation de l'équipement et des machines**

Il existe des dangers inhérents à l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires. Il convient donc que seul un personnel compétent en assure le fonctionnement.

Dans le cadre du fonctionnement des machines et de l'évaluation des risques qui en découlent, il importe de tenir compte des instructions des fabricants, notamment de celles qui portent sur l'entretien de l'équipement.

➤ **Ancre, chaînes et câbles (amarrage)**

Les opérations d’ancrage, d’amarrage et d’accostage présentent des risques graves pour la sécurité des gens de mer impliqués dans ces opérations, et peuvent entraîner des décès ou de graves lésions.

➤ **Équipement de protection individuelle pour les gens de mer**

La non-utilisation ou l’utilisation inappropriée de l’équipement de protection individuelle peut en tant que telle présenter un risque. C’est pourquoi il convient de prévoir des programmes de familiarisation et de formation.

➤ **Santé mentale au travail**

Le travail en mer peut avoir de nombreux effets nocifs sur la santé mentale. Il est associé au stress, à l’anxiété, à la dépression, à un état de stress post-traumatique et au suicide. A court terme, la souffrance morale peut avoir une incidence négative sur la qualité du travail, le comportement en matière de sécurité et le bien-être. A long terme, elle peut avoir un grave impact sur la vie des gens de mer et leur aptitude à travailler.

➤ **Violence sur le lieu de travail**

L’expression «violence sur le lieu de travail» désigne tout acte, comportement, menace ou geste visant un marin sur son lieu de travail, qui peut être raisonnablement considéré comme risquant de causer un préjudice, une blessure ou une maladie à ce marin. .

❖ **Autres types de risques**

➤ ***Mauvaise conception ergonomique***

L’ergonomie est l’étude et la conception d’espaces de travail (notamment les postes de travail et les passerelles de navires) avec les éléments qui les composent, de méthodes et de procédés de travail propres à améliorer la productivité, la santé, le confort et la sécurité des travailleurs.

La conception et l’agencement du navire, y compris sa conception technique, devraient créer un environnement de travail qui favorise des procédures efficaces, des modalités de travail sûres et la bonne santé des gens de mer. Elles devraient également réduire au minimum ou prévenir les accidents, les lésions et les maladies du travail, qui peuvent entraîner une diminution de la qualité du travail du personnel ou accroître les possibilités d’erreur.

Une mauvaise disposition, conception ou organisation ergonomique du navire et de ses équipements peut provoquer des effets nocifs à court et long terme sur la santé, en raison des positions de travail stressantes dont elle est à l'origine. Certains de ces effets sont les suivants:

- Troubles musculo-squelettiques;
- Douleurs, courbatures et fatigue aux niveaux des muscles et des articulations;
- Fourmillement dans les doigts et altération de la sensibilité aux niveaux des doigts, des pieds et des jambes;
- Douleurs et gonflements dus à une irritation autour des tendons;
- Lésions telles qu'une inflammation des muscles du coude ou des tendons, qui peuvent persister plusieurs semaines et devenir chroniques.

### ➤ **Manutention manuelle de charges**

La manutention manuelle de charges désigne toute opération au cours de laquelle une marchandise (des provisions, des pièces détachées, des outils ou de lourds ustensiles de cuisine par exemple) est soulevée, déplacée, traînée, poussée ou tirée.

Les activités impliquant une manutention manuelle de charges sont susceptibles de provoquer des lésions aux niveaux des articulations, des muscles et des tendons, en particulier dans le dos. Pour veiller à ce que la manutention manuelle soit effectuée correctement, il conviendrait d'établir des règles spécifiques en ce qui concerne l'utilisation d'un équipement technique adapté, dans les ateliers, dans les salles de machines et dans d'autres espaces de travail.

La manutention manuelle de charges peut provoquer des accidents, des lésions et des maladies, tels que, mais pas exclusivement: -

- ⇒ entorses;
- ⇒ fractures;
- ⇒ douleurs musculo-squelettiques aux niveaux dorsal et lombaire.

Lors de l'évaluation de la manutention manuelle de charges, plusieurs facteurs sont à prendre en considération, comme :

- a) la forme et le poids de la charge;
- b) la distance entre la charge et le corps de la personne qui la soulève;
- c) la position et les mouvements de la personne qui soulève la charge, et la fréquence de levage;
- d) le risque que la charge soit inattendue;
- e) l'espace disponible;

- f) l'état du pont;
- g) la distance sur laquelle la charge est déplacée.

➤ **Risques biologiques**

Le travail à bord de navires peut donner lieu à une exposition à des agents biologiques. Aux fins des présentes directives, les termes «agents biologiques» désignent des micro-organismes susceptibles de provoquer une infection, une allergie ou une intoxication. Les gens de mer peuvent notamment être exposés à des agents biologiques au cours des opérations de nettoyage et d'entretien des réservoirs des eaux-vannes, ou en raison d'une mauvaise hygiène alimentaire, d'aliments ou d'eau potable contaminés, de linge souillé ou humide, d'une mauvaise hygiène personnelle, d'un traitement à l'hôpital du navire dans des conditions non hygiéniques et de la propagation de bactéries ou de virus, tels que celui de la grippe par exemple.

L'exposition à des agents biologiques peut provoquer des effets nocifs sur la santé, tels que maladie infectieuse, allergie ou intoxication.

➤ **Maladies contagieuses**

Etant donné la nature de leur travail, les gens de mer peuvent être appelés à voyager en tout temps dans le monde entier. Il est donc important qu'ils puissent bénéficier de conseils sur les mesures appropriées qui doivent être ou qui sont effectivement prises lorsque des risques de maladies contagieuses sont détectés, Il est rappelé aux Etats Membres leurs obligations en tant qu'Etats du port concernant la mise à disposition de la libre pratique, le soutien et les conseils médicaux immédiats et, en cas de nécessité, l'évacuation des gens de mer.

➤ **Produits chimiques**

Un produit chimique est considéré comme dangereux quand il est classé comme tel et qu'il fait l'objet d'un symbole ou d'une mention de danger, On estime également que certains produits sont dangereux s'ils ont une valeur seuil, ou en raison de leurs propriétés physiques/chimiques ou toxicologiques, ou en fonction de leur utilisation à bord , Les produits chimiques peuvent prendre la forme de solides, de liquides et de gaz ou de vapeurs. Ils peuvent être absorbés par la peau sous forme de liquide ou de vapeur, ou après inhalation de vapeurs, par l'intermédiaire de poussières.

Les effets nocifs sur la santé à court et à long terme de l'exposition à des produits chimiques peuvent avoir des répercussions graves, chroniques et tardives (ou isolées).

#### ➤ **Tabagisme**

Les risques du tabagisme sur la santé sont connus depuis longtemps et de nombreuses études ont établi le lien entre le «tabagisme passif» et certains problèmes de santé.

#### ➤ **Abus de drogues et d'alcool, alcoolisme et toxicomanie**

L'abus de drogues et d'alcool par les gens de mer, ou leur dépendance à ces substances, peut réduire leur efficacité au travail, entraîner des problèmes de discipline et de supervision, et être sources de dangers pour les personnes à bord et pour le navire. L'alcool peut altérer le jugement et accroître le risque d'accident. A long terme, l'abus d'alcool peut provoquer des problèmes de santé et, dans des cas extrêmes, la mort. L'abus de drogues par les gens de mer est extrêmement dangereux. Un marin qui abuse de drogues risque de mettre en danger sa propre personne, les autres individus à bord et le navire.

#### ➤ **Fatigue**

*« La fatigue et le surmenage apparaissent comme des causes majeures d'accidents dans le transport maritime... »<sup>13</sup>*

Les causes de fatigue les plus courantes pour les marins sont :

- Le manque de sommeil,
- La mauvaise qualité du repos,
- Le stress et la surcharge de travail
- Le temps de travail et/ou de repos constitue une question essentielle de l'environnement de travail.
- Le manque de repos peut avoir des conséquences sur la sécurité et la coopération globales à bord, ainsi que sur le bien-être, la santé et la qualité de vie générale des personnes.
- Le manque de sommeil peut avoir des effets nocifs sur la santé, tels que (la liste n'étant pas limitative):
- Des difficultés à se concentrer;

---

<sup>13</sup> (CRPM) conférence des régions périphérique maritimes d'Europe, « *Approfondir l'agenda social maritime Européen-une priorité pour améliorer la sécurité maritime* », TR110078 A5. France. 2011, P3 [sia.eionet.europa.eu/activities/announcements/.../CRPM\\_Desrentes.pdf](http://sia.eionet.europa.eu/activities/announcements/.../CRPM_Desrentes.pdf) consulter le 14/04/2015 à 23 :39

- Un risque accru de commettre des erreurs et un temps de réaction plus lent pouvant être à l'origine d'un signalement tardif en cas d'incident;
- Une diminution de l'aptitude du marin à accomplir ses tâches en toute sécurité et à s'acquitter au mieux de ses fonctions;
- Des effets néfastes sur la santé à long terme.

### **Conclusion**

Actuellement, tous les milieux du travail sont pénible et dangereux comme nous l'expliquons dans ce chapitre, la vie professionnelle des marins englobe les éléments physiques, biologiques, psychologiques et sociaux, susceptible de provoquer des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles.

# *Chapitre IV :*

*Identification et  
Présentation de  
l'entreprise portuaire  
de Bejaia*

## Introduction

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

## 1-Historique de l'EPB

### *Bejaia, une ville, un port,*

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

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

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

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

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

### **1-1-Historique de création de l'EPB :**

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa ; entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de

l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.<sup>1</sup>

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

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

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

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

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

## **2\_ La situation géographique**

Le port de Bejaïa, est délimité par :

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

---

<sup>1</sup> -document interne de l'EPB

<sup>2</sup>- document interne de l'EPB

- **Mouillage**

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

- **Accès au Port**

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

- **Bassins du Port**

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

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

### **3-Missions et activités de l'EPB**

- **Ses Missions**

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

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

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

- **Ses Activités**

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'aconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.<sup>3</sup>

## **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 après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la Direction Capitainerie. L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiée par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

### **2- Le remorquage :**

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

### **3- Le pilotage :**

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

### **4- Le lamanage :**

Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.

---

<sup>3</sup> - document interne de l'EPB

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

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

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

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

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

## **5-Présentation des différentes structures a l'EPB**

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

### **5-1-Direction opérationnel**

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'aconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

**▪ Manutention :**

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

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

**▪ Acconage :**

A pour tâches :

**• Pour les marchandises**

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

**• Pour le service**

- Rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars pour le stockage.
- Participer lors de la Conférence de placement des navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires. <sup>4</sup>

**❖ DIRECTION DOMAINE ET DEVELOPPEMENT (DDD)**

A pour tâches :

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

---

<sup>4</sup> - document interne de l'EPB

### ❖ DIRECTION CAPITAINERIE (DC)

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

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage :**

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

- **Amarrage :**

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

- **Accostage :**

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

### ❖ DIRECTION REMORQUAGE (DR)

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

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

### ❖ DIRECTION FONCTIONNELLE

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

### ❖ DIRECTION GENERALE (DG)

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

**❖ DIRECTION DU MANAGEMENT INTEGRE (DMI)**

Elle est chargée de :

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

**❖ DIRECTION FINANCES ET COMPTABILITE (DFC)**

Elle est chargée de :

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

**❖ DIRECTION RESSOURCES HUMAINES (DRH)**

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

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation du personnel.
- La gestion des carrières du personnel (fichier).
- La gestion des moyens généraux (achats courants, parc automobile, assurances, ...etc.).<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> - document interne de l'EPB

## 6- Les infrastructures et les équipements

### ▪ Les infrastructures portuaires

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

### ▪ Les principaux équipements

- Des grues mobiles sur roues de 40 à 90 tonnes de capacité.
- Des grues de quais de 15 à 80 tonnes de capacité.
- Des pelles mécaniques utilisables dans les cales des céréaliers.
- Deux ponts-bascules pour camions et wagons, d'une capacité de 60 à 100 tonnes.
- Des bennes preneuses.
- Des chariots élévateurs à 2,5 à 28 tonnes de capacité de levage.
- Quatre steaker de 36 à 45 tonnes pour le traitement des conteneurs.
- Quatre tracteurs RoRo et remorques.
- Equipement de lutte anti-pollution (barrage anti-pollution d'une largeur de 900m, dispersant marin, laboratoire spécialisé.....etc.).
- Pompes à grains (250 tonnes/heure).<sup>6</sup>

## 7-Effectifs de l'EPB

	DG	DGI	DMI	DFC	DRHM	DMA	DDD	DL	DC	DR	TOTAL
cadre	<b>08</b>	<b>19</b>	<b>06</b>	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>09</b>	<b>23</b>	<b>33</b>	<b>155</b>
maitrise	/	<b>05</b>	<b>02</b>	<b>06</b>	<b>08</b>	<b>55</b>	<b>06</b>	<b>51</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>180</b>
exécution	/	/	<b>01</b>	<b>02</b>	<b>41</b>	<b>588</b>	<b>105</b>	<b>158</b>	<b>103</b>	<b>37</b>	<b>1035</b>
<b>TOTAL</b>	<b>08</b>	<b>24</b>	<b>09</b>	<b>22</b>	<b>68</b>	<b>653</b>	<b>125</b>	<b>218</b>	<b>150</b>	<b>93</b>	<b>1370</b>

**Source : EPB**

<sup>6</sup> - document interne de l'EPB

**Conclusion**

À travers ce chapitre nous avons mis l'accent sur la présentation de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa en tous ce qui concerne son historique, sa situation géographique, ses missions, ses infrastructures et autres afin de faire connaître aux lecteurs le milieu de notre enquête.

# *Chapitre V :*

*La Méthode*

*Appliquée*

## Introduction

La méthodologie constitue un guide de repères pour chaque chercheur comme l'explique Michel Kalika « *les précisions concernant la méthodologie sont toujours indispensables à la compréhension du mémoire* »<sup>1</sup>, ou ce dernier doit choisir les méthodes et les techniques qui lui permettront de collecter des informations les plus adaptées pour atteindre l'objectif qu'il a fixé, en prenant en considération la qualité et la quantité des données recueillies sur le terrain. A ce sens, benoit Gauthier désigne que, « *la méthodologie de la recherche englobe à la fois la structure de l'esprit et de la forme de la recherche utilisées pour mettre en pratique cet esprit et cette forme (méthode et méthodes).* »<sup>2</sup>

Dans ce sens, Omar AKTOUF ajoute « *qu'il n'y a pas de travail scientifique possible sans méthode et méthodologie* »<sup>3</sup>.

Dans ce chapitre, nous allons présenter le cadre méthodologique de notre recherche, dans lequel on va commencer par la présentation de l'organise d'accueil, ensuite on va passer à la présentation de la population mère, ainsi que l'échantillonnage, la méthode et la technique utilisée, et pour finir nous conclurons notre partie méthodologique par les obstacles rencontrés durant notre enquête.

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

Le Port de Bejaia est située au cœur de l'espace méditerranéen, Bejaia, ville millénaire, a toujours connu un dynamise économique important grâce à son port qui joue un rôle clé dans le développement de la région.

Aujourd'hui est l'un des Ports algérien qui joue un rôle très important, il est classé 2ème Port au niveau national en termes d'activités commerciales et 3ème Port pétrolier. Il est également le 1er Port du bassin méditerranéen certifié, pour l'ensemble de ses prestations, et avoir ainsi installé un système de management de la qualité.

L'objectif de l'EPB vise à développer la viabilité économique de ses activités, à assurer le bien-être et la pérennité de l'emploi de son personnel et agir pour la protection de la communauté ou elle évolue.

---

<sup>1</sup> KALIKA Michel, *Le mémoire de master, projet d'étude, rapport de stage*, 2<sup>ème</sup> édition, Paris, DUNOD, 2008, p 21.

<sup>2</sup>GAUTHIER Benoit, « *Recherche sociale, de la problématique à la collecte des données* », Edition, presses de l'université du Québec Canada, 2004, p.8  
<http://excerpts.numilog.com/books/9782760516007.pdf>. Consulté le 05/06 /2015 a 22 :41

<sup>3</sup>AKTOUF Omar, *Méthodes des sciences sociales et approche qualitative des organisations*, une introduction à la démarche classique et une critique, les presses de l'université du Québec, p28

## 2-La population mère :

La population mère selon Mayer robert « *correspond à un ensemble de tous les individus qui ont les caractéristiques précises en relation avec les objectifs de l'étude* »<sup>4</sup>

Notre population mère est constituée de 461 salariés qui représentent près de 34% de la population totale, soit 1370 salariés permanent.

Elle est divisée en trois (3) directions qui sont à leurs tours réparties en (3) catégorie

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

socioprofessionnelles comme le montre les tableaux suivants :

**Tableaux N°03 : Effectif permanent arrêté au 31 janvier 2015**

**Source : documents interne de l'EPB.<sup>5</sup>**

**Tableaux N°04 : Effectifs de la population mère.**

<b>Les directions Socio-Professionnelle</b>	<b>Direction capitainerie</b>	<b>Direction remorquage</b>	<b>Direction Pilotage</b>
<b>Cadre</b>	23	33	09
<b>Agent de maîtrise</b>	24	23	51
<b>Agent d'exécution</b>	103	37	158
<b>Total</b>	150	93	218

**Source : EPB**

<sup>4</sup> MAYER Robert et QUELLET Francine, *Méthode de recherche pour les investigations sociaux*, Boucherville, Gaétin marin Editeur, 1991, p.378

<sup>5</sup> -Document interne de l'EPB

### 3-L'échantillonnage :

L'échantillon désigne l'ensemble des personnes à interroger et un extrait d'une population plus large appelée « population mère », population de référence et selon LOUBERT : « *c'est la partie de l'univers qui sera effectivement étudié et qui permettra extrapolation de connaître la totalité ; les caractéristiques de la totalité de l'univers* ». <sup>6</sup>

« *L'échantillon d'une recherche poursuivant des objectifs de nature plus qualitative peut être relativement petit, car l'objectif n'est pas de rendre compte d'une population, mais de recueillir de l'information pertinente pour mieux comprendre un phénomène* » <sup>7</sup>. Notre échantillon de recherche est l'ensemble des cadres, agents de maîtrise et les agents d'exécution 16 enquêtés, qui travaillent au sein de l'entreprise L'EPB.

