

Liste des abréviations

BMT : Bejaia Méditerranéen Terminal.

CCI : Chambre de commerce et d'industrie.

CNUCED : Conférence des nations unies pour le commerce et le développement.

CTMD : Centre de transit de marchandises dangereuses.

CPN : conférence des placements des navires.

EDI : Echange de données informatisées.

EMAS : Environnemental management and audit system.

EPB : Entreprise portuaire de Bejaia.

EVP : Equivalent vingt pieds.

IBS : Impôt sur les bénéfices des sociétés.

ISO : International standard organisation.

MEDAMOS: Autoroute de la mer qui relie le port de Bejaia au port de Marseille et de Barcelone

OAIC : Organisation Algérienne interprofessionnel des céréales.

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique.

OHSAS: Occupational, health, and safety assessment security.

OIT : Organisation internationale du travail.

ONU : Organisation des Nations Unies

ONP : Office nationale des ports.

PDCA: Plan, Do, Check, Act.

RN : Route nationale.

RSE : Responsabilité sociale des entreprises.

SA : Social Accountability.

SGP : Société de gestion portuaire.

SMDD : Sommet mondial du développement durable.

SME : Système de management environnemental.

SMI : Système de management intégrer.

SONAMA : Société nationale de manutention.

SPA : Société par action.

TAP : Taxe sur l'activité professionnelle.

TAPD : Taxe relative aux Activités polluantes ou dangereuses.

TEOM : Taxe des enlèvements des ordures ménagères.

TTC : Toute taxes comprises.

TVA : Taxe sur la valeur ajoutée.

VA: Valeur ajoutée.

.

Introduction générale

Introduction générale

Depuis la fin de la 2^{ème} Guerre Mondiale, les exportations et les importations ont augmenté et sont devenues prioritaires. Cette ère est marquée par la libéralisation de l'économie, ce qui a conduit de nombreux pays à sortir du protectionnisme pour évoluer vers une économie de marché mondialiste.

Le port maritime, point d'acheminement des marchandises et lieu des échanges internationaux est un maillon essentiel dans la chaîne logistique intercontinentale. Son emplacement a incité des entreprises commerciales et industrielles à s'installer à proximité en vue de s'approvisionner en matières essentielles pour leurs activités. Le port est aussi générateur d'emplois qui peuvent être liés directement au port ou aux entreprises travaillant avec le port et leurs filiales motrices.

Ainsi, les ports ont dû aménager leur périmètre d'activité avec des infrastructures pour faciliter et simplifier les opérations des entreprises et des transitaires, lors des importations et/ou des exportations. Pour accomplir ces échanges, le transport maritime est privilégié pour le transport de marchandises lourdes et encombrantes, ce trafic est le résultat de plusieurs opérations (la manutention, l'acconage).

De très nombreuses villes ont vu le jour en présence d'un port qui anime l'économie nationale et internationale et sont devenues des lieux d'essence économique. Pour augmenter sa productivité, le port se doit d'avoir une gestion et une organisation plus intensive et rationnelle de leurs terminaux, voire engager des projets de développement à proximité des espaces urbains.

Les défis planétaires, les projets d'extension et de modernisation des ports, incluent des objectifs environnementaux et sociaux. De grandes organisations nationales et internationales sont mises en place pour sensibiliser les entreprises, les collectivités et l'État à promouvoir le développement durable.

Les activités économiques telles que la consommation de l'énergie, de matériaux et la production de déchets ainsi que les activités sociales ont un impact direct sur l'environnement. Pour la conservation de ce dernier, une prise de conscience de l'importance de l'écosystème suscite aujourd'hui un intérêt pour l'intégration de l'aspect écologique à l'économie. Les activités liées au milieu marin peuvent contribuer à sa protection par l'utilisation durable des mers et en mettant en place des politiques efficaces et économiquement performantes.

L'attention de la durabilité ne s'arrête pas qu'à l'aspect environnemental, mais contribue aussi à l'amélioration du niveau de vie notamment par la prospérité en engendrant, non

seulement des revenus, mais également de l'emploi, ou encore des avantages pour la communauté locale.

Les ports algériens bénéficient d'une position géographique qui leur confère un atout stratégique. Ouverts sur la méditerranée, leur position a permis au pays de lancer de grands chantiers portant sur la restructuration et l'amélioration des performances, en vue d'une meilleure fluidité et assurer la sécurité du trafic ainsi qu'une réduction des coûts. L'organisation portuaire algérienne remonte bien avant l'indépendance, héritée de l'époque coloniale. Au début les fonctions des ports algériens se limitaient aux missions de service public et aux activités commerciales. Aujourd'hui, les fonctions se sont plus développées et diversifiées vers des fonctions logistiques et industrielles qui ont révolutionné les ports algériens.

La localisation du port de Bejaïa a en effet permis à la ville de devenir une ville industrielle et commerciale grâce aux entreprises implantées à proximité, notamment le groupe Cevital en ce qui concerne l'agro-alimentaire et l'entreprise BMT en ce qui concerne le trafic de conteneur. Ceci a révolutionné le transport maritime et représente un atout pour l'entreprise portuaire de Bejaïa, en lui facilitant le transport de marchandises en grandes quantités. Les activités maritimes et portuaires sont donc l'une des principales sources de richesses et d'emploi, mais aussi un des principaux moteurs de progrès.