### 4- Population d'enquête :

Pour répondre à nos objectifs, on a procédé à une enquête sur le terrain pour obtenir des informations des travailleurs, à partir d'un échantillon aléatoire simple pris au hasard dans les trois (3) directions (pilotage, capitainerie et remorquage), et cela en interrogeant les cadres, les agents de maîtrise et les agents d'exécution, et ce par rapport à leurs disponibilité.

Le choix accidentel a permis de toucher l'échantillon des 16 marins suivant :

**Tableau n°05 : Echantillons de l'enquête**

Les directions Socio_ professionnelle	Direction capitainerie	Direction remorquage	Direction Pilotage
Cadre	1	1	6
Agent de maîtrise	–	2	2
Agent d'exécution	–	–	4

Source : enquête

<sup>6</sup> - LOUBET DELBAYLE (Jean Louis), *Initiation aux méthodes des Sciences Sociales*, Edition L'HARMATION, Paris, 2000. p61

<sup>7</sup> - MONGEAU Pierre, *Réaliser son mémoire ou sa thèse*, Presse de l'université de Québec, Canada, 2008, p.93

**5- Les caractéristiques de la population d'étude interrogée :****Tableau n°06 : les caractéristiques de la population d'étude**

<b>Enquête n° Code</b>	<b>Age</b>	<b>Sexe</b>	<b>Poste occupé</b>	<b>Catégorie socioprofessionnel</b>	<b>Ancienneté au poste</b>
<b>Enquête n°01</b>	52ans	M	Officier de port	Cadre	20ans
<b>Enquête n°02</b>	35ans	M	Officier de port	Cadre	2ans
<b>Enquête n°03</b>	33ans	M	Officier de port	Cadre	9ans
<b>Enquête n°04</b>	58ans	M	Pilote	Cadre	4ans
<b>Enquête n°05</b>	63ans	M	Pilote	Cadre	2ans
<b>Enquête n°06</b>	46ans	M	Capitaine	Cadre	8ans
<b>Enquête n°07</b>	37ans	M	Chef de l'atelier	Agents de maîtrise	7ans
<b>Enquête n°08</b>	32ans	M	Mécanicien	Agent d'exécution	8ans
<b>Enquête n°09</b>	48ans	M	Mécanicien	Agent de maitrise	8ans
<b>Enquête n°10</b>	45ans	M	Chef de service maintenance	Cadre	5ans
<b>Enquête n°11</b>	40ans	M	Chef de bordé	Cadre	3ans
<b>Enquête n°12</b>	60ans	M	Maitre d'équipage	Agent de maîtrise	15ans
<b>Enquête n°13</b>	42ans	M	Conducteur d'engins	Agent de maitrise	10 ans
<b>Enquête n°14</b>	34ans	M	Marin n°1	Agent d'exécution	15ans
<b>Enquête n°15</b>	46ans	M	Marin n°2	Agent d'exécution	15ans
<b>Enquête n°16</b>	36ans	M	Marin n°3	Agent d'exécution	12ans

**Source : enquête**

Dans tableau nous constatons que l'activité maritime est constituée d'une diversité de poste de travail au sein de l'EPB.

Cela explique que le domaine maritime est un domaine très vaste multifonctionnel qui exige de différentes catégories avec de différents niveaux d'instruction, c'est-à-dire tout dépend de type de leurs métiers.

## **6- La méthode et les techniques utilisées :**

Dans l'élaboration de toute recherche, il convient d'utiliser la/les méthodes et la/les techniques appropriées au sujet de recherche.

### **6-1- La méthode utilisée :**

Pour effectuer une recherche, on doit utiliser une méthode bien déterminée et précise, dans le but de vérifier les hypothèses relatives à notre thème au sein de l'EPB, nous avons utilisé l'approche et les techniques les plus adéquates à notre thème.

Parmi les nombreuses méthodes utilisées dans les différentes recherches scientifiques, nous avons opté pour une approche qualitative qui nous permettra de confirmer ou d'infirmes nos hypothèses de recherche. «...*la méthode qualitative, type de recherche qui privilégie des données non numériques recueillies dans le milieu naturel des personnes...* »<sup>8</sup>Et aussi « *Les méthodes qualitatives d'analyse des données s'appuient essentiellement sur l'induction, les propositions relatives aux relations porteuses de signification sont tirées, induites, des observations. Elles sont dites qualitatives parce que l'analyse des données et leur interprétation procèdent par analogies, métaphores, représentations, de même que par des moyens qui tiennent du discours plutôt que du calcul.* »<sup>9</sup>

Notre choix s'est porté sur une méthode qualitative par rapport à la nature de notre sujet de recherche et aux objectifs que nous nous sommes fixés, parmi les autres raisons qui nous ont incités à faire ce choix, nous pensons que c'est une méthode riche et profonde qui est relative au rôle de système QHSE dans l'amélioration et la sécurité des salariés au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa.

---

<sup>8</sup> -MUCCHIELLI Alex, *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines*, 2<sup>ème</sup> Edition, Armand colin, paris, 2004, p 183 .

<sup>9</sup>- MONGEAU Pierre, op.cit, p31

## 6-2- Les techniques utilisées

Les techniques utilisées sont les moyens qui nous permettent de collecter les données dans la réalité auprès des populations visées. Selon Marc-Adalard Tremblay, la technique « *est le procédé générale utilisé pour recueillir des informations particuliers selon une certaine modalité* ». <sup>10</sup>

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

### 6-2-1-La pré enquête:

Dans le but de préciser notre problématique et les hypothèses, ainsi que la méthode et les techniques les plus adéquates à notre thème de recherche, nous avons procédé à une pré enquête. Au sein de l'EPB, c'est grâce aux nombreux entretiens libres auprès des responsables au niveau de la capitainerie et au pilotage et surtout que nous avons pu rassembler un maximum d'informations, qui nous ont permis de délimiter notre champ d'études, à savoir que notre pré- enquête portait sur deux volets :

- Le premier dans le but de découvrir les caractéristiques de l'activité marins et le plan réglementaire de l'entreprise sur le système de HSE et les mesures de préventions , cela nous a permis l'accès même (partiel) aux informations recherchées lesquelles nous a aidé à cerner notre problématique, nôtres hypothèses.
- le second volet de notre pré enquête visait à cerner la méthode et les techniques utilisées dans notre recherche.

### - Présentation de notre pré-enquête à l'EPB :

Nous avons procédé à la pré-enquête en premier lieu à travers les visites que nous avons effectuée dans deux directions ou ces dernières sont subdivisées en plusieurs services dont on a essayé de réaliser un entretien en vue de faire connaissance de notre terrain de recherche , d'éclairer et préciser notre champ d'étude, et de déterminer la technique de recherche la plus adéquate à notre thème , et ou le problème de notre recherche .

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

- réaliser notre étude de recherche sur le terrain.
- limiter notre population d'étude.

---

<sup>10</sup>-TREMBLEY Marc-Abélard, *Initiation à la recherche dans les sciences humaines*, édition Montréal MCGRAW Hill, Montréal, 1998.p95

- déterminer notre champ d'étude sur le terrain, afin de relier l'aspect théorique et pratique.

Nous avons procédé à l'entretien semi directifs et à l'observation directe comme technique auprès des marins, des cadres, des officiers de port et le médecin de l'entreprise. A travers tout cela nous avons pu recueillir des données , et nous avons constaté l'importance accordée par l'entreprise portuaire de Bejaia a l' H.S.E hygiène, sécurité, environnement afin de mieux comprendre la douleur des employés et toujours garder un œil sur le salariés non pas pour diagnostiquer et traiter les pathologies professionnelles mais leur faire comprendre les termes fondamentaux et les expressions essentielles les plus courantes qui leur seront utiles quotidiennement pour aboutir à une observation efficace et rigoureuse qui précepte l'orientation et la prise en charge il est très clair et précis que la prise en charge médicale est assurée par le personnel médicale spécialisé ou bien l'équipe soignante ( médecin de travail , infirmiers ) qui travaillent en collaboration .

- ✓ L'entreprise a met à la disposition de ses travailleurs différents moyens de protection notamment pour les agents d'exécution tout en ayant recours à des actions de sensibilisation.
- ✓ C'est une entreprise qui a recours à des bilans annuels retraçant tous les accidents de travail ainsi que les degrés de leur gravité.
- ✓ Toutes les professions sont exposées aux accidents de travail ,cependant nous ne pouvons pas toujours remettre en cause la capacité de l'employeur à évaluer le risque et à mettre en place des plans d'action préventifs pour assurer la bonne santé et la sécurité de ses travailleurs nous pensons que ces derniers ont aussi certaines responsabilités qui sont celles du respect absolu des mesures de sécurité mises en place par leurs employeur car cela aidera à réduire le risque et à protéger la santé des employés (mis en place des programmes et des journées de sensibilisation sur porter des « EPI » et respecter les mesure de sécurité.

Toutefois, d'après les informations recueillies l'EPB a enregistré des accidents et des risques liés à l'activité maritime.

-Circonstance d'accident de travail du matelot (remorqueur) :

Lors du service de nuit en effectuant les manuvres d'accostage d'un navire pétrolier la victime s'est émulée autour, celui-ci fut trainé tout le long du pont du remorqueur avant d'être

éjecté à l'eau, Malgré les efforts de ses collègues pour le sauver la victime est morte par noyade.

### **6-2-2-L'enquête :**

Les technique de recherche sont les moyens qui permettent de recueillir des données dans la réalité, elles indiquent comment accéder aux informations de l'objet d'étude, ces techniques représentent les principaux moyens d'investigation de la réalité sociale auprès des populations visées. Pour réaliser notre enquête nous avons utilisé :

#### **a)-L'entretien :**

L'entretien est la technique de collecte de données qualitatives la plus fréquemment utilisée. Cela permet à des personnes d'être interrogées en leur indiquant des thèmes tout en les laissant libre de suivre leur cheminement propre de raisonnement et d'associations d'idées. Cela permet de rassembler des faits, des points de vue, des analyses, des hypothèses, des idées de références à utiliser, etc.

Cet outil nous a permis d'accéder à un maximum d'authenticité des discours car selon Raymond Quivy « *l'entretien est une technique de collecte d'informations orales, un évènement de parole qui produit dans une situation d'interaction sociale entre un enquêteur et un enquêté (sauf dans le cas de l'entretien collectif), c'est la raison pour laquelle il ne saurait être réduit à une simple démarche de prélèvement d'information : le discours de l'acteur interrogé est prononcé in situ, et de ce fait , la situation d'enquête conditionne à la fois la réalisation de l'entretien et l'interprétation du matériau recueilli* »<sup>11</sup>

Notre guide d'entretien contient 18 questions répartie en trois axes : conditions de travail des marins, le rôle de la formation dans la sécurité des marins et la sensibilisation des marins vis-à-vis de leur environnement, hygiène et sécurité on trouve dans chaque axe 6 questions, chaque axe mesure une hypothèse.

#### **b)-L'observation :**

Durant notre recherche nous avons utilisée l'observation directe, cette technique nous a permis d'observer la réalité et la nature de l'activité maritime, cette technique vise à enrichir les données collectée, selon Madeline GRAWITZ, l'observation est « *la constatation*

---

<sup>11</sup>-RAYMOND Quivy et al, *manuel de recherche en sciences sociales*, Edition DONOD, paris, 1995, p184.

*exacte d'un fait à l'aide de moyens d'investigation et d'étude appropriée à cette constatation »<sup>12</sup>.*

#### **7- Définition du lieu et la durée de l'enquête :**

- **Lieu de l'enquête:**

Notre enquête de terrain s'est réalisée indispensablement au sein de l'EPB qui est considérée depuis toujours comme une grande entreprise algérienne, elle se situe à 13, Avenue des frères AMRAN, Bejaia.

Nous avons effectué notre étude au sein de cette entreprise, vu la place qu'elle occupe aujourd'hui et le rôle qu'elle joue dans le développement de sa région. En plus elle se caractérise par la multiplicité des activités, dans de différents secteurs.

Nous étions à la fois impliqués dans trois directions :

##### **-Direction Capitainerie**

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

##### **-Direction Remorquage :**

Son activité consiste spécialement à remorquer les navires entrants et sortants, ainsi que la maintenance des remorqueurs.

##### **-Direction pilotage :**

Qui est assuré de jour comme de nuit par la Direction Capitainerie et est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Le pilotage consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.<sup>13</sup>

##### **-La durée de l'enquête:**

- Cette enquête s'est réalisée dans la durée de 4mois du 15/01/2015 jusqu'au 15/04/2015 (en prenant en compte un mois de pré enquête). La période de notre étude est inscrite dans certaines conditions c'est-à-dire elle s'inscrit dans un cadre positif et négatif qui comprend des avantages et des obstacles durant la recherche.

#### **8-Les avantages et les obstacles de la recherche :**

<sup>12</sup> - MUCCHIELLI Alex, op.cit, p355.

<sup>13</sup> -document interne de l'EPB

### ✓ **Avantage :**

- Apprendre et apprécier le travail de recherche et de le mettre en pratique, les connaissances déjà acquises durant nos études.
- Apprendre des connaissances concernant l'activité marine.
- Savoir la réalité quotidienne vécue par les marins.
- Connaitre les différentes tâches et services dans l'EPB.

### ✓ **Obstacle :**

- Le déroulement de quelque entretien se fait dans le bureau de chef de département
- le problème d'accès au pilotage.
- Les réponses aux questions ne sont pas toujours complètes.
- Le refus de certains enquêtés pour l'enregistrement.
- Interruption lors des entretiens.
- manque de documentation.

### **Conclusion**

Pour conclure nous avons mis l'accent sur le cadre méthodologique par lequel on a identifié notre population mère et les caractéristiques de notre échantillon d'étude et les méthodes et technique appliqués. Apres avoir finalisé ce chapitre théorique et le chapitre méthodologique. On va mettre l'accent sur le chapitre pratique.

*Partie pratique :*

*Analyse et  
interprétation des  
données*

# *Chapitre VI :*

*Conditions de travail et  
santé sécurité au  
travail*

## Introduction

Ce chapitre s'axera sur les conditions de travail de l'EPB qui ont pour objectif de garantir l'hygiène et la sécurité au travail, nous allons parler des conditions de travail et leur impact sur la santé et le bien être des marins. Aussi, mettra-t-on, en évidence les risques auxquels sont-ils exposés quotidiennement dans l'accomplissement de leur tâche.

### 1-Les conditions de travail des marins à l'EPB

Tableau N°07 : condition de travail des marins à l'EPB :

Condition physique	condition technique	Condition de vie au travail
Bruit Des machines Des pêcheurs	Mauvaise qualité des EPI	Manque d'hygiène
Climat Humidité Tempête de pluies	Manque et mauvais état des engins	Manque de prise en charge

Source : enquête

Les conditions de travail ont longtemps été assimilées à des mesures d'ordre ergonomique et sécuritaire. Les conceptions classiques de sécurité mettaient l'accent davantage, sur les mesures de prévention matérielle et physiologique, dans l'unique souci d'adapter le matériel ou l'équipement aux exigences physique des travailleurs.

Cette vision occultait énormément les dimensions organisationnelle et psychologique et reflétait un handicap de taille quant à la conception de l'homme au travail.

Les conditions de travail au sein de l'EPB désignent d'une manière générale l'environnement dans lequel les marins vivent sur leur lieu de travail. Elles comprennent la pénibilité et les risques du travail effectué ainsi que l'environnement de travail (bruit, chaleur, poussière, exposition à des produits chimiques, .....Etc.)

Les conditions de travail forment l'environnement de travail et vont avoir des effets sur la santé physique et mentale des marins.

### 1-1-Les conditions physiques

D'après les entretiens menés auprès des marins, Les contraintes physiques sont souvent les premières citées lorsque les conditions sont abordées.

La majorité des enquêtés déclarent que leur métier est pénible, il y a des positions douloureuses et fatigantes que les lamaneurs et les matelots prennent en portant des charges lourdes « les amarres »( voir la Photo n°16), Michel Gollac et SERGE VOLKOFF expliquent dans ce sens « *vibration, port de charges lourdes, mouvements douloureux ou fatigants, mouvements répétitifs, postures pénibles, déplacements à pied longs ou fréquents, station debout prolongée... peuvent ou non entraîner un risque d'atteinte à la santé des salariés : cela dépend de leur fréquence, leur combinaison avec d'autres contraintes* »<sup>1</sup>

Les troubles qui sont souvent associés sont les douleurs physique (maux de dos, des épaules, du cou) et fatigue, Le bruit est aussi une contrainte abordée par les enquêtés, il constitue une nuisance majeure en milieu professionnel, vu que c'est un élément lié à leur environnement dans l'utilisation de différents outils, comme le bruit des machines existantes dans les navires, dont la surdité en est la conséquence la plus connue « *le risque le plus évident est celui du trouble de l'audition allant jusqu'à la surdité* »<sup>2</sup>. Ce risque touche notre échantillon tels que les pilotes, les armateurs et les agents de maîtrise, la majorité de ces derniers ont dit que : « *les machines existantes dans la pilotine résultent des bruits forts qui ont un effet néfaste sur l'état de santé "nocivité pour l'audition"* » « *un niveau sonore trop élevé peut être la cause d'une surdité* », ajoute un autre marin, Le bruit des pêcheurs qui travaillent dans le même environnement que les marins les empêchent de se reposer lors des pauses ,le bruit peut également gêner la communication des marins et masquer une information cruciale pour leur sécurité.

La fatigue et le surmenage apparaissent comme des causes majeures d'accident dans le domaine maritime comme l'affirme la majorité de nos enquêtés « *le métier d'un marin est un métier stressant et fatiguant* » donc la fatigue peut entraîner des conséquences défavorables comme les accidents.