L'intérêt de notre analyse portera sur l'entreprise portuaire de Bejaïa notamment sur le plan socioéconomique et sur le plan environnemental, ce qui nous a menés à poser la question suivante :

« Quel est l'impact de l'activité portuaire sur l'économie et sur la durabilité de la ville ? »

Dans cette question principale, d'autres questions subsidiaires méritent d'être posées et qui sont non moins importantes que celle-ci :

- Quelle est l'importance de l'entreprise portuaire de Bejaia sur le plan socio-économique de l'arrière-pays ?
- Comment l'entreprise portuaire de Bejaia peut desservir l'arrière-pays et maintenir la protection de l'environnement ?
- Comment obtenir une impulsion forte pour ancrer le développement local dans la région de Bejaïa ?
- Le système de management environnemental dans l'EPB est-il un instrument de compétitivité ou de rentabilité ?

À cet effet, nous allons émettre les hypothèses suivantes qui constituent d'ailleurs des réponses provisoires aux questions précédentes et qui nécessitent aussi une réflexion approfondie et stratégique claires :

- L'entreprise portuaire de Bejaia est un élément important et stratégique pour le développement socio-économique.
- L'EPB génère des impacts positifs sur sa région d'implantation. Ces impacts négatifs peuvent être constatés à courts ou moyens termes et qui nécessitent réflexion.
- La localisation de l'EPB représente un atout ou une menace pour la ville et la vie urbaine.

Le terme de notre travail consiste à trouver des réponses aux questions énoncées, de confirmer et infirmer les hypothèses susvisées.

Nous avons dans un premier temps, réalisé des recherches documentaires sur l'aspect théorique qui concerne l'objet de notre travail, ensuite nous avons effectué un stage au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia pour recueillir des données statistiques pour pouvoir répondre aux questions ainsi posées.

Pour réaliser notre étude, nous l'avons organisé de la manière suivante :

- Le premier chapitre consacré pour l'encrage théorique de l'environnement portuaire.
- Le deuxième chapitre porte sur le développement durable au sein de l'entreprise.
- Le troisième chapitre consiste à présenter l'entreprise portuaire de Bejaia et a aussi fait objet de l'étude sur le terrain, dans le but d'illustrer par le biais des statiques l'analyse de l'activité portuaire et l'intégration d'un système de management environnemental.

Cette organisation nous permet d'évoluer et de développer un document d'un point de vue théorique et pratique.

Chapitre 1

Introduction

Les activités portuaires et maritimes furent non seulement une des principales sources de richesse et d'emploi, mais encore un des principaux moteurs de progrès.

En effet, les rapports de la population avec la mer stimulèrent d'importantes activités, constructions navales, conserveries de poissons, bases navales, commerce, etc.

En tant que nœuds de communications, les ports avaient également accès à de précieuses connaissances qui circulaient difficilement dans un monde alors compartimenté, et beaucoup devinrent des villes de première importance, donnant naissance à une culture maritime particulière qui était en grande partie celle de communautés dont l'organisation sociale reposait sur les richesses procurées par la mer. Ainsi, le port était un centre de négoce en même temps que le lieu où l'on chargeait et déchargeait les navires, où l'on entreposait les marchandises, où l'on construisait et réparait les embarcations et où l'on réunissait l'équipage. Armateur, négociants, marins et dockers constituaient la population des villes portuaires.

Les ports de commerce sont aujourd'hui comme des poumons de l'économie mondiale, et les territoires portuaires sont devenus des lieux privilégiés d'innovation pour le traitement des questions environnementales.

Ce premier chapitre sera consacré à présenter quelques notions sur le port, les différents intervenants portuaires et les flux portuaires.

Section 1 : Quelques notions sur le port

Les ports sont une manifestation visible des activités économiques. Non seulement ils peuvent engendrer d'importants complexes industriels, mais ils servent de point de rupture fondamental dans la circulation internationale des marchandises. Ainsi cette section sera organisée selon quelques points théoriques sur le port tels, l'évolution, la typologie, les caractéristiques et stratégies des ports.

1.1. Définition d'un port

Au sens le plus strict, le terme « port » désigne le plan d'eau, mais dans son utilisation courante, il inclut les digues, les jetées, les quais et les docks qui bordent le plan d'eau proprement dit.

- **Une entité géographique** : espace aménagé pour recevoir les navires.
- **Une entité économique** : système complexe d'éléments matériels et immatériels assurant l'interface entre navires et marchandises. Sachant que dans le transport maritime est un moyen économique et écologique, dans le cas d'un navire qui transporte environ 30 000 tonnes métriques de marchandises, il faudrait 963 camions ou 301 wagons ferroviaires pour transporter la même charge.

- **Une entité institutionnelle** : le port est une institution, dotée ou non de la personnalité morale, chargée d'exercer des compétences à la fois de travaux publics, de police (fonction régaliennne), et éventuellement d'exploitation. (Rapport CREOCEAN, 2010).¹

1.2. Les différents types de ports

Les ports sont classés selon quatre catégories :

1.2.1. Port de commerce

Le port de commerce a, comme principale fonction, l'embarquement et le débarquement de personnes et de marchandises. Il est équipé de toutes les infrastructures nécessaires pour faciliter et sécuriser les opérations d'entreposage.

Le port de commerce joue un rôle très important dans les échanges internationaux et la mondialisation, grâce aux prix de transport maritime très faible et la massification de la marchandise.

1.2.2. Port de pêche

Le port de pêche est un espace réservé au stationnement des bateaux et le déchargement des poissons, pour pouvoir effectuer ces opérations, les ports sont implantés dans des endroits de préférence abrités (baies) avec les installations nécessaires. Le secteur de la pêche concerne, notamment, la pêche industrielle qui est subdivisée en pêche industrielle chalutière, sardinière, thonière et crevette. Par ailleurs, la pêche artisanale se pratique en mer, en lagune et en eau continentale.

1.2.3. Port de plaisance

Le port de plaisance est un port artificiel réservé aux bateaux ou voile à moteur, notamment pour les activités sportives ou touristiques. Les services disponibles dans un port de plaisance comportent généralement : une capitainerie est chargée de gérer le port. Elle met à disposition les informations météorologiques marines, les bulletins d'information destinés à la navigation et assure le pilotage des bateaux.

1.2.4. Port militaire

Ce dernier sert de point d'appui des flottes de guerre d'un pays, il peut être spécialisé en base de sous-marins ainsi qu'être une base navale qui abrite les navires de guerre. Un port militaire se contentera d'offrir un abri à une force navale, dans la région qu'elle prétend observer ou contrôler.

¹ Rapport CREOCEAN service et conseil en environnement littoral et marin et océanographie, la rochelle, novembre 2010.

1.3. Les fonctions et statut du port

On trouve comme fonction du port, celles motionnées ci-après :

1.3.1. Les fonctions du port

Les activités du port sont organisées par l'autorité portuaire qui intervient dans les fonctions dites de service public. On a les fonctions traditionnelles qui sont ; la fonction maritime et la fonction commerciale. Mais au fil du temps, des changements fondamentaux ont cependant élargi et approfondi les fonctions des ports maritimes. Le rôle traditionnel de ces derniers, de lieux de transbordement et d'entreposage de marchandises, s'ouvrit à de nouvelles fonctions. Ce fut notamment le cas de la fonction industrielle et la fonction logistique des ports maritimes.

1.3.1.1. La fonction maritime du port

Cette fonction a pour but principal le transbordement de grands navires et l'échange entre navires transocéaniques desservant des lignes différentes pour la livraison des marchandises de port à port. Cette procédure est conforme à l'intérêt des chargeurs qui sont très attentifs pour assurer le transport et l'échange afin de faire évoluer la productivité et d'améliorer la qualité.

Certains ports ont comme fonction principales l'échange, entre lignes transocéaniques. Ces ports se trouvent là où de grandes lignes passent à proximité ou se croisent. Ces ports développent souvent des réseaux multimodaux entre la mer et un pont terrestre ou un transport aérien.

1.3.1.2. La fonction commerciale

La fonction principale du maillon « port » consiste à porter assistance et sécurité, nécessaires au navire et à la cargaison, en développant des infrastructures et équipement indispensables à la navigation. La fonction commerciale concerne les relations avec les usagers vers l'intérieur du pays ou vers l'outre-mer.

1.3.1.3. La fonction industrielle

Elle a pris de l'ampleur au lendemain de la seconde guerre mondiale et a connu son apogée en Europe dans les années 1970. Certains ports sont devenus de véritables complexes industriels abritant un vaste éventail d'activités industrielles connexes.

La fonction industrielle des ports vient de la tendance des activités à s'y installer pour éviter les ruptures de charge. Elle concerne des activités d'exploitation comme la construction et la réparation de navires, la fabrication de matériels off-shore ou d'usine sur l'eau, le classement et le conditionnement de produits en transit comme les automobiles, la chimie et pétrochimie.

Les communautés portuaires ont intérêt pour assurer ces activités d'aménager des terrains, procurer des moyens de levage, de conditionnement des marchandises, financement des docks pour ne pas voir matières premières et produits manufacturés les traverser et choisir un port concurrent.

Chapitre 2 : cadre théorique et conceptuel de l'environnement portuaire

Les établissements portuaires participent aux activités industrielles en créant des zones franches ou en aménageant des zones industrielles.