---

<sup>1</sup> Michel GOLLAC et serge VOLKOF, *les conditions travail*, Edition la découverte, Paris, p9  
<sup>2</sup>Ibid., p30

### 1-2-Les conditions techniques

Il y a aussi les contraintes techniques telles que le mauvais état des engins comme le souligne l'un des enquêtés « *on travaille avec un matériel vétuste, ce qui augmente bien sur les risques d'accidents* ». ( voir la photo N°15)

Concernant la qualité des EPI, les discours des enquêtés sont partagés en deux parties, certains déclarent qu'ils sont bien dotés en EPI et qu'ils sont satisfaits « *on a des équipements de protection individuelle qui nous protègent contre les effets accidents* », la majorité des cadres confirment que les moyens de protection mis en place par l'entreprise sont de bonne qualité et répondent aux mesures de sécurité des marins. « *Les EPI sont disponibles, mais les marins ne les portent pas pour leur importance vis-à-vis de leur santé mais par peur de sanctions* »

Nous remarquons que les cadres sont convaincus que les marins mettent leurs EPI par peur de sanction alors que les marins disent le contraire « *on les porte pour leur importance dans la protection de notre santé et pour notre sécurité* », les marins se plaignent aussi de la qualité des EPI que l'entreprise leur offre, le témoignage de l'enquêté N°07 « *les chaussures de sécurité ne sont pas de bonne matière, elles sont glissantes, j'ai été obligé d'acheter une chaussure plus sécurisante et plus confortable à l'extérieur avec mon propre argent* », « *on a la même chaussure que les dockers alors que la chaussure des marins doit être différente de celle des dockers* » ajoute-il cela explique que les équipements de protection offerts par l'EPB ne sont pas confortables, ce qui impose aux marins de les changer ou d'acheter d'autres, il faut toujours prendre en considération la qualité des moyens de protection contre les risques. Comme le confirme le bureau international du travail « *tous les équipements de protection individuelle devraient être conformes, aux prescriptions légales nationales ainsi qu'aux normes nationale et internationales, avant de choisir l'équipement de protection individuelle le mieux adapté à une opération donnée, il faudrait non seulement se renseigner auprès des fabricants et vendeurs de ces équipements, mais aussi demander l'avis des personnes qui devront les porter* », « *il faudrait choisir les EPI en s'assurant qu'ils sont aussi confortables que possible pour ceux qui doivent les porter* »<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup>BIT (Bureau international du travail), « *sécurité et santé dans les ports* », Edition 2005, Genève, P126 [www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---Ed.../wcms\\_112514.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---Ed.../wcms_112514.pdf)

### 1-3-Les conditions de vie des marins

La réalité de travail des marins dans l'action de l'amélioration de la qualité de vie, est une question central qui se pose dans le sens du travail, dans le fondement de la santé des marins à bord, de l'engagement, l'efficacité collectives et de la performance globale des personnes en matière de santé, bien être, développement professionnel « *la qualité de vie au travail est une vision subjective qui se concrétise différemment selon les entreprises, les populations et les pays :organisation, participation, équilibre de vie, valorisation de travail.* »<sup>4</sup>.

La qualité de vie au travail a des conséquences sur les travailleurs, les entretiens menés montre que le climat de travail des marins ont ouvert une brèche dans le monde de la santé et du bien-être, ils ont mis en évidence l'importance des conditions de qualité de vie au travail non seulement pour leur santé et leur bien-être mais aussi le climat général et le développement collective pour le rendement des marins.

D'après le chef de département pilotage « *L'EPB offert aux marins une bonne qualité de vie, ils ont tout ce qu'ils besoin, un cuisine pour cuisiner, un dortoir et des chambres, l'entreprise les met dans des bonnes dispositions* »

En prenant appui sur les entretiens menés auprès des marins , nous avons constaté que les conditions de vie des marins sont insuffisantes , l'enquêté N°04 déclare que « *on a pas un restaurant au niveau de pilotage , on est intérêt de cuisiner seule, on bien de faire un trajet pour manger dehors , parfois on est obligé de rester sans déjeuner l'or d'une manœuvre* »,l'enquêté N°5 ajoute de son côté « *on est obligé de ramener quoi manger chez nous, ou bien de préparé nous-mêmes*» cela montre qu' il existe un manque de prise en charge des marins ,et pour ceux qui concerne l'hygiène certain marins illustrent l'état critique du côté hygiène dans le milieu de travail comme nous le déclare l'enquêté N°08 « *dans certain endroit, il Ya beaucoup de pollution, un manque d'hygiène, ce qui représente un danger pour la santé des marins* ».

---

<sup>4</sup> - BIMESTRIEL du réseau ANACT pour l'amélioration des conditions de travail avec le soutien du fonds social européen, travail et changement, « *Améliorer la qualité de vie au travail : des pistes pour agir* » ,4<sup>ème</sup> édition de la semaine pour la qualité de vie au travail, 2007, p04  
[www.anact.fr/portal/pls/portal/docs/1/370337.PDF](http://www.anact.fr/portal/pls/portal/docs/1/370337.PDF) consulté le 24/04/2015 23:47

L'entreprise portuaire de Bejaia doit aider les marins a mieux vivre leur travail à travers le fonctionnement de l'entreprise, les relations sociales, la reconnaissance professionnelle, une taille de fond qui doit être prise en compte pour améliorer la qualité de vie au travail.

### 2-Les risques du métier

**Tableau N°08 : les risques que rencontre un marin :**

Etapes	Danger	Risques	Conséquences
<b>Exécution de la manœuvre</b>	Chaussures de sécurité non adaptée	Glissades Chutes de hauteur	Blessures corporelles Noyades Traumatisme Décès
	Echelles non conformes	Chute de hauteur	Blessures Noyade Traumatisme Décès
	Mauvais état de surface des pilotins	Glissades	Blessures corporelles Décès Noyade
	Rupture des amarres	Entrainement du marin Coupures	Blessures Décès Noyade
	Non-respect des consignes de la sécurité par les marins	Abordage Ecrasement Renversement Coupures	Blessures Décès Noyade

**Source : EPB**

La majorité des enquêtes disent que Les conditions météorologiques mauvaises, le roulis du navire, l'environnement de travail(les câbles qui traînent, le pont glissant (photo n°10) sont souvent évoquées dans la description des circonstances de la survenue des accidents, dans ce contexte dangereux c'est souvent lors des opérations de pilotage et de remorquage que surviennent les blessures, les chutes et les glissades.(Voir la Photo n° 2).

Les risques professionnels constituent « *un enjeu de santé publique, Ils regroupent les accidents, qui sont distingués selon qu'ils concernent le travail lui-même ou le trajet pour*

*s'y rendre, et les maladies professionnelles. Ils sont spécifiés en fonction de leur gravité et des séquelles éventuelles qu'ils entraînent (décès ou reconnaissance d'une incapacité permanente). la dangerosité du travail et l'exposition a des risques professionnels ne concernent pas au même titre tous les salariés. Des inégalités importantes subsistent à cet égard selon les secteurs d'activité, le niveau de formation des personnes concernées et leur âges*<sup>5</sup>, « *Un accident, c'est vite, et puis un bateaux c'est jamais stable, en plus tout est en fer alors si tu tombes tu risques ta vie* » déclare l'enquêté N°07, victime de plusieurs glissades et a failli se noyer plusieurs fois. Cette façon de présenter la survenue des accidents comme chose qui est difficilement évitable, puisque survenant dans un environnement de travail par définition « jamais stable » par tous les enquêtés, « *tout est dangereux sur un bateau* » (voir la photo n°1) , a déclaré l' enquêtés N°05 qui a subi un accident de travail au cours de sa carrière ; cette naturalisation des risques peut nous conduire à une interprétations des données recueillies en terme de risque de métier inhérents à la profession de marins et sur lesquels il est impossible d'agir, les conditions météorologiques, les outils et les engins manipulés pendant les opérations de pilotage et de remorquage , Il continu pour dire : « *Une vague a fait bouger le navire brusquement et m'a fait tomber à l'eau, j'ai risqué de me noyer en portant ma tenue de sécurité qui est devenue lourde* ».

Le passage dangereux des marins du quai à bord et vice versa entraine des risques de chute et de heurts qui engendre des blessures corporelles ou des décès ( voir la photo n°2).

D'après le chef de département de pilotage « *le métier de marin c'est une condition physique et de vigilance et de sérieux dans l'accomplissement des tâches et le respect des consignes de sécurité( voir les photos n°3 et 4) car c'est un métier très dangereux, une activité qui demande une vigilance constante* », « *Le travail d'un marin est un travail plein de risques où il faut être hyper vigilant* » ajoute un des marins questionné(l'enquêté n°14.) comme le confirme Dr Abdelhalim BERRITIMA. Dans la revue psychologique-social-sanitaire, prévention et ergonomie « *les accident survenus brusquement sont dus à des fautes d'inattention et à des conditions professionnelles imposées par l'organisation et les conditions de travail ainsi que par la nature des métiers effectués* »<sup>6</sup>

« *Certain risques mineurs, sont dus au manque de gestion en HSE* » l'affirme l' enquêté N°16 cela représente le manque de gestion en matière d'hygiène et sécurité au travail, Ce qui prouvent que l'entreprise a mal géré les moyens pour protéger les marins

---

<sup>5</sup>-INERIS (Institut national de l'environnement et des risque), « *les risques professionnels* », France, 1999, p.100

<sup>6</sup>-A.BERRITIMA, « *Ergonomie : l'entreprise algérienne a l'épreuve de l'expérimentation* », in revue psychologique-social-sanitaire, N°05/1, 2012, Alger, P135

comme on peut trouver l'organisation comme cause de la survenue des accidents d'après les marins « *certain risques sont dus à l'organisation* », dans ce sens Christophe Dejourns explique que « *les salariés souffrent de la forme d'organisation discriminatoire, injuste, menaçante, ce système génère des injustices et des inégalités tout le monde le sait mais personne ou presque ne le dit* »<sup>7</sup>, c'est pour cela que certains marins associent une piètre qualité de vie au travail à des conditions organisationnelles qui ne réussissent pas à satisfaire leurs préférences, ni leurs besoins en matière de santé et de sécurité.

Les accidents de travail arrivent toujours pendant les manœuvres certains décrits dans l'enquête laissent apparaître un contexte de débrouille ou le marin est amené à réaliser une tâche qui peut être habituelle ou occasionnelle dans des conditions limitées en termes de sécurité, utiliser un outil inadapté, glisser à bord de quai, monter une échelle non conforme.

### 3-Les acteurs de l'amélioration du travail à l'EPB :

**Tableau N°09 : les acteurs de l'amélioration du travail à l'EPB**

Acteur de l'amélioration du travail	Rôle
Médecin du travail	Contrôler la santé des travailleurs, mise en place d'une protection collective et individuelle
Commission d'hygiène et sécurité	Contribuer à la protection de la santé physique et mentale des salariés de l'entreprise par l'évaluation des facteurs de risque, et d'améliorer les conditions de travail
Inspection du travail	Contrôler l'application de réglementation du travail dans ses aspects, qu'il s'agisse du contrat de travail, de la durée du travail, de l'hygiène et de la sécurité

**Source : enquête faite le 22-25 février 2015 à l'EPB.**

Ce tableau ci-dessus nous montre les acteurs qui aident à améliorer les conditions de travail à l'EPB et leurs principales tâches.

### 3-1-Le médecin du travail :

<sup>7</sup> CHRISTOPHE Dejourns, *souffrance en France-la banalisation de l'injustice sociale*, Point, Seuil, 2000, Paris, p1

La médecine du travail est spécialisée dans la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, son rôle est d'analyser les risques, de conseiller et former les travailleurs ainsi qu'à contrôler leur santé, il est exclusivement préventif, car elle vise à « éviter toute altération de santé des travailleurs du fait de leur travail ».<sup>8</sup>

La tâche du médecin du travail est multiple allant de la décision d'aptitude professionnelle à la mise en place d'une protection collective et individuelle dans l'entreprise.

L'entreprise portuaire de Bejaia est une entreprise avec un grand effectif des salariés, ce qui nécessite la disponibilité d'un médecin du travail et son implication, un marin ne peut pas travailler à bord d'un navire s'il n'a pas un certificat médical (voir l'annexe n°3), attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions, les certificats médicaux sont délivrés par un médecin des gens de mer qui a une convention avec l'entreprise.

Le certificat médical doit confirmer que le marin n'est pas atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer ou de se rendre inapte à ce service, de mettre en danger la santé des autres à bord.

Ces certificats médicaux restent valides pendant deux ans au maximum sur leur fascicule (voir la photo n°13), si le certificat médical expire, l'autorité ne l'autorise pas à travailler ou à être embarqué( voir l'annexe n°1)

La majorité des marins déclarent que l'entreprise a un médecin de l'entreprise et un médecin des gens de mer pour les visites et parmi eux on trouve selon l'enquête 09 « *En cas d'accident ou d'une maladie on a le médecin de l'entreprise et les infirmiers si le cas est grave on le transporte à l'hôpital* », MICHEL GOLLAC et SERGE VOLKOFF explique dans ce sens « *les médecins de travail voient régulièrement en visites médicale tous les salariés de l'entreprise* ».<sup>9</sup>

Il est remarqué que la majorité de nos enquêtés sont toujours pris en charge par le service de santé de l'entreprise comme l'affirme un cadre « *les marins victimes d'un accident durant l'exécution de leur tâches, sont pris en charge par nos services, on a un médecin de l'entreprise qui s'en charge* », « *on a aussi un médecin des gens de mer pour les visites annuelles* » ajoute-il.

Les visites médicales (voir l'annexe n° 03) ont une grande importance, car elles permettent de découvrir l'état de santé des marins dans l'entreprise « *les visites médicales*

---

<sup>8</sup>LETHIELLEUX Laëtitia, *L'essentiel de la gestion des ressources humaines*, 5<sup>ème</sup> édition, Paris, p 33

<sup>9</sup> MICHEL GOLLAC et SERGE VOLKOFF, op.cit. p ,96

*sont très importante, car elles permet d'avoir une idée concernant l'état de santé des marins pour qu'il soient embarqués (voir l'annexe n°01) »* affirme un autre cadre de l'entreprise

### **3-2-Le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail**

Dans les organismes comptant plus de 50 salariés, un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail CHSCT(voir l'annexe n°4) est élu par les délégués du personnel et le comité d'organisme, cette instance représentative du personnel est représentative du personnel est présidé et animée par l'employeur que le représentant, les élus comportent au moins un tiers de cadres ou d'agents de maîtrise.

Le CHSCT a pour mission de contribuer à la protection de la santé physique et mentale et de la sécurité des salariés de l'établissement et de ceux mis à sa disposition par un organisme extérieur, ainsi qu'à l'amélioration des conditions de travail.

La plus part de nous enquêtés affirme la présence d'une commission d'hygiène et de sécurité « pour rôle d'identifier, d'évaluer et de maîtriser les facteurs de risques propres à l'activité des salariés », les règles d'hygiène sont relatives à la salubrité permanente des locaux de travail ainsi que la protection contre les accidents et les maladies professionnelles.

Notre intérêt est de savoir est-ce que cette commission d'hygiène et de sécurité joue un rôle dans la prévention des risques professionnels à l'EPB, d'où la plupart des réponses des enquêtés affirment que la commission d'hygiène et sécurité a une importance mais cela est insuffisant comme le réclame l'enquêté N°02 « la commission d'hygiène et de sécurité n'est pas impliqué dans la prévention », ce manque dévoile « *le dysfonctionnement de la réglementation en rapport avec la sécurité dans l'entreprise algérienne, ce qui traduit parfois l'absence d'unités mobiles de soins et d'insuffisance de CHSCT* »<sup>10</sup>.

Finalement on remarque que l'hygiène et la sécurité au travail à l'EPB restent toujours insuffisantes malgré l'existence de la commission qui reste par fois limitée dans son implication en matière de détection des sources du danger pour la santé des marins.

### **3-3-L'inspection du travail :**

---

<sup>10</sup> BERRITIMA A., Op.cit.p134

Les inspecteurs de travail sont chargés de veiller sur l'application des dispositions du code du travail et des lois et les règlements non codifiés relatif au régime du travail, ainsi qu'à celles des conventions et accords collectifs de travail, ainsi qu'à celles des conventions et accords collectifs de travail.

A côté de cette mission, ils disposent aussi d'un rôle de conseils aux employeurs et aux salariés pour cette application ainsi que l'organisation des rapports sociaux dans l'organisme ils interviennent, également comme conciliateur à l'occasion de la négociation de conventions collectives de travail, D'après Michel BUHL et Angelo CASTELLITA « *l'entreprise doit mettre à la disposition des salariés la sécurité par l'implantation des services spécialisés comme les visites d'inspecteurs aux entreprises pour contrôler l'exécution des règles sécuritaires et les médecins qui contrôlent la santé des travailleurs* »<sup>11</sup>

La totalité des cadres ont confirmé que « *l'inspection au travail joue un rôle dans l'amélioration des conditions de travail des salariés* », « *on tient toujours leurs remarques en compte* ». L'inspection au travail endosse le rôle d'arbitre lorsque certaines difficultés surgissent au moment de la désignation de représentants du personnel dont le licenciement éventuel ne peut intervenir qu'avec son accord l'inspection du travail participe aux autres missions liées à l'emploi, comme la formation professionnelle et l'amélioration des conditions de travail. « *L'amélioration continue nécessite également des contrôles réguliers de l'évaluation des risques liés aux emplois à bord ou en cas d'accident, d'incident ou de situation dangereuse* »<sup>12</sup>.

### Conclusion

A travers ce chapitre on a démontré les liens existant entre la santé des marins et leur activité, qui se traduisent par des risques météorologiques et des risques liés à leur condition de travail ce qui produit des accidents de travail.

On peut donc conclure que malgré l'existence des acteurs qui améliorent les conditions de travail à l'EPB (le médecin de travail, la commission d'hygiène sécurité et des conditions de travail et l'inspection du travail) mais les accidents constituent un risque fréquent pour la santé des marins et cela est dû aux conditions de travail parfois défavorables.

---

<sup>11</sup>BUHL Michel et CASTELLITA Angelo, *Accident de travail et maladies professionnelles*, 2<sup>ème</sup> édition Delmas, paris, 2004, P .11.

<sup>12</sup>-BIT, op.cit, p11.

# *Chapitre VII :*

*Formation et santé  
sécurité au travail : la  
politique QHSE au sein  
de l'EPB*

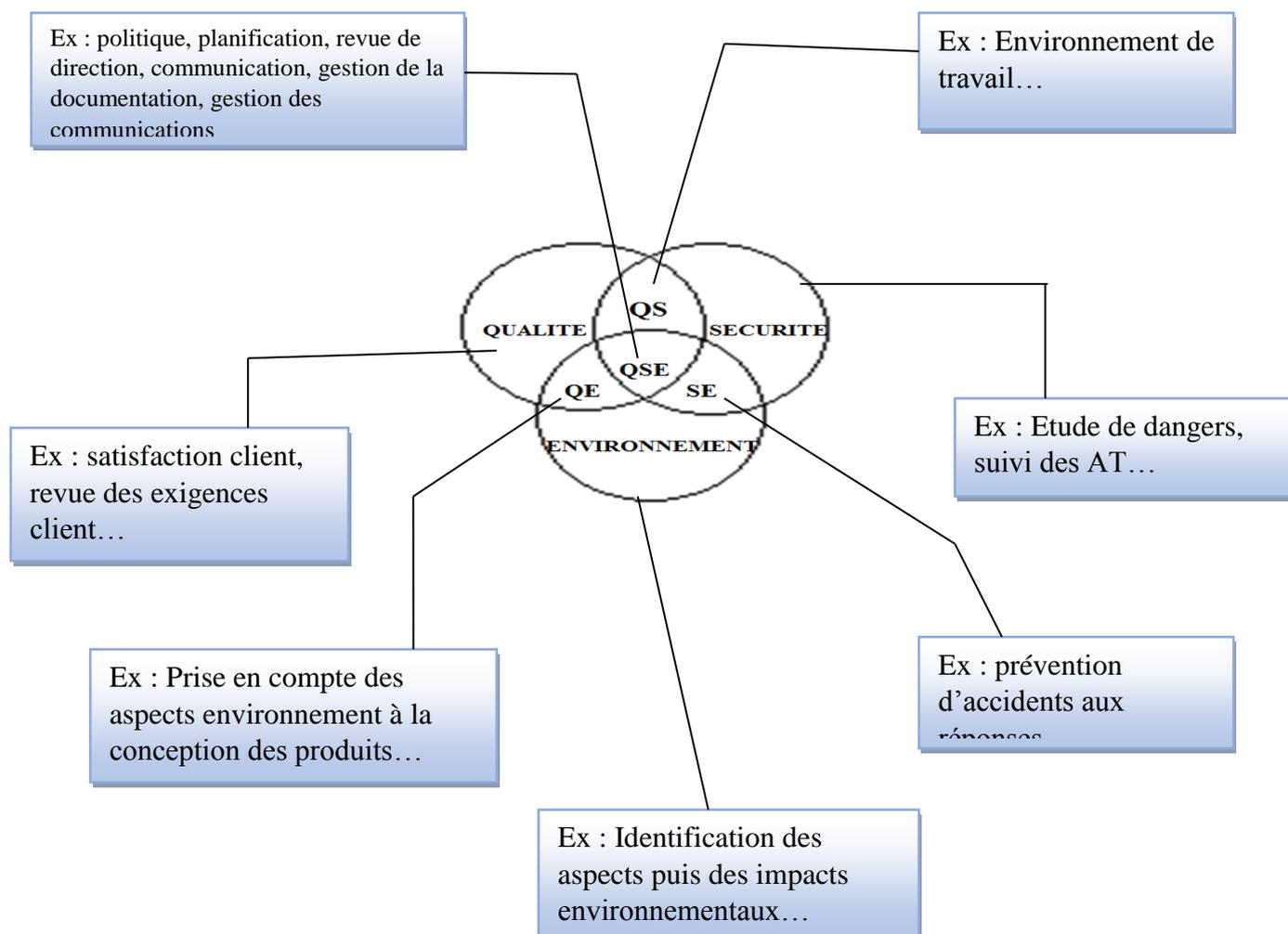
## Introduction

Dans ce chapitre nous allons parler de la politique QHSE au sein de l'EPB et le développement de la formation que l'entreprise met en place pour améliorer la santé des marins, ensuite Les types de formations planifiées par l'entreprise pour les marins afin de réduire les risques professionnels ainsi que les accidents de travail.

### 1-La politique QHSE au sein de l'EPB :

Dans le cadre du management de la qualité, de l'environnement et de la santé, sécurité au travail, l'entreprise a élaboré une politique « QHSE » (voir l'annexe n°05) pour affirmer son engagement à pérenniser l'ensemble de sa démarche de management intégré.

**Figure.1 : Intégration du « QSE » des principes de management<sup>1</sup>**



<sup>1</sup>FROMAN B., GEY J-M et BONNIFET F., *qualité, sécurité, environnement construire un système de management intégré*, Edition Afnor, 2003. p 72

L'EPB a instauré un système QHSE dans le but d'améliorer la santé, en éliminant les dangers, chose qui est une exigence des référentiels supports de QHSE. Cela s'explique par le principe de l'amélioration des processus de l'EPB avec le cycle PDCA (plan, do, check, Act).

Cela peut être présenté par un tableau suivant :

**Tableau n°10 : explique le principe de l'amélioration des processus de l'EPB avec le cycle PDCA**

Plan	Politique et planification	Engagement et principes ; écoute, veille et analyse stratégique ; valeurs, politique et objectifs ; identification des besoins, exigences et risques, prévention et management des situations d'urgence.
Do	Mise en œuvre et fonctionnement	Maitrise opérationnelle des activités, maitrise des risques, management de l'information : communication
Check	Evaluation de la performance	Mesure et surveillance des produits et processus, mesure de la performance du système, maitrise des dysfonctionnements ; analyse des données ; système d'audit
Act	Amélioration	Prévention des situations d'urgence et gestion de crise, action correctives et préventives ; amélioration continue ; revue de management ou de direction.

d'après un cadre de l'entreprise « *l'analyse intégrée des risques à l'EPB permet d'élaborer à chaque étape des processus QHSE d'identifier, d'évaluer, pondérer et mesurer les risques et de mettre en œuvre des actions pour les prévenir* » l'ensemble de cette organisation interne dont le but est d'atteindre des objectifs fixés par la politique du SMI, dépend non seulement des ressources matérielles, mais également et surtout des ressources humaines, « je compte sur chacun pour adhérer activement à cette politique et je délègue toute autorité à la directrice du management intégré pour la mise en œuvre, le suivi et l'amélioration du SMI »<sup>2</sup>déclare DJELLOUL Achour le directeur général, donc à travers cette politique l'entreprise a une vision et une stratégie de management englobant les axes stratégiques communs pour les objectifs de performance couvrant les trois systèmes ( qualité

<sup>2</sup>Source EPB

,environnement ,santé sécurité au travail ). La politique du système de management QHSE ne fait que traduire la vision et l'orientation de l'entreprise dans le domaine du SMI en mettant en évidence les axes de la politique, qui sont déclinés en objectif à tous les niveaux en ce qui concerne tous les processus de l'entreprise, donnant ainsi une parfaite cohérence à la stratégie globale de l'entreprise.

### **1-1-Répondre aux normes de certification**

L'apparition et le développement rapide des normes et référentiels internationaux qui traitent la qualité, l'environnement, la santé et la sécurité au travail, et de la responsabilité sociale, a poussé l'EPB à s'engager dans des démarches de progrès, et pour une bonne efficacité, l'intégration de ces trois aspects joue un rôle très important.

L'EPB à adopter le système management intégré(SMI) afin de rassurer et de mettre en confiance les parties intéressées dans les visions de la maîtrise des risques et d'amélioration des performances.

Notre stage nous a permis d'avoir de nombreux entretiens avec des cadre dont le chef de service RH fait partie en définissant le système management intégrée QHSE ainsi *«le système du management intégré qualité, sécurité et environnement est une démarche collective et participative, nous sommes tous formés en matière de QHSE, cette démarche vise à concilier les préoccupations existantes en matière de qualité, sécurité, et environnement ».*

Les systèmes mis en place depuis 2000 par ISO 9001 et, 2005 par ISO 14001, ont conféré une maturité importance à son système de management pour l'intégration du système de management qualité santé sécurité au travail, certifié au référentiel OHSAS 18001 depuis 2008 *« parmi les procédures obligatoires dans le référentiel OHSAS 18001 et la norme ISO 14001, on trouve la formation, sensibilisation et compétence »*<sup>3</sup>, l'EPB a décidé de s'inscrire dans une démarche globale dont l'objectif est d'assurer sa pérennité en traduisant une gestion moderne et normalisée adaptée aux exigences du de rattachement elle a identifié ses processus : planifier, mettre en œuvre, surveiller ,améliorer chacun de ces processus se réfère à des procédures documentées, des modes opératoires, des fiches et des documents, couvrant toutes les activités de l'EPB .

---

<sup>3</sup> -NAOUS Benoit, *Construire le système documentaire (Qualité sécurité environnement)*, Edition Afnor, n°74, 2003, pp 11-12.

### 1-2-La protection de la santé des marins

La politique QHSE vise à améliorer la santé des marins à l'EPB, en mettant en place des actions de formation, d'actions préventives dans différents niveaux, ainsi que l'élaboration de consignes QSE, l'option pour certains procédés, comme le choix d'équipement de protection, et la mise en place de dispositifs pour la protection de l'environnement.

un cadre ajoute que « *le système de l'EPB a mis l'accent sur la QHSE pour offrir une excellente qualité de service qui garantit aux marins la santé et la sécurité dans l'accomplissement de leur tâche* » voir l'annexe n°05 ,l'identification et l'évaluation des risques se fait avec une approche participative, faisant intervenir le personnel ayant une expérience et un savoir-faire dans son domaine, en s'appuyant sur leurs compétences pour identifier , analyser et proposer des actions adéquates et les procédures et les contrôles nécessaires à la maîtrise, opérationnelle ainsi que la qualité, l'environnement et la santé et sécurité au travail forment un élément indissociable de la stratégie de l'entreprise.

### 2-La formation des marins

Assurer des conditions de formation de haut niveau pour les marins constitue un élément important pour améliorer la prévention des accidents, la connaissance optimale des standards de sécurité et la réponse aux incidents.

Comme l'explique Arnaud Dayan dans son ouvrage manuel de gestion « *La formation du personnel constitue un enjeu qu'aucune entreprise ne peut laisser de côté, la formation est un des instruments qui permet d'obtenir le niveau de flexibilité nécessaire en assurant la polyvalence du personnel et en développant sa capacité d'adaptation pour faire face aux changements* »

Ce qui nécessite à l'entreprise de planifier des formations pour la politique de prévention mise en place par l'entreprise portuaire de Bejaia. Les marins de l'EPB ont suivis des formations en se basant sur les matières d'hygiène et sécurité « *un marin formé à la sécurité sera sûrement plus vigilant qu'un autre aux risques d'atteinte à sa santé* » l'affirme un cadre de l'entreprise.

Nous remarquons que tous les enquêtés ont affirmé qu'ils ont bénéficié réellement d'une formation sur les risques liés à l'exécution de leurs tâches, cette formation est l'une des conditions qui améliore et détermine la bonne qualité du travail au sein de l'EPB ; ceci permet

aux marins d'être plus professionnels dans leur travail, rend les tâches plus faciles à gérer, leur permet d'avoir plus de connaissances sur les risques liés à leur travail et tout cela améliore leur condition de travail.

La majorité des enquêtés ont déclaré qu'ils ont suivi des formations dans le domaine de sécurité au sein de leur entreprise. D'après l'enquête N° 04 « *on suit des formations de sécurité pour gérer des situations d'urgence, savoir comment réagir en cas d'accident à bord, elle nous permet d'avoir des compétences en matière de sécurité pour gérer des situations à risque* » l'enquête N° 06 abonde dans le même sens « *on suit des formations dans le but de compléter le travail dans les bonnes conditions* ». Donc l'objectif de cette formation à la sécurité est d'instruire les marins afin qu'ils connaissent et comprennent les risques auxquels leur travail les expose, les mesures de prévention mises en œuvre pour prévenir ces risques la conduite à tenir en cas de risque.

### 3-Types de formations suivis par les marins

**Tableau N°11 : les types de formation que les marins ont suivies**

Formation	Objectif
STCW	Fournir les connaissances nécessaires et suffisantes pour se familiariser aux techniques de lutte contre l'incendie à bord des navires, la survie individuelle en mer, les premiers soins à apporter aux blessés et aux sinistrés ainsi que les relations humaines à bord.
Lutte antipollution	Analyser les principales pratiques de protection de la mer, définir le code juridique de la sécurité et de la sûreté maritime, saisir les évolutions récentes en la matière.
Premiers secours	Permet d'assimiler la conduite à tenir dans le cas d'un événement imprévu (accident, malaise) qui peut mettre en danger la vie d'une personne, c'est un aide médicale d'urgence.
Lutte contre incendie	Sécurité contre les risques d'incendie et de panique, protection des personnes et des biens, évacuation rapide des occupants faciliter l'intervention des services de secours, limiter la propagation de l'incendie.

On remarque d'après ce tableau que les services d'une formation sur la santé et la sécurité est important à l'intérieur de l'entreprise exemple :( STCW, lutte antipollution, premiers secours, lutte contre l'incendie) afin de former et de protéger un marin, l'entreprise a mis à sa disponibilité des formations périodiques suivant des nouvelles méthodes.

Les marins doivent avoir réussi les formations nécessaires pour exercer leurs fonctions à bord, ils devaient en outre avoir suivi avec succès ces formations pour assurer la sécurité individuelle à bord des navires.

Cela a été confirmé par un cadre de l'entreprise en disant que « *Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi des formations, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions* », « *Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires(STCW)* » ajoute un autre(enquêté n°5)

Après avoir mené des entretiens avec nos enquêtés on a constaté que la totalité de ces derniers ont suivi des formations parmi elles on trouve STCW comme le déclare l'enquêté N°10 en disant que « *j'ai suivi la formation STCW et cette formation m'a permis de développer mes compétences et de savoir davantage sur la réglementation maritime* », il est aussi question de la formation sur les premiers secours « *En cas d'accident, il est important que la personne qui est à nos coté soit formée en premiers secours et en mesure d'agir* » déclare l'un des marins ; ce qui nécessite une formation des premiers secours dans l'entreprise ou sont réalisés les travaux dangereux , « *la formation paramédical et au secourisme varie également et ,dans le meilleure des cas, contribue simplement à redonner confiance aux marins profanes en matières médical en cas d'urgence médical* »<sup>4</sup>.

Les marins suivent aussi des formations de lutte contre l'incendie, l'entreprise organise des exercices de simulation pour que les marins apprennent à gérer le risque d'incendie, la totalité de nous enquêtés savent s'en servir d'un extincteur et cela est fait grâce à la formation qu'ils ont suivi comme l'explique l'enquêté N°13 « *pour gérer les situations d'urgence tell que l'incendie , on suit des formation de lutte pour avoir une maitrise des paramètres techniques( extincteur) de la situation* », l'enquêté N°09 affirme qu'il

---

<sup>4</sup>-GOHNET (the global occupational Health network), « *le réseau le réseau mondial pour la santé au travail* », n°3, 2002, p 08  
[http://www.who.int/occupational\\_health/publications/newsletter/gohnet9f.pdf](http://www.who.int/occupational_health/publications/newsletter/gohnet9f.pdf). Consulté le 05/05/2015 a 22 :27

a suivi cette formation en affirmant « *oui , j'ai suivi une formation de lutte contre l'incendie ,tous les marins sont formés à utiliser les matériaux de lutte contre l'incendie »*

Les marins de l'EPB ont suivi aussi la formation anti-pollution visant à protéger la zone portuaire en cas de déversement de pétrole, afin de le stopper ,et alléger le navire , concernant le suivi de cette formation la totalité de nos enquêtés ont déclaré que « *l'objectif de cette formation est de nous informer sur le dispositif règlementaire national et international, se rapportant à la pollution maritime par les hydrocarbures, les produit dangereux et les déchets des navires dans les port »* , dans ce sens l'enquêté N°02 ajoute « *cette formation nous aide à maitriser les procédures d'intervention contre les risques de la pollution »*

**Conclusion :**

En guise de conclusion, nous avons constaté que la politique de la qualité, hygiène, sécurité, environnement mis en place par l'EPB organise des plans de formation nécessaire pour les marins afin de leur apprendre la conduite à tenir en cas de risque

Les formations planifiées par l'entreprise sont efficaces mais il demande de prolonger la durée.

# *Chapitre VIII :*

*Sensibilisation et santé  
sécurité au travail :  
mesure de prévention*

## Introduction

Dans ce chapitre on va présenter et illustrer les plans de sensibilisation mis en place par l'EPB , on aura l'occasion de parler sur l'information et la formation et leurs rôles dans les plans de sensibilisation pour prévenir les risques et les éliminer , on va parler aussi sur la sensibilisation pour le port des EPI.

### 1-La sensibilisation pour améliorer la santé des marins :

La sensibilisation constitue l'épine dorsale de tout projet visant à prévenir ou à éliminer les risques professionnels.

L'EPB comme toute entreprise souhaite améliorer l'hygiène et la sécurité des marins à travers la sensibilisation et cela ne pourra pas réussir sans l'engagement de tous ces derniers, les marins doivent être largement informés sur leur travail, surtout sur les risques liés à l'exécution de leurs tâches, et leurs apprendre comment gérer les situations dangereuses, les marins doivent aussi comprendre et maîtriser les risques pour éliminer ou bien à les réduire.

D'après Wendy Burgoyne « *les campagnes de sensibilisation peuvent influencer sur les niveaux de sensibilisation, les connaissances et les attitudes et peuvent encourager les gens à se renseigner , de plus ces stratégies peuvent montrer comment procéder à un changement , indiquer ou trouver les services, clarifier la problématique, la réitérer , d'informer davantage à son sujet et encourager ceux qui en connaissent déjà l'ampleur, si elle jouit d'une visibilité suffisante , la sensibilisation peut entraîner des changements de comportements à risques* »<sup>1</sup>.