La communauté portuaire cherche à transformer ou à conditionner les marchandises pour augmenter leur valeur ajoutée. (Pierre Bauchet, 1998, pp 162, 164).²

1.3.1.4. La fonction logistique

Les points d'accès que constituent les grands ports maritimes présentent un certain nombre de potentialités en termes de logistique à la valeur ajoutée, cette dernière intégrant les chaînes de production et de distribution. En proposant des services logistiques à la valeur ajoutée, les ports cherchent à s'approprier une large part de valeur ajoutée créée tout au long de la chaîne des produits. Les ports maritimes modernes ne sont donc plus de simples centres de transbordement mais sont devenus un maillon d'un système logistique. (Rapport de la 113^{ème} table ronde, 1998).³

La globalisation et l'internationalisation de la compétitivité obligent les nations à se recentrer sur la création de la richesse renforçant son intérêt pour les aspects logistique. La logistique est aujourd'hui indispensable car c'est elle, qui de par le niveau de qualité/coût/délais/service rendu conditionne cette création de richesse.

1.3.2. Le statut des ports

Le statut des ports est lié à la baisse de la part des financements publics et à l'élargissement des fonctions industrielles et commerciales des ports. Mais le port reste un enjeu dans la concurrence internationale dont l'Etat ne peut se désintéresser.

1.3.2.1. Les ports d'Etat

Ils sont gérés directement par l'état ou des collectivités locales. En Grèce, les grands ports sont gérés par l'état, ainsi qu'en France. L'état assure le contrôle aux frontières (douanes, police, santé), la police des biens, la sécurité des normes par délégation globale ou une collectivité locale pour les ports qui en dépendent, assurent en principe les infrastructures de base, digues, avant-port, écluse, chenaux, et les infrastructures de capacité, bassins, quais, appontements.

L'état, les collectivités locales ou les ports autonomes peuvent, par concession d'outillage, déléguer au secteur privé, principalement les infrastructures de réparation des navires (formes de radoub, docks), les outillages (grues, portiques, engins spécialisés manutention) et les superstructures générales (terre-pleins, hangars, silos, voirie, gares). (Pierre Bauchet, 1991, p250).⁴

² Pierre Bauchet, (1998), les transports mondiaux, instrument de domination, paris, Ed : economica, pp 162, 164.

³ Rapport de la 113^{ème} table ronde d'économie des transports, paris 1998, la desserte terrestre des ports maritimes, centre de recherche économique.

⁴ Pierre Bauchet, (1991), le transport international dans l'économie mondiale, paris, Ed : Economica, p 250.

1.3.2.2. Les ports autonomes

Le port autonome est un établissement public industriel et commercial, dirigé par un conseil d'administration qui comprend des représentants des personnels, des collectivités locales (ville et département) des usages désignés par les chambres de commerce et d'industrie (CCI), des représentants de l'Etat et des personnalités qualifiées.

La gestion est assurée par une administration que coiffe un directeur nommé par l'Etat responsable de l'exploitation et de l'organisation générale en liaison avec tous les services intéressés. Pour faire à leurs charges, les ports autonomes prélèvent des droits de ports. (Pierre Bauchet, 1992, p58, 59). ⁵

1.3.2.3. Les ports privés

Un vaste mouvement de privatisation s'est développé dans le monde. En Angleterre, où les ports privés ont toujours existé, le port Act a conduit à une transformation de nombreux ports en société de droit privé avec des capitaux privés. Le mouvement de privatisation a connu une forte extension en Europe, ainsi qu'en Asie et particulièrement aux Indes.

Les sociétés privées ne font que gérer des terminaux ou des ports spécialisés qui soulèvent cependant des problèmes d'adaptation des règles de droit (occupation temporaire du domaine public etc.).

Les besoins de financement peuvent conduire à modifier les modes d'administration des ports. L'appel au financement privé et le développement de l'activité industrielle et commerciale dans les communautés portuaires ont conduit à renforcer la représentation des instances locales et financières privés dans les organes de décision. (Pierre Bauchet, p166, 167).⁶

1.4. Evolution et Caractéristiques des ports

La croissance très marquée du volume des échanges internationaux, l'amélioration continue des prestations fournies, leur intégration aux systèmes logistiques a amené les ports à adopter des stratégies de gestion du changement. Les résultats varient, ce qui a inspiré la CNUCED au début des années 90, à procéder à une classification particulière des ports.

Les critères sont la stratégie de développement, la démarche commerciale et l'organisation. Quatre générations de ports ont été ainsi définies. ⁷

⁵ Pierre Bauchet, (1992), le transport maritime, paris, Ed : Economica, pp 58, 59.

⁶ Pierre Bauchet, (1998), les transports mondiaux, instruments de domination, paris, Ed : Economica, pp 166, 167.

⁷ A, Boumssila, le système portuaire Algérien, une problématique ?, p19

1.4.1. Les ports de première génération

Ils se limitent aux seules fonctions de chargement et de déchargement des navires. La question du devenir du port échappe aux autorités portuaires, les perspectives sont statiques. La manutention et l'aconage sont exercés de manière traditionnelle, non performante. L'activité ne dépasse pas l'intérieur des contours portuaires. Les relations entre le port, les entreprises portuaires et les usagers se limitent aux seuls contacts professionnels de routine à savoir : demande de prestation et satisfaction par la prestation.