D'après un cadre de l'entreprise « *la sensibilisation est le moyen le plus préventif pour réduire les risques, c'est un moyen d'alerte des salariés sur l'existence des risques et des effets négatifs qu'ils entraînent* ».

A ce sens on peut comprendre que les efforts de l'EPB dans le domaine de la sensibilisation visent à faire prendre davantage conscience de l'étendue du problème, et à éduquer l'opinion des marins pour faire évoluer leurs attitudes et les amener à résoudre les problèmes et ne pas les ignorer.

La sensibilisation est une voie à double sens, à savoir, promouvoir la communication et les échanges d'information pour améliorer la compréhension des risques « *chaque*

<sup>1</sup><http://www.Phac-aspc.gc/fasf-etcaf/index-f.html> consulter le 23-05-2015 à 17 :55

*entreprise doit informer son personnel des risques et des mesures de prévention, des voies d'accès et zones dangereuses ,des protections collectives et individuelles à porter obligatoirement, les entreprises doivent transmettre des consignes de sécurité et des modes opératoire qui ont une incidence sur l'hygiène et la sécurité »<sup>2</sup>, la perspective d'aboutir aux changements nécessaires dans les attitudes et les comportements, d'après l'enquête N° « la sensibilisation pourra se faire tout au long de la mise en œuvre d'un projet de prévention ou se faire lors des évènements majeurs marquant les différentes étapes de la réalisation de la prévention ».*

Le plan de sensibilisation à l'EPB se fait en suivant trois étapes :

**Tableau n°12 : les types de la sensibilisation a l'EPB**

<b>Sensibilisation par l'information</b>	<b>Sensibilisation par la formation</b>	<b>Sensibilisation au port des EPI</b>
L'affichage des consignes de sécurité	Premiers secours	Le port de la tenue de sécurité
L'affichage des numéros de secours	Lutte contre l'incendie	Le port du casque
Consignes d'incendie	Lutte antipollution	Le port des chaussures de sécurité

Source : enquête

## **2-Sensibilisation par l'information :**

L'accès à l'information permet à chaque marin d'être un préventeur tout en étant acteur de sa santé et de sa sécurité au travail d'après le chef de département pilotage « *l'entreprise organise une information sur les risques pour préserver la santé et sécurité au travail* », comme l'explique Olivier BORRAZ dans son ouvrage les politiques du risque « *la question de l'information, de son obtention et de son usage, est souvent abordée sous l'angle du filtrage des données qui parviennent aux individus à propos des risques* ».<sup>3</sup>

<sup>2</sup>-GILLET-GOINARD florence et MONOR Christel, *La boîte à outils en santé-sécurité environnement*, Edition DUNOD, Paris, 2010.p 62.

<sup>3</sup>- BORRAZ Olivier, *Les politiques du risque*, Edition presses de sciences Politique, Paris, 2008, p 76

L'information se présente sous forme d'affichage (voir les photos n°3, 4, 6, 7,8) ou de signalisation, l'affichage doit être facile d'accès dans les lieux de travail, clair et visible.

L'information dispensée porte sur :

- Les consignes incendies
- L'affichage des numéros de secours
- Les consignes de sécurité
- L'information de sécurité spécifique au poste de travail, et en particulier les risques, les équipements de protection à utiliser, la conduite à tenir en cas d'accident

A cet effet, la signalisation est aussi obligatoire chaque fois qu'un risque est présent et qu'il nécessite une protection collective ou une organisation du travail particulière, panneaux, couleurs, pictogrammes, signaux lumineux et ou sonores, sont les moyens de signalisations généraux utilisés

### **3-Sensibilisation par la formation :**

La formation est une composante essentielle de l'action de prévention sans pour autant se substituer aux mesures techniques et organisationnelles, former à la sécurité est une obligation légale de l'employeur mais c'est une partie indispensable à la politique de prévention qu'il doit mettre en œuvre, la formation fait partie du plan de sensibilisation car elle vise à connaître la conduite à tenir en cas d'accident « *sensibiliser la personne à la conduite à tenir en cas d'accident (numéro d'appel d'urgence infirmerie, présentation des sauveteurs secouristes au travail) et en cas d'incendie (signal d'alerte, issues de secours, moyens d'extinction, présentation des guides files / serres file ,etc.)* »<sup>4</sup>.

### **4-Sensibilisation au port des moyens de protection :**

La protection regroupe l'ensemble des mesures visant à limiter la gravité des conséquences d'un phénomène dangereux, la prévention des risques professionnels regroupe les actions collectives ou individuelles qui évitent l'apparition d'un risque lié au travail effectué ou à son environnement.

L'EPB se trouve dans l'obligation d'offrir des mesures et des moyens pour éviter les risques, « *il incombe aux chefs d'entreprise de fournir aux salariés les informations, la formation et les instructions nécessaires pour assurer leur santé* »(Art.4121-1 du code du

---

<sup>4</sup>- GILLET-GOINARD Florence et MONOR Christel, Op.cit, p 71

*travail*)<sup>5</sup>, parmi ces moyens on trouve les équipements de protections individuelles(EPI) contre les risques professionnels des marins, Un équipement de protection individuelle est dispositif ou un moyen destiné à être porté ou à tenir par un marin en vue de le protéger contre un ou plusieurs risques susceptibles de menacer sa sécurité ou sa santé au travail.

L'entreprise portuaire de Bejaia organise des plans de sensibilisation pour inciter l'ensemble des salariés à porter leurs équipements de protection individuelle(voir la photo n°04)car cela rentre dans les mesures de prévention des risques comme l'affirme l'un des cadres questionnés « *le moyen le plus préventif est la sensibilisation des marins à porter leur EPI* ».La majorité ces derniers confirme que les moyens de protection mis en place par l'entreprise sont de bonne qualité et répondent aux mesures de sécurité des marins. «*Les EPI sont disponible, mais les marins ne les portent pas pour leurs importance vis-à-vis leur santé mais par peur de sanction* ».

Nous remarquons que les cadres sont convaincues que les marins mettent leurs EPI par peur de sanction alors que les marins disent le contraire « *on les porte pour leurs importance dans la protection de notre santé et pour notre sécurité* ».

## Conclusion

Les résultats auxquels nous nous sommes parvenu dans ce chapitre traitent le plan de sensibilisation, aussi la formation et l'information au port des EPI que l'entreprise portuaire de Bejaia met en œuvre pour sensibiliser les marins vis-à-vis leur actes dans le but d'améliorer leurs santé et de réduire les accidents de travail en leur montrant la conduite à tenir en cas de risque.

---

<sup>5</sup>- GILLET-GOINARD florence et MONOR Christel, Op.cit, p81

## La vérification des hypothèses

### Introduction

Au titre de cet élément nous allons confirmer ou infirmé nos hypothèses, notre enquête traite le rôle de système QHSE dans l'amélioration de la santé et sécurité au travail (cas des marins de l'entreprise portuaire de Bejaïa (EPB).

Après la phase de recueil des informations, d'analyse et d'interprétation des données, nous avons procédé à la vérification des hypothèses émises au début de notre étude.

### Hypothèse n°1 :

*« Le système QHSE de l'EPB améliore les conditions de travail des marins pour réduire les risques de leur métier ».*

Notre travail a démontré qu'un grand nombre d'enquêtés souffrent de conditions de travail défavorables. Contraintes diverses, dangers de toutes sortes, pollution sonore... sont le lot quotidien des marins. Mais, la totalité des cadres interrogés parlent de bonnes conditions de travail par rapport aux autres entreprises ; conditions qu'ils disent en amélioration permanente. Pour leur part, les marins se disent insatisfaits des conditions de travail où ils évoluent.

D'après les résultats obtenus sur le terrain, on peut dire que notre hypothèse qui essaie de répondre à la question « est ce que le système QHSE améliore les conditions de travail des marins » est infirmée puisque plusieurs données la valident.

### Hypothèse n°2 :

*« Le système QHSE de l'EPB met en place la formation des marins comme mesure de prévention pour réduire les risques de leur métier ».*

Il s'agit de voir si la formation est une mesure de prévention que le système QHSE met en place pour réduire les risques professionnels.

A travers les données qualitatives des témoignages des enquêtés, nous constatons que l'entreprise organise des formations pour diminuer et éliminer les dangers ainsi que de maîtriser les risques professionnels.

A partir de cette présente analyse sur la formation et les types de formation que la politique QHSE met en place pour protéger la santé des marins, nous arrivons à confirmer cette deuxième hypothèse.

### Hypothèse n°3 :

## La vérification des hypothèses

---

*« Le système QHSE de l'EPB met en place la sensibilisation des marins comme mesure de prévention pour réduire les risques de leur métier ».*

D'après les résultats obtenus par notre enquête auprès des marins et des cadres de l'EPB, nous constatons que l'EPB adopte une politique de sensibilisation pour prévenir les risques, les enquêtés ont confirmé qu'ils sont sensibilisés par l'information (l'affichage de différentes consignes de santé sécurité au travail) tout comme la formation qui joue un rôle important pour maîtriser les risques auxquels ils sont confrontés quotidiennement durant l'accomplissement de leurs tâches. Ces dernières constituent, comme le montrent les réponses obtenues, une menace pour la santé des marins.

À partir de cette analyse sur la politique de sensibilisation des marins à l'EPB on aboutit à confirmer notre hypothèse

***Conclusion***

# CONCLUSION GENERALE

---

La survie de l'entreprise et sa bonne santé économique sont quatre facteurs : qualité, hygiène, sécurité et environnement, ce qui a poussé l'entreprise à s'engager dans les démarches de progrès et pour une bonne efficacité, l'intégration de ces quatre aspects joue un rôle très important.

L'entreprise est en relation avec l'environnement qui l'entoure, alors elle a intérêt à améliorer les conditions de travail des salariés, en s'adaptant aux différents changements avec l'utilisation des techniques, certaines portent sur la technologie, d'autre sur l'environnement et d'autre sur le contenu de travail.

Notre enquête auprès des marins de l'EPB, nous a permis de découvrir les conditions de travail qui tendent à fragiliser la santé et le bien être de cette catégorie socioprofessionnelle en effet ,les accidents de travail et aux maladies professionnelles, Il est vrai que l'EPB a déployé des efforts en matière de sensibilisation dans le but de prévenir les risques professionnels, elle tend aussi à améliorer les conditions de travail en mettant en œuvre des acteurs qui les améliorent (médecin de travail, commission d'hygiène et sécurité, l'inspection du travail).

Durant notre stage pratique effectué au sein de cette entreprise, nous avons constaté qu'il y a un manque en matière d'hygiène et de sécurité, les risques existent toujours malgré la politique QHSE que l'entreprise a instauré pour les limiter les risques professionnels, quelque carences en matière d'hygiène, de sécurité et de santé au travail a été révélé :

- ✓ L'amélioration des conditions de travail ne garantit pas l'hygiène et la sécurité au travail.
- ✓ Les marins demandent de formation à long durée en matière de prévention et de sécurité, soit à l'intérieur ou en dehors de l'entreprise.
- ✓ L'intervention du comité d'hygiène et de sécurité, ainsi que le médecin de l'entreprise sur le terrain

- ✓ Le manque d'équipement de protection individuelle (EPI) adéquats, pour assurer une bonne protection contre les risques (qualité de la chaussure de sécurité)

Donc l'entreprise doit faire face aux mauvaises conditions de travail qui détériorent l'équilibre physique et moral de ses employés, car la distinction entre la charge de travail physique et mentale est purement théorique, de se fait l'entreprise est sensée de leur offrir des conditions propices et favorable, surtout en matière d'hygiène et de sécurité professionnelle, tout en visant à supprimer ou bien à réduire les risques d'accident, qui doivent être analysés selon les différents évènement qui les influence comme la sensibilisation, par l'affichage des consignes de sécurité , par la formation dans le but de leur apprendre la conduite à tenir en cas de risque .

L'amélioration des conditions de travail( qualité, hygiène, sécurité et environnement) doit être conçu comme une stratégie sociale progressive, dont l'objectif est de réduire la fatigue et les nuisances, d'augmenter l'intérêt du travail, les qualifications et les occasions d'épanouissement personnel, c'est-à-dire il faut adapter une solution à chaque problème technique et humain.

# *Liste Bibliographique*

## Liste bibliographique

### Ouvrage

- 1-AMADIEU (Jean François), *Organisation et travail : coopération, conflit et marchandage*, Vuibert, Paris, 1993.
- 2-ANSELME Bruno, *Les risques professionnel*, Edition Nathan, 1994.
- 3-AUDEBERTRAU Sabrina, GAVINO Karine, *La prévention des risques professionnels*, Edition Masson, Paris, 2000.
- 4-BARRET Phillipe, *La santé au travail : approche économique du bien-être*, cercle APICIL, juin, 2011.
- 5-BORRAZ Olivier, *Les politiques du risque*, Edition presses de sciences Politique, Paris, 2008.
- 6-BUHL Michel et CASTELLITA Angelo, *Accident du travail, maladie professionnelle*, 2<sup>ème</sup> éd Delmas, 2004.
- 7-GILLET-GOINARD florence et MONOR Christel, *la boite a outils en santé-sécurité environnement*, Edition DUNOD, Paris, 2010.
- 8-CLAUDE Veil, *Vulnérabilité au travail, naissance et actualité de la psychopathologie du travail*, Edition Eres, Paris ,2012.
- 9-CHRISTOPHE Dejours, *Souffrance en France-la banalisation de l'injustice sociale*, Point, Seuil, 2000, Paris.
- 10-FASSIN Didier et HAURAY Boris, *Santé publique*, Edition la découverte, Paris, 2010.
- 11- FROMAN B., GEY J-M et BONNIFET F., *Qualité, sécurité, environnement construire un système de management intégré*, Edition Afnor, 2003.
- 12-JULY Jean-Pierre, *Evaluer les risques professionnels*, Edition, AFNOR, Paris, 2003.
- 13-LETHIELLEUX Laëtitia, *L'essentiel de la gestion des ressources humaines*, 5<sup>ème</sup> édition, Paris.
- 14-MARGOSSIAN Nichan, *Risques professionnels* ,2<sup>ém</sup>e édition, DUNOD, Paris, 2006.

- 15-MEIGNANT Alain, *Aménager la formation*, Edition, Paris .1991.
- 16-METAYER Yves et Laurence HIRSCH, *Premiers pas dans le management des risques*, Afnor, 2007.
- 17-MICHEL Gollac et serge VOLKOF, *Les conditions travail*, Edition la découverte, Paris.
- 18-MOUTON Jean-Pierre et CHABOU Jack, *La sécurité en entreprise*, Edition DUNOD, Paris, 2003.
- 19-NAOUS Benoit, *Construire le système documentaire (Qualité sécurité environnement)*, Edition Afnor, n°74, 2003
- 20-NOEL Mariem et autres, *Analyser les conditions de travail*, entreprise moderne d'édition, 1982.
- 21-PERETTI Jean .Marie, *Ressources humaines et gestion du personnel*, 2ème édition, Vuibert, Paris, 1998.
- 22-PIGNOL Claude, *Techniques et politiques d'amélioration des conditions de travail*, Edition, E. S. F, Paris, 1980.
- 23-PINET Claude ,*10 clé pour réussir sa certification iso 9001 :2008* ,2<sup>ème</sup> édition, Afnor, 2009.
- 24-POTVIN Paul et Pérusse Potvin Fortin & Associés, *La prévention des accidents et maladies du travail des pompiers*, 2<sup>ème</sup> édition APSAM, Québec, 1995.
- 25-VERONIQUE De Keyser, *Analyse des conditions de travail*, les éditions ESF, entreprise moderne d'édition, Paris, 1982.

### **Ouvrage de méthodologie**

- 1-AKTOUF Omar, *Méthodes des sciences sociales et approche qualitative des organisations*, une introduction à la démarche classique et une critique, les presses de l'université du Québec.
- 2-ANGERS Maurice, *Initiation pratique à la méthodologie des sciences sociales*, Ed Casbah, Alger, 1997.
- 3-GRAWITZ Madeleine, *Méthode des sciences sociales*, 11<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 2005.

4-KALIKA Michel, *Le mémoire de master, projet d'étude, rapport de stage* ,2<sup>ème</sup> édition, Paris, DUNOD, 2008.

5-LOUBET DELBAYLE (Jean Louis), *Initiation aux méthodes des Sciences Sociales*, Edition L'HARMATION, Paris, 2000.

6-MAYER Robert et QUELLET Francine, *Méthode de recherche pour les investigations sociaux*, Boucherville, Gaétin marin éditeur,1991.

7-MONGEAU Pierre, *Réaliser son mémoire ou sa thèse*, presse de l'université de Québec, Canada, 2008.

8-RAYMOND Quivy et al, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Edition DONOD, Paris, 1995.

9-TREMBLEY Marc-Abélard, *Initiation à la recherche dans les sciences humaines*, Edition Montréal MCGRAW Hill, Montréal, 1998.

## **Articles**

1- BERRITIMA .A.« *Ergonomie : l'entreprise algérienne a l'épreuve de l'expérimentation* », in revue psychologique-social-sanitaire, N°05/1, 2012, Alger.

2-BIMESTRIEL du réseau ANACT pour l'amélioration des conditions de travail avec le soutien du fonds social européen, travail et changement, « *Améliorer la qualité de vie au travail : des pistes pour agir* » ,4<sup>ème</sup> édition de la semaine pour la qualité de vie au travail, 2007.

3-BIT (bureau international de travail), « *prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les portes* », 2<sup>ème</sup> édition, Genève.1996.

4-BIT (bureau international de travail), , « *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime* », Genève, 2014.

5-BIT (Bureau international du travail), « *sécurité et santé dans les ports* », Edition. Genève.2005,

6-C.DEJOURS et P.MOLINIER, « *Le travail comme énigme* », in revue sociologie du travail, 38, n°hors série 94,1994.

7-CRPM (conférence des régions périphérique maritimes d'Europe), « *Approfondir l'agenda social maritime Européen-une priorité pour améliorer la sécurité maritime* », TR110078 A5. France. 2011.

8-DIRECCTE (Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi), « *Prévenir la pénibilité au travail ; quelles actions des représentants du personnel* », Février 2012.

9-EUROFOUND (fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail) , « *20ans de condition de travail en Europe : premiers résultats (à partir) de la 5<sup>ème</sup> enquête européenne sur les conditions de travail* », 5<sup>ème</sup> édition Dublin 18, Irlande.

10-GAUTHIER Benoit, « *recherche sociale, de la problématique à la collecte des données* », Edition, presses de l'université du Québec Canada, 2004.

11-GOHNET (The global Occupational Health network), « *Le réseau mondial pour la santé et la sécurité* », numéro 3, 2002,

12-INERIS (Institut national de l'environnement et des risque), « *les risques professionnels* », France, 1999.

13-KOWALSKI Jean-Marie, « *Les marins et la mort actualité d'un mythe* », n°492, décembre 2011.

14-LETOURNEUX Daubas v, « *Etude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marins en Bretagne* », 2012.

15-M.ANDRO et all, « *Les accidents du travail dans la pêche maritime (étude faite pour compte de la communauté économique européenne, partie II* », octobre 1983.

16-Professeur DE GAUDEMARIS Régis, « *Définition et principes généraux Maladies professionnelles* », Corpus Médical– Faculté de Médecine de Grenoble, Novembre 2004.

17-TEIGER Catherine, « *Origines et évolution de la formation à la prévention des risques « gestes et postures »en France*, vol 57, n°3, 2002.

## **Ouvrages de la législation**

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

2- Code de travail, (Journal officiel République algérienne) **L-83-13/7 juillet 1996**

## **Guides**

1-ACFCI (l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie), *Guide PME / PMI Santé et Sécurité au Travail* Paris, 2010.

2-CNPP, *Guide pour la gestion de la santé, et de la sécurité, de la sureté et de l'environnement (la fonction sécurité)* , 2<sup>ème</sup> édition, CNPP, France, 2012.

3- LIMOUSIN Jean-Pierre, *Guide PME/PMI santé et sécurité au travail*, afnor group, édition, 2010.

4-TECHNO (compétence de comité sectoriel de main d'œuvre en technologies de l'information et des communications, *Guide de gestion des ressources humaines* ,réalisé en collaboration avec FRP Group-conseil ,Québec,2003.

## **Dictionnaires**

MUCCHIELLI Alex, *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humains*, 2<sup>ème</sup> édition, Armand colin, Paris, 2004.

## **Documents interne de l'entreprise**

Document interne de l'EPB.

## **Mémoire**

HAMMANI Otman, « étude du système qualité, sécurité et environnement au sein de la GBGN ». Rapport de stage technique

## **Site**

1-[http : www.ilo.org/public/french/region/afpro/algiers /index.htm](http://www.ilo.org/public/french/region/afpro/algiers/index.htm)

2-<http://www.Phac-aspc.gc/fasd-etcaf/index-f.html>

3-[www.bretagne.directe.gouv.fr/.../Daubas-Letourneux- Rapport final](http://www.bretagne.directe.gouv.fr/.../Daubas-Letourneux- Rapport final).

4-<http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@edprotect/@protrav/@sifework./Documents/normativeinstrument/wcms 112631.pdf>.

5-<http://archimer.ifremer.fr/doc/00104/21569/19149.pdf>

6-[http://www.who.int/occupational health /publication/newsletter /gohnet9F.pdf](http://www.who.int/occupational_health/publication/newsletter/gohnet9F.pdf)

7-<http://www.ifmer.org/assets/documents/files/>

8-[www.erudit.org/revue/ri/2002/v57/n3/006885ar.pdf](http://www.erudit.org/revue/ri/2002/v57/n3/006885ar.pdf)

9[http://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef\\_files/pubdocs/2010/74/fr/1/EF1074FR.pdf](http://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_files/pubdocs/2010/74/fr/1/EF1074FR.pdf).

10-[http://www.cci.fr/c/document\\_library/get\\_file?uuid=3b326ce3-8775-461a-83dc-928f2819ef5b&groupId=11000](http://www.cci.fr/c/document_library/get_file?uuid=3b326ce3-8775-461a-83dc-928f2819ef5b&groupId=11000).

11-<http://excerpts.numilog.com/books/9782760516007.pdf>.

12[http://classiques.uqac.ca/contemporains/Aktouf\\_omar/metho\\_sc\\_soc\\_organisations/metho\\_sc\\_soc\\_organisations.rtf](http://classiques.uqac.ca/contemporains/Aktouf_omar/metho_sc_soc_organisations/metho_sc_soc_organisations.rtf).

13-[www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---Ed.../wcms\\_112514.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---Ed.../wcms_112514.pdf)

14-[www.anact.fr/portal/pls/portal/docs/1/370337.PDF](http://www.anact.fr/portal/pls/portal/docs/1/370337.PDF) .

## *Liste des photos*

<b>N° photo</b>	<b>Titre</b>
<b>01</b>	Manœuvre remorqueur
<b>02</b>	Débarquement d'un pilote dans un navire à une pilotine (risque de chutes et des glissades)
<b>03</b>	Consignes de sécurité au niveau du pilotage.
<b>04</b>	Consignes de sécurité au niveau du remorqueur
<b>05</b>	Affichage des EPI à bord et à l'entrée des deux directions (pilotage, remorquage)
<b>06</b>	Consignes portant sur la conduite à suivre en cas d'incendie et d'accident.
<b>07</b>	Consignes portant sur le rôle de l'équipage au cas d'incendie dans le remorqueur
<b>08</b>	Tâches à accomplir en cas d'abandon par l'équipage.
<b>09</b>	Les éléments utilisés par le capitaine pour la sécurité de l'équipage dans le remorquage
<b>10</b>	Risque de glissades provoqué par les huiles de machines dans le remorqueur
<b>11</b>	Indication d'un risque de glissade
<b>12</b>	Permis de navigation
<b>13</b>	Le fascicule de navigation maritime.
<b>14</b>	Ciréenne d'alerte en cas d'incendie
<b>15</b>	Un mauvais état des machines dans le remorquage
<b>16</b>	L'état des amarres dans le remorquage

# *Les Annexes*

*Annexe en relation  
avec l'enquête*



**UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAÏA**  
**FACULTE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES**  
**DEPARTEMENT DES SCIENCES SOCIALES**  
**OPTION : SOCIOLOGIE DE LA SANTE**

**Entretien de recherche sous le thème :**

**«Le rôle du système QHSE dans l'amélioration de la santé et sécurité au travail».**

**Cas pratique : EPB de Bejaia**

A partir de votre collaboration, dans le cadre d'élaboration de notre mémoire de fin de cycle **master II sociologie de la santé** nous essayons de rassembler quelques réponses, qui nous aideront à déterminer notre thème de recherche à savoir : **le rôle du système QHSE dans l'amélioration de la santé des salariés de votre entreprise.**

A cet effet, nous vous prions de bien vouloir répondre à toutes les questions que comporte notre guide d'entretien.

Sachez que les réponses sont personnelles et qu'il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, cela dépend de vous , de votre vécu et de votre expérience .

Nous vous serions reconnaissantes de bien vouloir répondre à ces questions dont l'anonymat est garanti, et qui sera juste pour un usage strictement scientifiquement.

**Réalisé par:**

- BOUAHMED NADIRA
- BENMAKHLOUF LAMIA

**Encadreur :**

A. BERCHICHE

**I. les caractéristiques de la population de l'enquête :**

**1) Sexe :**

a) Masculin

b) Féminin

**2) Age :.....ans**

**3) Situation familiale :**

a) Célibataire

b) Marié

c) Divorcé

d) Veuf

**4) Niveau d'instruction :**

a) Primaire

b) Moyen

c) Secondaire

d) Universitaire

**5) Nombre d'années d'ancienneté à l'EPB :**

a) Moins d'une année

b) De 1 à 5 ans

c) De 5 à 10ans

d) De 10 à 15ans

e) Plus de 15ans

## II. les données sur le poste occupé :

### 6) Catégorie socioprofessionnelle :

- a) Cadre
- b) Agent de maîtrise
- c) Agent d'exécution

### 7) Poste de travail :

- a) pilote
- b) lamaneur
- c) Matelot
- d) capitaine sur remorqueur
- e) Officiers de port
- f) Maître d'équipage
- g) Conducteur de canot

### 8) Sur quels critères avez-vous été recruté ?

- a) Diplôme
- b) Qualification
- c) Expérience
- d) Réseaux sociaux
- e) Remplacement d'un parent proche

## **A-les conditions de travail des marins :**

1- Selon vous, les accidents de travail sont ils dû au :

- manque de formation
- non sensibilisation en HSE

-non dotation d'équipement de travail

-négligence

-qualification

2- A votre avis, quelles sont les maladies les plus fréquentes chez les marins ?  
Quelles sont leurs causes ?

3- Que pensez-vous des conditions de travail des marins ?

4- Que représente pour vous la qualité de vie au travail ?

-par rapport à la santé et sécurité au travail

-le climat favorable.

-les relations avec les collègues.

-les relations avec la hiérarchie.

5-les conditions de travail ont-elles engendrées des conséquences sur votre état de santé ?

6-Pouvez-vous nous dire en cas de risque, est ce que les marins sont pris en charge par les services de santé ?

## **B -le rôle de la formation dans la sécurité des marins :**

1-Avez-vous été confronté aux risques dans votre activité ?, Selon vous, quelles sont les causes de ces risques ?

2-Comment voyez-vous ces risques, sont ils dû a, l'organisation, comportement humain ou manque de gestion HSE?

3-Avez-vous suivi des formations en matière d'hygiène et sécurité ? Quelle est la durée de la formation ? Avez-vous suivi une formation sur les premiers secours ?

4-Est-ce vos formations en HSE vous ont permis une meilleure adaptation à votre poste travail ?

5- En tant que marin, que préconisez-vous à l'entreprise pour réduire les risques liés à votre activité ?

### **C-la sensibilisation des marins vis-à-vis leur environnement, hygiène et sécurité :**

1-Avez-vous été sensibilisé sur les risques professionnels ?

2- les marins sont-ils sensibilisés ou formés à l'utilisation des matériaux de lutte contre l'incendie ?

3-Les salariés portent-ils les équipements de protection individuelle adaptée à leur tâche ? A votre avis c'est par conviction ou bien par peur de sanction ?

4.-selon vous, quel est l'importance du porter des EPI dans votre travail?

5- Recevez-vous les visites de l'inspection du travail sur le lieu de travail ?

6-y a-t-il des contrôles de sécurité pour le (personnel\_ environnement\_ matériel) ?

7-D'après vous, quel est le moyen le plus pratiqué au sein de l'EPB pour diminuer les accidents du travail chez les marins ? Est-il efficace ? Si oui, comment le jugez-vous ?

# Annexe n°1 : fiche de l'embarquement de marin



**ENTREPRISE PORTUAIRE  
DE BEJAIA**  
Siège social: 13, avenue des Frères AMRANI, 06000 Béjaïa  
Tél.: 034.21.18.07

## BON D'EMBARQUEMENT (1)

N° <small>(Case du Role)</small>	(3)	<b>NOM et PRENOM:</b>	Inscrit à N°					
Né le:	à:	Brevet (3)	Stabilisé (2)					
Domicile:								
Situation de famille: enfants: N° à la C.N.A.F.M.C								
NAVIRE	PORT et N° ARMEMENT	GENRE de NAVIGATION	FONCTION	Caté- gorie	EMBARQUEMENT		SALAIRES MENSUELS	
					LIEU	DATE	Forfaitaires	Réels

BEJAÏA, le .....200.....  
Le Capitaine.

BEJAÏA, le .....200.....  
l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

(1) A remettre à l'inscription maritime a) en un seul exemplaire au port d'armement  
b) en deux exemplaires dans un port d'escale (2) Indiquer OUI ou NON - (3) Indication à porter par les services de l'inscription maritime.

## Annexe n°2 : fiche de débarquement de marin



**ENTREPRISE PORTUAIRE  
DE BEJAIA**

Siège social: 13, avenue des Frères AMRANI, 06000 Béjaia  
Tél. : 034.21.18.07

### BON DE DEBARQUEMENT (1)

N° (3)  (Case du Role)	<b>NOM et PRENOM:</b>	Inscrit à N°
Né le:	à:	Brevet (3)
Domicile (4):	SALAIRES MENSUELS	
Stablisé (2)		

NAVIRE	PORT et N° ARMEMENT (3)	GENRE de NAVIGATION	FONCTION	Caté- gorie	DATE de L'EMBARQUEMENT	DEBARQUEMENT (5)		PORT ET N° (3) de débarquement
						DATE	LIEU	

Congé ..... jours - Repos ..... jours - Motifs du débarquement: .....

BEJAIA, le .....200.....  
 Le Capitaine.

BEJAIA, le .....200.....  
 l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

(1) A remettre à l'inscription maritime a) en un seul exemplaire au port d'armement  
 b) en deux exemplaires dans un port d'escale

(2) Indiquer OUI ou NON -  
 (4) A porter si le domicile à changer depuis l'embarquement

(3) Indication à porter par les services de l'inscription maritime.  
 (5) Ajouter P ou NP selon les salaires ont été payés ou non au débarquement.

## Annexe n°3 : visite médicale des marins

**الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية**  
**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**  
**PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA**

**وزارة النقل**  
**MINISTERE DES TRANSPORTS**  
**MINISTRY OF TRANSPORT**

**الشهادة الطبية لرجال البحر**  
**CERTIFICAT MEDICAL DES GENS DE MER**  
**MEDICAL CERTIFICATE OF SEAFARERS**

**بيان طبيب رجال البحر**  
**DECLARATION DU MEDECIN DES GENS DE MER**  
**SEAFARERS DOCTOR DECLARATION**

انا الممضي أسفله، طبيب رجال البحر،  
*Je soussigné, médecin des gens de mer, / I, The Undersigned, Doctor of Seafarers,*

السيد (ة) : .....  
*Mr, Mme/Mrs : (Name and First Name / Nom et Prénom)* (اللقب والاسم)

بموجب القاعدة 9 / او البند A-I/9، المتعلقين بالمعايير الطبية، من الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات لرجال البحر (STCW)، لسنة 1978 بصيغتها المعدلة، والقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 ديسمبر 1983، الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن.

*Conformément aux dispositions de la règle I/9 et la section A-I/9, relatives aux normes médicales, de la Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), tel que amendée, et l'arrêté interministériel du 01<sup>er</sup> Décembre 1983, fixant les conditions d'aptitude physique pour l'exercice des fonctions de marin à bord de navires.*

*According to the Regulation I/9 and the section A-I/9 related to the Medical Standards, of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, adopted in 1978, as amended, and the Interministerial Order dated in 01 December 1983, fixing the conditions of physical fitness to excise the seafarers functions on board ships.*

— o —

وبعد التحقق من أوراق الهوية عند إجراء الفحص والنتائج الطبية التالية:

- Apres la confirmation des documents d'identité sur le lieu de l'examen ainsi que les résultats de consultations suivantes :  
- After Confirmation that identification documents were checked at the point of examination, and the results of the consultations below:

**1 نتائج فحص طب العيون**  
**1 RESULTATS DE L'OPHTALMOLOGIE /OPHTHALMOLOGY RESULTS:**

- حدة الإبصار تستوفي المعايير الواردة في القاعدة A-I/9 من الاتفاقية الدولية (STCW) بصيغتها المعدلة.  
 نعم  
 لا  
Yes No  
- Acuité visuelle satisfaisante aux normes énoncées da la section A-I/9 de la STCW tel que amendée.  
- Visual acuity meets standards in section A-I/9 of STCW Convention as amended

- رؤية الألوان تستوفي المعايير الواردة في القاعدة A-I/9 من الاتفاقية الدولية (STCW) بصيغتها المعدلة.  
 نعم  
 لا  
Yes No  
- Perception des couleurs satisfaisante aux normes énoncées dans la convention STCW tel que amendée.  
- Colour vision meets standards in section A-I/9.

تاريخ آخر اختبار للألوان  
Date du dernier test de perception des couleurs.  
Date of last colour vision test.

D D M M Y Y Y Y

**2 نتائج فحص طب الأذن، الأنف والحنجرة :**  
**2 RESULTAS DE L'O.R.L / O.R.L RESULTS:**

- حدة السمع تفي بالمعايير الواردة في القاعدة A-I/9 من الاتفاقية الدولية (STCW) بصيغتها المعدلة.  
 نعم  
 لا  
Yes No  
- Acuité auditive satisfaisante aux normes énoncées dans la section A-I/9 de la convention STCW tel que amendée.  
- Hearing meets the standards in section A-I/9 of (STCW) Convention as amended

- حدة السمع جيدة بدون أجهزة مساعدة.  
 نعم  
 لا  
Yes No  
- Acuité auditive sans aide satisfaisante.  
- Unaided hearing satisfactory.

**Annexe n°4** : commission d'hygiène, sécurité et condition de travail

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE LA SANTE ET DE LA POPULATION

INSTRUCTION N° 10 /MSP/MIN DU 6 MAI 2002 RELATIVE

AUX COMMISSIONS D'HYGIENE ET DE SECURITE

DESTINATAIRES : " Pour application "

- Monsieur le Directeur de l'Administration Générale,
- Mesdames et Messieurs les Directeurs de la Santé et de la Population,
- Mesdames et Messieurs les Directeurs des Secteurs Sanitaires,
- Messieurs les Directeurs Généraux des Centres Hospitalo-Universitaires,
- Messieurs les Directeurs des Etablissements Hospitaliers Spécialisés,
- Monsieur le Directeur Général de l'Institut National de Santé Publique,
- Monsieur le Directeur Général de l'Institut Pasteur d'Alger,
- Monsieur le Directeur Général du Laboratoire National du Contrôle des Produits Pharmaceutiques,
- Monsieur le Directeur de l'Agence Nationale du Sang,
- Monsieur le Directeur du Centre National de la Pharmacovigilance et de la Matéiovigilance,
- Madame le Directeur du Centre National de Toxicologie,
- Monsieur le Directeur de l'Agence Nationale de Documentation de la Santé,
- Messieurs les Directeurs des Instituts de Technologie de la Santé Publique,
- Monsieur le Directeur de l'Ecole Nationale de Santé Publique,
- Messieurs les Directeurs des Ecoles de Formation Paramédicale,
- Monsieur le Directeur de l'Institut National Pédagogique de la Formation Paramédicale.