Cette catégorie a duré jusqu'aux années 60. Elle existe toujours dans bon nombre de port, dont la plupart des ports algériens.⁸

1.4.2. Les ports de deuxième génération

Le port devient une base d'organisation de transport et un centre d'accueil d'activité industrielle et commerciale. Il se caractérise par :

- Un début d'appropriation du pouvoir de décision, le port décide lui-même de sa stratégie.
- L'implantation d'activité industrielle dans les ports : transformation conditionnement, industrie lourdes...etc.
- L'organisation des usagers, le concept de communauté portuaire se profile.
- Les villes et les ports commencent à se regarder, à se rencontrer, à observer leur intérêts mutuels ou communs.
- Cette étape correspond au milieu des années 60, elle durera jusqu'à pratiquement la fin des années 70.⁹

1.4.3. Les ports de troisième génération

Le port se caractérise par un total changement de la conception portuaire, le port se développe en plateforme commerciale et logistique internationale.

- Sa stratégie est essentiellement orientée commerciale avec recours aux méthodes modernes de management, de marketing, la compétition devient importante, la démarche est basée sur le développement du marché.
- La rationalisation des espaces, spécialisation en terminaux.
- Le port affine sa fonction de maillon essentielle de la chaîne logistique en affirmant sa vocation de centre de distribution.
- L'adoption des NTIC par la maximisation de la communication et l'adoption de l'EDI au service de la facilitation du commerce international.

⁸ A, Boumssila, le système portuaire Algérien, une problématique ?, p19.

⁹ Idem, p 20.

- L'organisation de la communauté portuaire qui devient un pôle incontournable, une force de proposition.
- La concertation soutenue entre le port et la ville.¹⁰

1.4.4. Les ports de quatrième génération

Le port évolue vers un système de réseautage, les plates formes logistiques sont désormais connectées entre elles et possèdent des politiques commerciales communes. Les ports convergent vers un objectif partagé : attirer vers leur réseau le plus de trafic et le répartir entre eux.

- Liaison EDI entre les places portuaires, intégration des systèmes d'information.
- Extension du port à l'étranger, par l'investissement et l'organisation de nouveaux sites.
- Chaîne logistique intensifiées.
- Echange entre communautés portuaires
- Le service portuaire s'exporte par le service de transbordement.

(Système portuaire Algérien, p20, 21).¹¹

1.5. Stratégie des ports

Les pays ayant des frontières maritimes cherchent à utiliser à bon escient les avantages que leur procurent leur positionnement géographique en construisant des ports et en développant le transport maritime et les services portuaires.

Dans le passé le port avait comme seule fonction, l'activité maritime. Les autres activités, commerce, banque, et logistique étaient assurées par les communautés urbaines.

Pour se séparer de ces partenaires, et devenir plus indépendante les établissements maritimes étaient obligés d'élaborer des stratégies de transformation industrielle, de commerce et d'échange internationaux, il en résulte naturellement une transformation dans l'organisation et le statut des ports qui gagnent une certaine autonomie vis-à-vis des Etats mais se lient davantage aux municipalités, aux régions et aux intérêts privés nationaux et étrangers.

Le développement d'une stratégie commerciale proactive est un élément clé pour améliorer la position concurrentiel des ports, cette dernière s'appuie sur la connaissance des marchés. Il est aussi important de mener une stratégie proactive dans le contexte des arrière-pays. C'est pour cette raison que plusieurs ports ont pris des participations dans des terminaux ou des plates formes dans les terres. (Merk, O., et al, OCDE, 2011).¹²

La stratégie basée sur la concurrence : lorsque les ports sont en situation de concurrence, concurrence qui peut se limiter à une fraction de leur trafic, la stratégie sera basée sur une

¹⁰ A, Boumssila, le système portuaire Algérien, une problématique ?, p20.

¹¹ Idem, p 21.

¹² Merk, O., et al, (2010), compétitivité des villes portuaires : le cas de l'axe de seine, Ed : OCDE.

comparaison entre le tarif et celui du port concurrent. Mais les ports d'une même zone géographique tendent à comparer leurs tarifs entre eux, même s'ils ne sont pas en concurrence et à se persuader que ses tarifs doivent être à peu près au même niveau.

Section 2 : Les principaux intervenants dans le transport maritime

Quelle que soit la nature de l'opération commerciale, pour que la marchandise soit arrivée en toute sécurité et en bon état, les exportateurs ou importateurs font appel aux acteurs du transport pour éviter toute controverse, comme la perte de la marchandise, gestion des avaries et des manquants.

2.1. Les intervenants directs auprès du transport maritime

Ils interviennent soit auprès des marchandises soit auprès des navires.

2.1.1. Sur les marchandises

Les intervenants directs interviennent auprès des marchandises pour que les opérations de commercialisation soient maintenues dans les normes. Que tous les litiges soient évités (l'expédition tardive de la marchandise) entre vendeur et acheteur ou bien pour que les conditions de délivrance de la marchandise soient conformes aux stipulations du demandeur (la marchandise est conforme à la demande).