## **Objet : Mise en place des Commissions d'Hygiène et de Sécurité.**

En application de l'article 23 de la loi n°88-07 du 26 janvier 1988 relative à l'hygiène, à la sécurité et à la médecine du travail, une commission paritaire d'hygiène et de sécurité doit être créée auprès de l'administration centrale, de chaque institution publique et de chaque établissement ou organisme public.

Organe paritaire, la commission d'hygiène et de sécurité constitue le cadre adéquat où doivent se concrétiser les mesures de prévention des risques professionnels sur les lieux de travail.

La commission paritaire d'hygiène et de sécurité (C.H.S.) est composée :

- Du chef d'établissement ou de son représentant, président, ainsi que des représentants de la direction (2 à 7 membres).
- Des représentants des travailleurs des différentes catégories professionnelles désignés par les structures syndicales (2 à 7 membres).
- Du ou des médecins du travail assurant la surveillance médicale du personnel de l'établissement en tant que conseiller(s).

La composition nominative des membres de la commission est fixée par décision du responsable de la structure.

Un règlement intérieur codifiant les règles de fonctionnement de la commission est établi au cours de la première réunion intervenant après l'installation de la commission effectuée par le chef d'établissement.

Le secrétariat de la commission est assuré par le service d'hygiène et de sécurité quand il existe ou l'agent permanent chargé de l'hygiène et de la sécurité désigné par le chef d'établissement.

Les membres de la C.H.S. sont choisis en raison de leur qualification ou de leur expérience en matière d'hygiène et de sécurité et peuvent faire appel lors de leurs travaux ou inspections des lieux de travail à toute personne compétente dans le domaine.

Les membres de la C.H.S. sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les informations présentant un caractère confidentiel.

La C.H.S. a pour missions :

- De participer à l'élaboration d'un programme de prévention des risques professionnels.
- De procéder à l'inspection des lieux de travail en vue de s'assurer de l'application des prescriptions législatives et réglementaires en vigueur en matière d'hygiène et de sécurité.
- De contribuer à toute enquête menée à l'occasion de chaque accident de travail ou maladie professionnelle.

- De suggérer les améliorations jugées souhaitables.
- De contribuer à l'information et à la formation des travailleurs en matière de santé et de sécurité en milieu de travail.

La C.H.S. se réunit une fois par trimestre ainsi que sur convocation de son président à la suite de tout accident de travail grave ou d'incident technique majeur.

Le temps consacré aux travaux est rémunéré comme temps normal de travail.

Les procès verbaux des réunions des C.H.S. et les rapports établis sont consignés sur le registre d'hygiène, de sécurité et de médecine du travail prévu à cet effet, conformément au décret exécutif n°96-98 du 16 mars 1996 déterminant la liste, le contenu des livres et les registres spéciaux obligatoires pour les employeurs et sont tenus à la disposition de tout corps d'inspection légalement habilité.

Dans le cadre de la protection et de la promotion de la santé des travailleurs, les commissions paritaires d'hygiène et de sécurité constituent le cadre de concertation Employeur-Travailleurs pour la mise en place d'une politique de prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles ainsi que d'amélioration des conditions de travail.

En attendant la publication du décret d'application de la loi 88-07 du 26 janvier 1988, ci-dessus citée, il y a lieu de procéder à la mise en place de ces commissions dans les meilleurs délais.

**LE MINISTRE DE LA SANTE ET DE LA POPULATION**





## Les photos



Photo n°1 : manœuvre remorqueur



**Photos n°2** : Débarquement d'un pilote dans un navire a une pilotine (risque de chutes et des glissades)

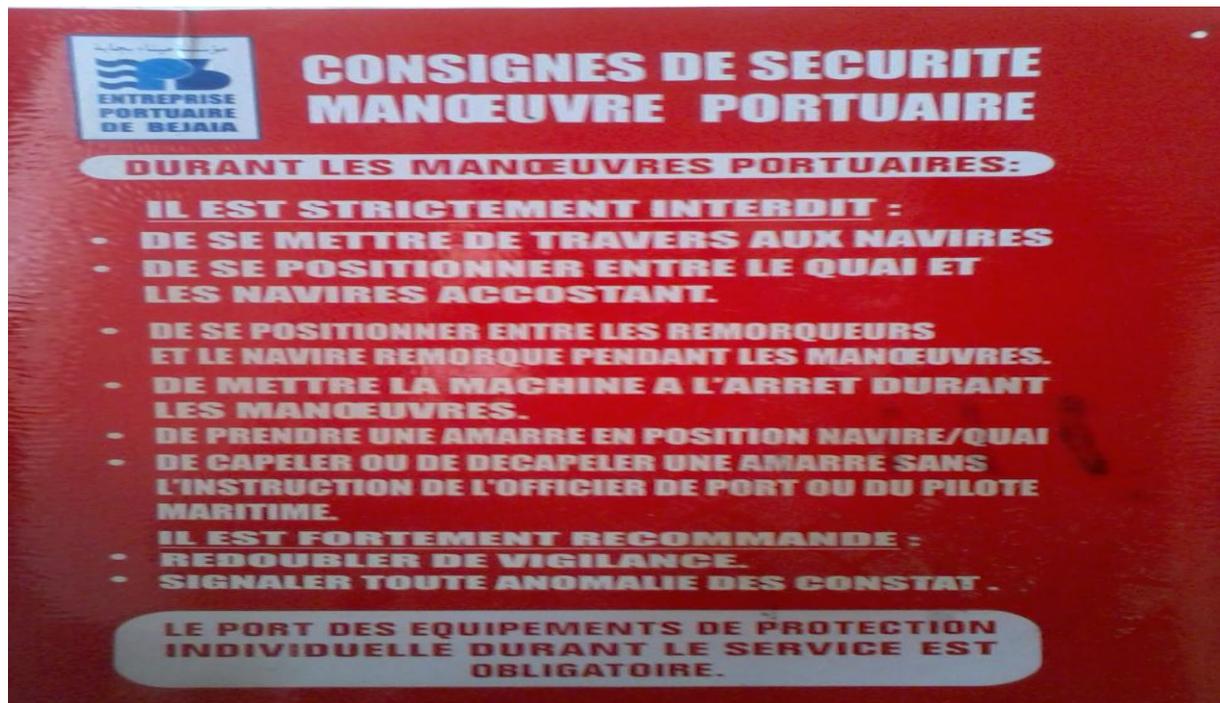


Photo n°03 : Consignes de sécurité au niveau du pilotage.

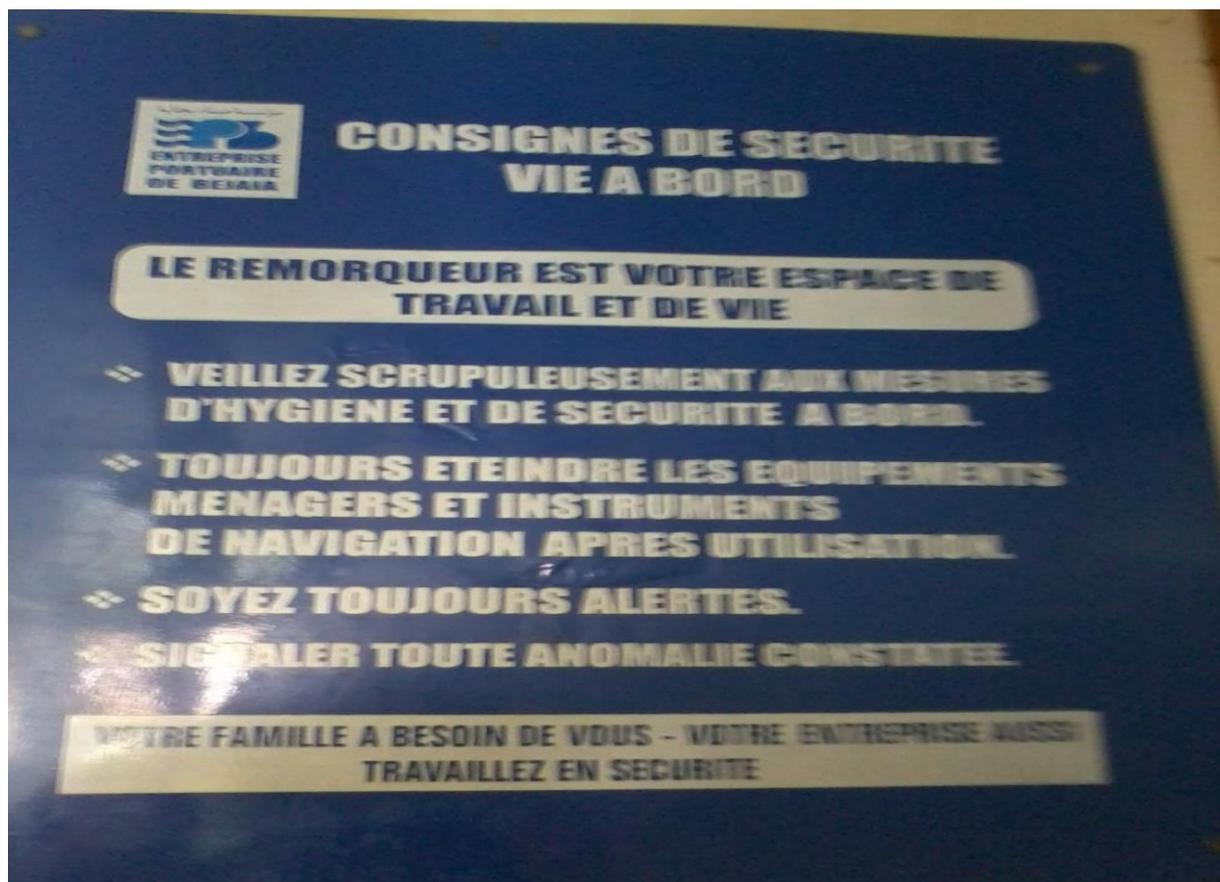


Photo n°04 : Consignes de sécurité au niveau du remorqueur



Photo n° 05: Affichage des EPI à bord et à l'entrée des deux directions (pilotage, remorquage)



Photo n°06 : Consignes portant sur la conduite à suivre en cas d'incendie et d'accident.

**Rôle D'incendie**  
R / **SEYBOUSE .03**

Signal D'incendie 3 coups brefs + 1 coup long 0 0 0 0 0

EQUIPAGE	ROLE D'INCENDIE
Capitaine	◆ Dirige et coordonne les opérations
Chef Mécanicien	◆ Dispose les pompes D'incendie
Graisseur	◆ A la disposition du chef mécanicien
Maître D'équipage	◆ Tiens la lance et attaque le feu
Matelot N° 01	◆ Dispose les manches D'incendie et ouvre les vannes
Matelot N° 02	◆ Emmène les extincteurs / est à la disposition du capitaine
Matelot N° 03	◆ Assiste le Maître D'équipage

Photo n°07 : Consignes portant sur le rôle de l'équipage au cas d'incendie dans le remorqueur

**Rôle D'Abandon**  
R / **SEYBOUSE .03**

Signal D'abandon : 3 coups longs — — —

EQUIPAGE	ROLE D'ABANDON
Capitaine	◆ Récupère les documents de bord et dirige les opérations d'évacuation des remorqueurs
Chef Mécanicien	◆ Enlève le taud, place le nable
Graisseur	◆ Récupère les couvertures
Maître D'équipage	◆ Soulève et déborde l'embarcation / ou Déborde et déclenche le gonflement du radeau de sauvetage tribord
Matelot N° 01	◆ Enlève le taud et dispose le croc de bossoir /ou déborde et déclenche le gonflement du radeau de sauvetage bâbord
Matelot N° 02	◆ Enlève la saisine avant
Matelot N° 03	◆ Enlève la saisine arrière

N . B : Au signal d'abandon, chaque membre d'équipage doit être muni de son gilet de sauvetage

Photo n°08 : Tâches à accomplir en cas d'abandon par l'équipage.



**Photo n°09** : Les éléments utilisés par le capitaine pour la sécurité de l'équipage dans le remorquage

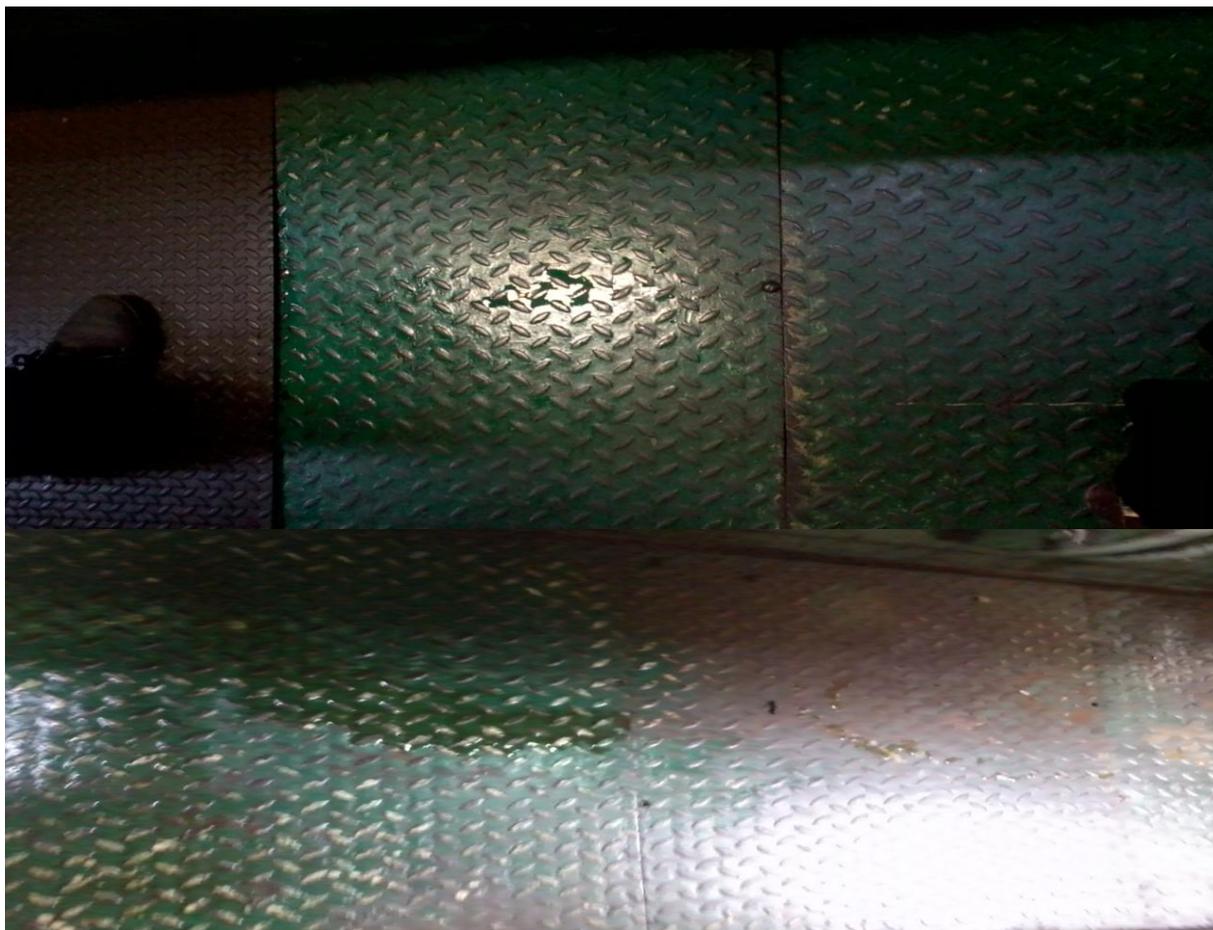


Photo n°10 : risque de glissades provoqué par les huiles de machines dans le remorqueur.



Photo n°11 : Indication d'un risque de glissade

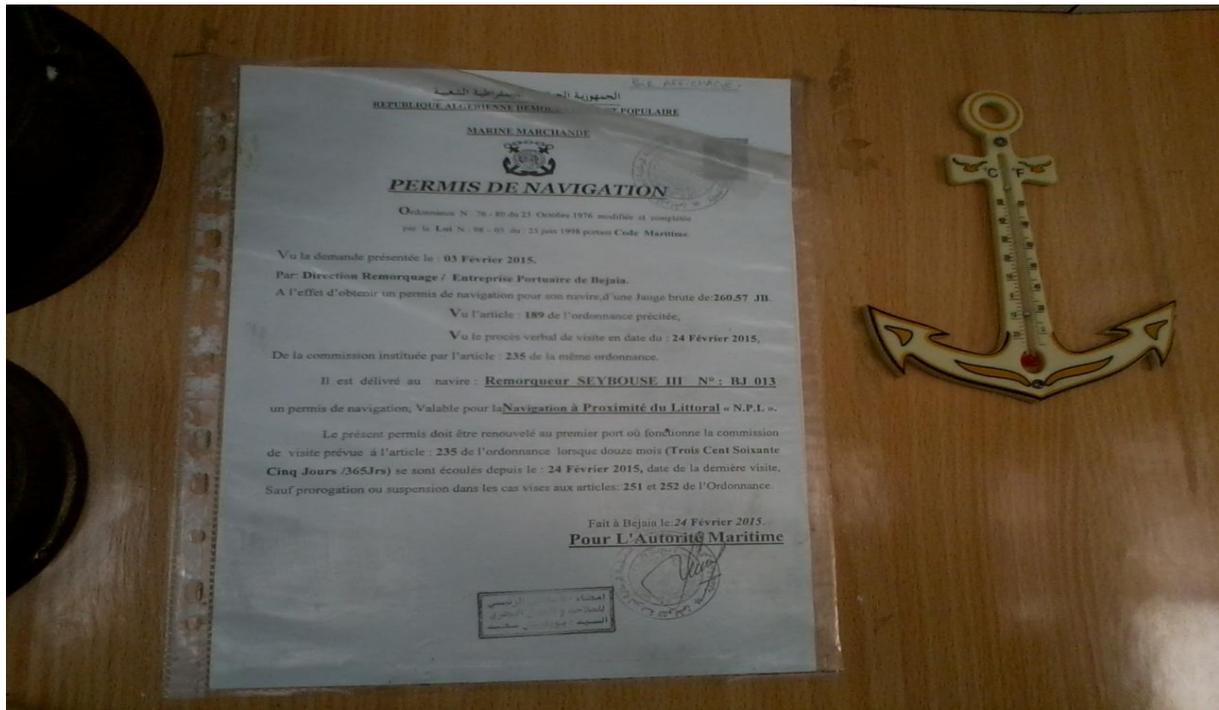


Photo n°12 : Permis de navigation



Photo n°13 : Le fascicule de navigation maritime.