2.1.1.1. Le commissionnaire

Exerce une responsabilité plus large que le mandataire. Il s'engage à transporter une marchandise d'un lieu à un autre, mais il est libre du choix des moyens. Il a une obligation de résultat. Il est responsable du transport vis-à-vis de son client alors que le mandataire n'est responsable que de ses seules fautes.¹³

2.1.1.2. Le transitaire (forwarding agent)

Le transitaire est tenu d'accomplir des formalités de douanes et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qu'il a mandaté.

Il est aussi considéré comme intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandise, au cas où le destinataire est éloigné du point d'arrivée de la marchandise.¹⁴

2.1.1.3. Manutentionnaire (ou Acconier)

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales du navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelée « dockers ». Il est désigné sous le nom

¹³ Conseil consultatif régional de la mer le guide des métiers de la mer et du littoral, les acteurs du transport, janvier 2014, p 14

Chapitre 2 : cadre théorique et conceptuel de l'environnement portuaire

d'aconier pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir, garder et livrer les marchandises).

Agent d'exploitation

Il planifie, organise le travail des personnels de conduite et détermine les solutions techniques permettant le transport des marchandises.

L'agent d'exploitation veille au bon déroulement de l'acheminement des marchandises et à la satisfaction du client dans le respect des réglementations sociales et professionnelles en vigueur, et de la sécurité.

L'agent d'exploitation organise et contrôle l'acheminement des marchandises (ramassage, livraison) dans une perspective de rentabilité de transport.¹⁵

Le transporteur (haulage)

Il prend en charge le transport de marchandise par mer d'un lieu à un autre, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire (affréteur) du navire. On distingue trois types d'affrètement :

- L'affrètement au voyage (trip charter) : transporter les marchandises d'un point à un autre sur des lignes de tramping (demande).
- L'affrètement à temps (time charter) : il s'agit d'une location du navire avec l'équipage.
- L'affrètement coque-nue (bare-boat) : l'affréteur prend en charge la gestion commerciale et technique du navire.

2.1.2. Les intervenants auprès des navires

Afin de permettre que les marchandises dans les conditions souhaitées et arrive à destination, dans les délais prévus, et selon les conditions du contrat.

2.1.2.1. Le consignataire (agent maritime) : Son rôle consiste à :

- Préparer l'escale du navire selon l'Etat (expected or estimated time of arrival), date prévue d'arrivée du navire au port.
- Aviser les réceptionnaires de la date d'arrivée des marchandises.
- Encaisser les frais éventuels.
- Introduire le manifeste en douane.¹⁶

2.1.2.2. Le courtier maritime

Le courtier est la personne agréée qui met en rapport les offreurs et les demandeurs de services, il se charge également de rédiger les contrats et de tenir la mercuriale (liste des prix des denrées). Il existe deux types de courtiers maritimes :

¹⁵ Conseil consultatif régional de la mer le guide des métiers de la mer et du littoral, les acteurs du transport, janvier, p 48

¹⁶ Idem.

➤ **Le courtier-interprète**

Il est chargé de traduire les documents des navires étrangers et leur mise en douane, légalisation des documents.

➤ **Le courtier de vente et d'affrètement de navires**

Il est connu comme étant l'intermédiaire entre le frèteur et l'affrètement et il intervient dans les opérations de ventes et d'achats de navires.¹⁷

• **L'armateur (shipping owner)**

L'armateur est le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur d'un navire. Personne /société qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation. Il exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire. Son activité est le transport maritime des marchandises ou des passagers.

Dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur est en liaison directe avec un agent maritime consignataire, qui défend ses intérêts et agit en son nom, auprès de toutes les professions. Il est en relation avec les autres professions (transitaires et commissionnaires de transport, entrepreneurs de manutention, courtier d'assurance ou assureurs, autorité portuaire...etc.) Et les administrations (douane....etc.).(Conseil consultatif régional de la mer, 2014).¹⁸

• **La capitainerie**

C'est une administration d'un port maritime et le lieu affecté au logement d'un capitaine. La capitainerie regroupe les fonctionnaires et agent compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers.

• **Le shipping Clark**

Il assure le lien physique entre le consignataire et le commandant : il monte à bord, se tient au service du commandant, et lui amène les services dont il a besoin. Il va régulièrement sur les quais pour préparer les opérations de manutention, et rend compte consignataire du navire. (Conseil consultatif régional de la mer le guide des métiers de la mer, 2014.).¹⁹

2.2. Les intervenants indirects :

• **La douane (customs)**

¹⁷ Hamouche I, (2009), la contribution du port de commerce dans le développement socio-économique : cas de l'entreprise portuaire de Bejaïa, mémoire de fin d'étude.

¹⁸ Conseil consultatif régional de la mer le guide des métiers de la mer et du littoral, les acteurs du transport, p 2.

¹⁹ Idem, p 8.

Chapitre 2 : cadre théorique et conceptuel de l'environnement portuaire

Outre ses fonctions de contrôle des marchandises qui transitent dans le port et de statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et y sont assujetties.