**Photo n°14** : Sirène d'alerte en cas d'incendie



**Photo n°15** : Mauvais état de matériel à l'intérieur de remorqueur



**Photo 16** : L'état des amarres au niveau de remorquage

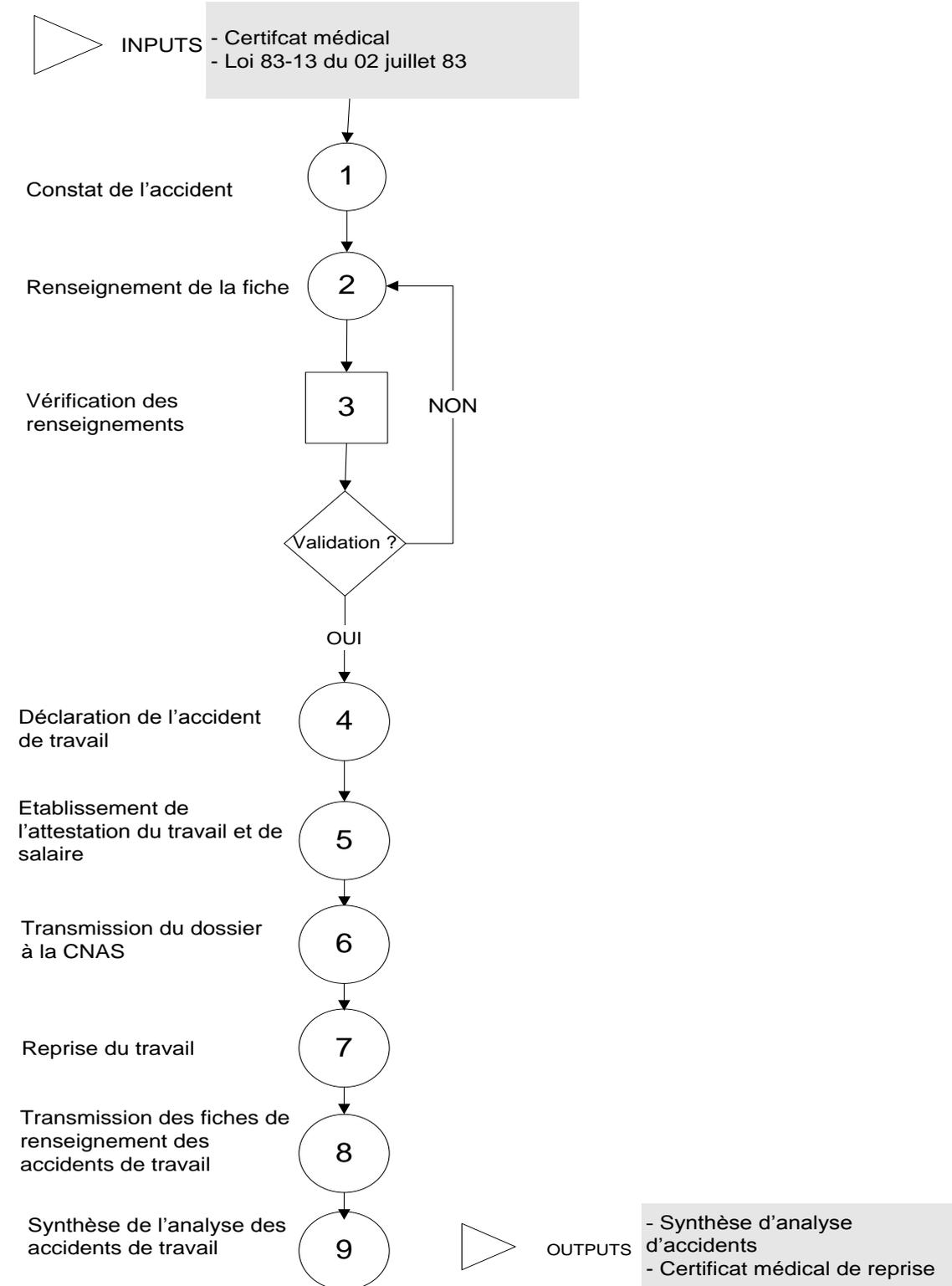
*Annexe en relation  
avec l'entreprise*

## Procédure Gestion des Accidents de Travail

### 4. Logigramme

**Pilote :** Le Chef de Service des Prestations Sociales

Le Chef de service personnel



## Processus / Activités

### Manœuvres portuaires

N°	Etapes	Dangers	Risques	Conséquences
-	Accueil du navire	VHF non adaptée (défectueuse)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collision</li> <li>- Abordage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Décès</li> <li>- Noyade</li> </ul>
-	Préparation de la manœuvre	Ne pas cerner tous les paramètres	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collision</li> <li>- Abordage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Décès</li> <li>- Noyade</li> </ul>
		Absence de moyens de transport (officier de port)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chutes</li> <li>- Heurt</li> <li>- Accident de trajet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Traumatisme</li> </ul>
-	Exécution de la manœuvre	Chaussures de sécurité non adaptés	<ul style="list-style-type: none"> <li>- glissades</li> <li>- chutes de hauteur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Noyades</li> <li>- Traumatisme</li> <li>- Décès</li> </ul>
		Echelles non-conformes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chute de hauteur</li> <li>-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Noyades</li> <li>- Traumatisme</li> <li>- Décès</li> </ul>
		Mauvais état de surface des pilotines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- glissades</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Décès</li> <li>- Noyade</li> </ul>
		Ruptures des amarres	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entraînement du marin</li> <li>- coupures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Décès</li> <li>- Noyade</li> </ul>
		Mauvaise manœuvre	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abordage</li> <li>- Ecrasement</li> <li>- Renversement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Décès</li> <li>- Noyade</li> </ul>
		Manque d'effectif (pilotes)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rythme et charge de travail inappropriés</li> <li>-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stress</li> <li>- fatigues</li> <li>- surmenage</li> </ul>
		Mauvais entretien et maintenance des engins de servitude	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collision</li> <li>- Abordage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Décès</li> <li>- Noyade</li> </ul>
		Non respect des consignes de sécurité par les marins (lamaneurs)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abordage</li> <li>- Ecrasement</li> <li>- Renversement</li> <li>- Coupures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Blessures corporelles</li> <li>- Décès</li> <li>- Noyade</li> </ul>

## Processus / Activités

### MO Manœuvres des pétroliers

<b>Dangers</b>	<b>Risques</b>	<b>Conséquences</b>
Défaillance des moyens de communication	- Collision (Navires, pétroliers / quai)	- Blessures corporelles - Décès - Noyade
Non port d'EPI (gants inadaptés)	- Coupures - Ecrasement	- Blessures corporelles

## Processus / Activités

### Préparation des manœuvres

Dangers	Risques	Conséquences
Moyens de communication défaillants (VHF /téléphone)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Abordage</li><li>- Collisions</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Blessures corporelles</li><li>- Décès</li><li>- Noyade</li></ul>

### MO Relation pilote / remorqueur

Dangers	Risques	Conséquences
Moyens de communication défaillants	<ul style="list-style-type: none"><li>- Collision</li><li>- Abordage</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Blessures corporelles</li><li>- Décès</li><li>- Noyade</li></ul>
Mauvaise coordination pilote / remorqueur	<ul style="list-style-type: none"><li>- Collisions</li><li>- Chutes</li><li>- Renversement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Blessures corporelles</li><li>- Décès</li><li>- Noyade</li></ul>

## Processus / Activités

### Pilotage des navires

Dangers	Risques	Conséquences
Mauvaise communication des informations entre OP / remorqueurs / pilote / commandant de bord	<ul style="list-style-type: none"><li>- Collision</li><li>- Abordage</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Blessures corporelles</li><li>- Décès</li><li>- Noyade</li></ul>
EPI non adaptés	<ul style="list-style-type: none"><li>- Chutes</li><li>- Glissades</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Blessures corporelles</li><li>- Décès</li><li>- Noyade</li></ul>
Echelle pilotes défailtantes	<ul style="list-style-type: none"><li>- Chutes de hauteur</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Blessures corporelles</li><li>-Traumatisme</li><li>- Noyade</li></ul>
Mauvais entretien de la pilotine	<ul style="list-style-type: none"><li>- Chutes</li><li>- Glissades</li><li>- Ecrasement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Blessures corporelles</li><li>-Traumatisme</li><li>- Noyade</li></ul>

 مؤسسة ميناء بجاية ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA	Direction des Ressources Humaines	Date : 17.02.2015
	<b>Statistiques Accidents de travail</b>	Page : 1 sur 3

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

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

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

**Le taux de gravité**, défini comme suit :

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

 <p>مؤسسة ميناء بجاية ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA</p>	Direction des Ressources Humaines	Date : 17.02.2015
	<b>Statistiques Accidents de travail</b>	Page : 2 sur 3

- Durant l'exercice 2010, on a enregistré 88 accidents tous personnels confondus "journaliers, contractuels et permanents", une hausse remarquable par rapport à l'exercice 2009 + 23 accidents. Cet état de fait s'explique par le flux de trafic ainsi que par le recrutement de 446 agents "contrats à temps partiel" et 192 journaliers. Le secteur de la manutention et en particulier les ouvriers manutentionnaires sont les plus touchés « environ 50% ». Aussi, les manutentionnaires journaliers sont les plus concernés au niveau des postes 12, 14 et 17. Ces postes connaissent un flux de trafic important avec le traitement de différentes marchandises. En ce qui concerne le taux de fréquence et de gravité, nous remarquons une légère hausse par rapport à l'année précédente "+1.93 %". Il est à rappeler que des campagnes de prévention et des journées de sensibilisation sont organisées périodiquement sur le terrain concernant le port des EPI et le respect des mesures d'hygiène et de sécurité dans le but d'instaurer un climat de travail sécurisé pour l'ensemble du personnel.
- L'exercice 2011 a enregistré une augmentation assez légère avec 96 accidents par rapport à 2010, vu le trafic important enregistré. Les "Taux de Fréquence " et " Taux de Gravité" ont enregistré une légère baisse par rapport à 2010. Il est à rappeler que la vigilance est le respect des consignes d'hygiène et de sécurité sont de rigueur.

 <p>مؤسسة ميناء بجاية ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA</p>	Direction des Ressources Humaines	Date : 17.02.2015
	<b>Statistiques Accidents de travail</b>	Page : 3 sur 3

- Le nombre d'accidents survenus sur les lieux de travail durant l'exercice 2012 a connu une hausse par rapport à l'exercice 2011: 119 accidents (soit + 23,96%). Cet état de fait est dû au trafic global de l'entreprise qui continue à enregistrer des chiffres records "+19 millions de tonnes de marchandises traitées par l'entreprise durant la période allant du 01 janvier au 31 décembre 2012. Le taux de fréquence est de l'ordre de 45,02% et le taux de gravité est de 1,54%. Il reste toujours à souligner qu'il est important de renforcer les campagnes de sensibilisations relatives aux règles d'hygiène et de sécurité quant à l'utilisation du matériel de manutention afin de réduire, voir éliminer les risques de ces accidents..
- L'exercice 2013 est marqué par une hausse considérable d'accidents de travail qui est de 130 accidents. Cela s'explique par le renouvellement des effectifs de l'entreprise suite au départ massif. Le personnel le plus touché est celui de la manutention pour les postes de : O.M et O.M.S .Le taux de gravité a baissé par rapport à l'année 2012 soit de 1,54% à 0,59% par contre le taux de fréquence a augmenté de 45,09% à 47,25%. Le renforcement des campagnes de sensibilisation relatives aux règles d'hygiène et de sécurité quant à l'utilisation du matériel de manutention doivent être en continu.
- L'année 2014 a été marquée par une baisse des accidents de travail de l'ordre de 28 accidents avec 102 cas survenus durant l'exercice. Le taux de fréquence est passé de 47,25% en 2013 à 32,55% en 2014, soit une diminution de - 14,70% et le taux de gravité de 0,59% à 0,40% soit une baisse de - 0,19%. Ces accidents sont détaillés comme suit : la nature des lésions : 38 cas concernent le TSLO (traumatisme sans lésion osseuse), 19 pour les entorses, 15 cas de plaies, et 11 pour les lombalgies d'effort. La localité de la nature des lésions : 20 au niveau des chevilles, 12 pour les mains et 12 cas pour les pieds. Les postes de travail : concernent principalement les OM et OMS avec 61 cas et 11 cas pour les conducteurs d'engins. Néanmoins, les secteurs les plus touchés sont la manutention avec 68 cas d'accidents, suivi par la conduite des engins avec 14 cas.

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE LA SANTE ET DE LA POPULATION

INSTRUCTION N° 10 /MSP/MIN DU 6 MAI 2002 RELATIVE

AUX COMMISSIONS D'HYGIENE ET DE SECURITE

DESTINATAIRES : " Pour application "

- Monsieur le Directeur de l'Administration Générale,
- Mesdames et Messieurs les Directeurs de la Santé et de la Population,
- Mesdames et Messieurs les Directeurs des Secteurs Sanitaires,
- Messieurs les Directeurs Généraux des Centres Hospitalo-Universitaires,
- Messieurs les Directeurs des Etablissements Hospitaliers Spécialisés,
- Monsieur le Directeur Général de l'Institut National de Santé Publique,
- Monsieur le Directeur Général de l'Institut Pasteur d'Alger,
- Monsieur le Directeur Général du Laboratoire National du Contrôle des Produits Pharmaceutiques,
- Monsieur le Directeur de l'Agence Nationale du Sang,
- Monsieur le Directeur du Centre National de la Pharmacovigilance et de la Matéiovigilance,
- Madame le Directeur du Centre National de Toxicologie,
- Monsieur le Directeur de l'Agence Nationale de Documentation de la Santé,
- Messieurs les Directeurs des Instituts de Technologie de la Santé Publique,
- Monsieur le Directeur de l'Ecole Nationale de Santé Publique,
- Messieurs les Directeurs des Ecoles de Formation Paramédicale,
- Monsieur le Directeur de l'Institut National Pédagogique de la Formation Paramédicale.

**Objet : Mise en place des Commissions d'Hygiène et de Sécurité.**

En application de l'article 23 de la loi n°88-07 du 26 janvier 1988 relative à l'hygiène, à la sécurité et à la médecine du travail, une commission paritaire d'hygiène et de sécurité doit être créée auprès de l'administration centrale, de chaque institution publique et de chaque établissement ou organisme public.

Organe paritaire, la commission d'hygiène et de sécurité constitue le cadre adéquat où doivent se concrétiser les mesures de prévention des risques professionnels sur les lieux de travail.

La commission paritaire d'hygiène et de sécurité (C.H.S.) est composée :

- Du chef d'établissement ou de son représentant, président, ainsi que des représentants de la direction (2 à 7 membres).
- Des représentants des travailleurs des différentes catégories professionnelles désignés par les structures syndicales (2 à 7 membres).
- Du ou des médecins du travail assurant la surveillance médicale du personnel de l'établissement en tant que conseiller(s).

La composition nominative des membres de la commission est fixée par décision du responsable de la structure.

Un règlement intérieur codifiant les règles de fonctionnement de la commission est établi au cours de la première réunion intervenant après l'installation de la commission effectuée par le chef d'établissement.

Le secrétariat de la commission est assuré par le service d'hygiène et de sécurité quand il existe ou l'agent permanent chargé de l'hygiène et de la sécurité désigné par le chef d'établissement.

Les membres de la C.H.S. sont choisis en raison de leur qualification ou de leur expérience en matière d'hygiène et de sécurité et peuvent faire appel lors de leurs travaux ou inspections des lieux de travail à toute personne compétente dans le domaine.

Les membres de la C.H.S. sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les informations présentant un caractère confidentiel.

La C.H.S. a pour missions :

- De participer à l'élaboration d'un programme de prévention des risques professionnels.
- De procéder à l'inspection des lieux de travail en vue de s'assurer de l'application des prescriptions législatives et réglementaires en vigueur en matière d'hygiène et de sécurité.
- De contribuer à toute enquête menée à l'occasion de chaque accident de travail ou maladie professionnelle.
- De suggérer les améliorations jugées souhaitables.
- De contribuer à l'information et à la formation des travailleurs en matière de santé et de sécurité en milieu de travail.

La C.H.S. se réunit une fois par trimestre ainsi que sur convocation de son président à la suite de tout accident de travail grave ou d'incident technique majeur.

Le temps consacré aux travaux est rémunéré comme temps normal de travail.

Les procès verbaux des réunions des C.H.S. et les rapports établis sont consignés sur le registre d'hygiène, de sécurité et de médecine du travail prévu à cet effet, conformément au décret exécutif n°96-98 du 16 mars 1996 déterminant la liste, le contenu des livres et les registres spéciaux obligatoires pour les employeurs et sont tenus à la disposition de tout corps d'inspection légalement habilité.

Dans le cadre de la protection et de la promotion de la santé des travailleurs, les commissions paritaires d'hygiène et de sécurité constituent le cadre de concertation Employeur-Travailleurs pour la mise en place d'une politique de prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles ainsi que d'amélioration des conditions de travail.

En attendant la publication du décret d'application de la loi 88-07 du 26 janvier 1988, ci-dessus citée, il y a lieu de procéder à la mise en place de ces commissions dans les meilleurs délais.

**LE MINISTRE DE LA SANTE ET DE LA POPULATION**