• L'assureur (insurer)

L'assureur est la personne (compagnie d'assurance) qui, par contrat et moyennant le versement d'une prime s'engage à indemniser une autre personne (l'assuré) en cas de dommage ou de perte de la marchandise lors de l'opération, l'usage des incoterms nous permet de bien comprendre qui doit supporter les coûts de l'assureur (le vendeur ou l'acheteur).

Quand le risque est garanti par une assurance et qu'un dommage atteint la marchandise une fois le contrat d'avarie établie, l'assuré est indemnisé et récupérer ce qui peut l'être de la marchandise. L'assurance maritime revêt une importance particulière, elle apparaît nécessaire à la bonne gestion des risques encourus durant le transport.

• Le service vétérinaire et phytosanitaire

Il est implanté dans des postes d'inspection frontalières et portuaires. Son rôle est de contrôler les végétaux, les denrées alimentaires (animaux vivants, l'importation des viandes et produits surgelés etc...) arrivés des pays tiers.

Section 3 : Les différents flux portuaire

L'activité portuaire nécessite des mouvements qui organisent Les flux portuaires qui se résument comme suit :

3.1. Les flux physiques

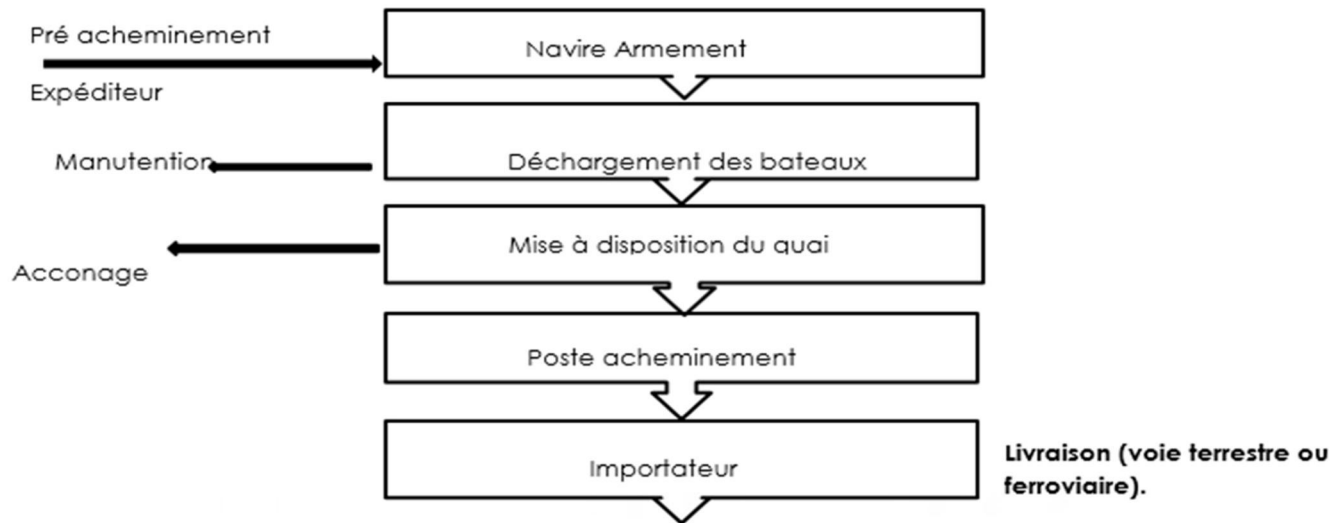
Les étapes du système des flux physique se présentent comme suit :

- L'expéditeur : appelé aussi le chargeur, est le nom donné à l'agent propriétaire ou le nom de la marchandise qui conclue le contrat de transport. Il peut être industriel ou prestataire de service.
- Navire (armement) : l'armement (ou chargé de navire) choisit de se faire représenter sur le port de destination par un consignataire.
- Le manutentionnaire : de manière générale, il assure les opérations du chargement et de déchargement de la marchandise d'un navire et à sa mise à disposition sur le quai. Les navires spécialisés pour le déchargement des navires sont des stockeurs.
- Poste acheminement : il désigne le transporteur qui est l'ensemble des moyens de transports de marchandises autres que maritimes ou aériens. Celui-ci, comprend alors les transports fluviaux jusqu'à l'arrivée des marchandises à leur destination finale (importateur).

Chapitre 2 : cadre théorique et conceptuel de l'environnement portuaire

(Guérin F et Fredouet C-H, 2002).²⁰

Figure n°1 : Présentation du système d'offre par les flux physiques.



Source : Guérin F Fredouet C-H : Le management portuaire : les nouveaux enjeux, Ed, e-thèque, paris, 2002.

3.2. Les flux informationnels

Les étapes du système d'offre par les flux informationnels se présentent comme suit : (Guérin F et Fredouet C-H, 2002).²¹

1. La compagnie d'armement va faire parvenir à son consignataire le manifeste(M), c'est-à-dire la liste récapitulative de l'ensemble du chargement du navire ; qui le transmet au courtier maritime, afin qu'il le transite.
2. Ensuite celui-ci va remettre le manifeste à la douane et à l'entreprise de manutention le Bay Plan (BP), c'est-à-dire le plan de chargement du navire ainsi que la liste prévisionnelle de déchargement.
3. L'expéditeur, quant à lui, fait parvenir à l'importateur le connaissance Bill of Lading (BL) ; c'est-à-dire le titre de propriété qui accompagne la marchandise (quantité, qualité, ...etc.).
4. A l'approche du port de destination, le navire va contacter la capitainerie afin de fournir un certain nombre d'information (type de marchandise, problèmes éventuels du navire, heure d'arrivée, ...etc.).
5. La capitainerie décide d'affecter un quai au navire et organise son arrivée. Elle prévient notamment (avec la consignataire), les services du pilotage, remorquage et lamanage, qu'il s'agit de coordonner précisément dans le temps et l'espace.

²⁰ Guérin F et Fredouet C-H, (2002), le management portuaire, les nouveaux enjeux, paris, Ed : E-thèque.

²¹Idem.

Chapitre 2 : cadre théorique et conceptuel de l'environnement portuaire

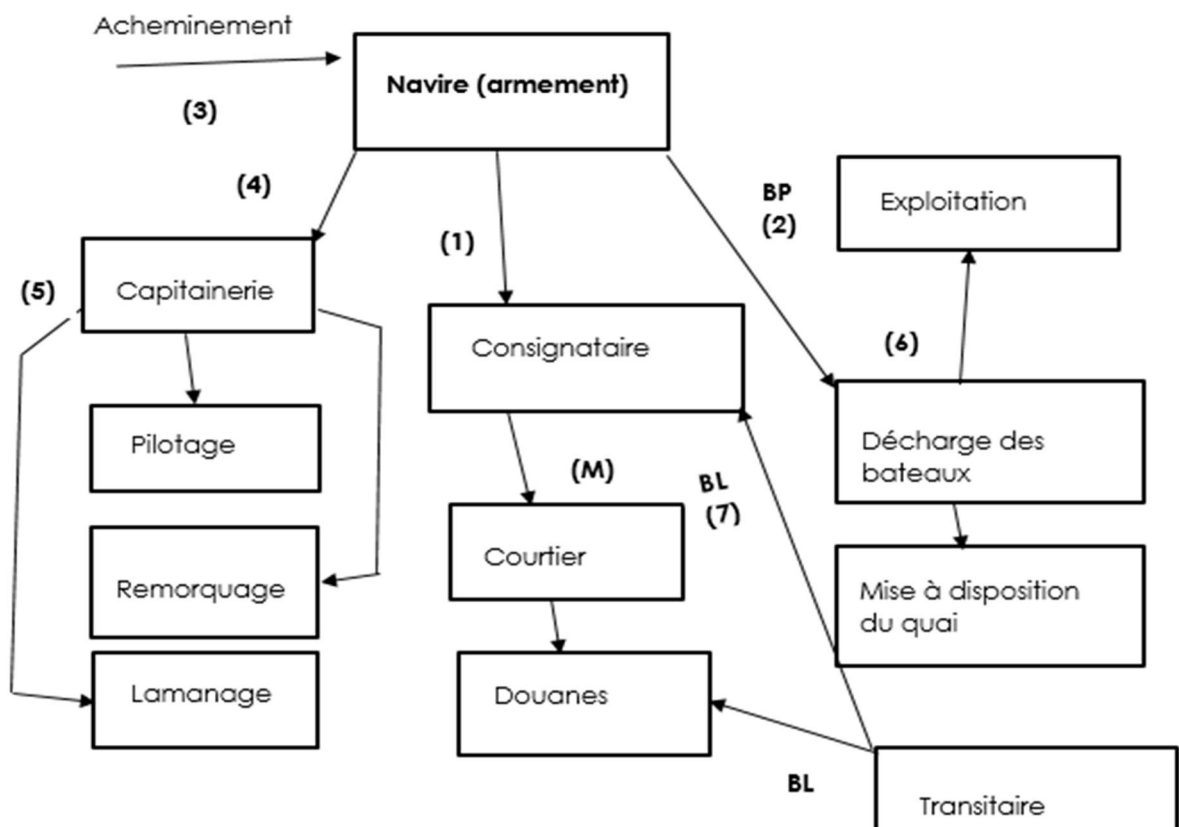
6. Le manutentionnaire prépare son activité en fonction du Bay Plan (BP) et des instructions de l'armement qui est son unique interlocuteur.

Ainsi, il contacte l'exportation du port. Ce dernier, lui loue des services d'engins ainsi que d'un personnel autorisé à les manœuvrer.

7. Une fois la marchandise dédouanée, le transitaire se porte « réclamateur » auprès du consignataire de la marchandise grâce au bill of Lading (BL).

8. Le consignataire donne l'autorisation au manutentionnaire de délivrer la marchandise. Le transitaire aura, par ailleurs, organisé le transport terrestre jusqu'au destinataire final (poste acheminement).

Figure n°2 : acheminement des flux informationnels.



Source : Guérin F. et Frodouet C-H : Le management portuaire ; les nouveaux enjeux, Ed éthèque, paris, 2002.

3.3. Les flux financiers

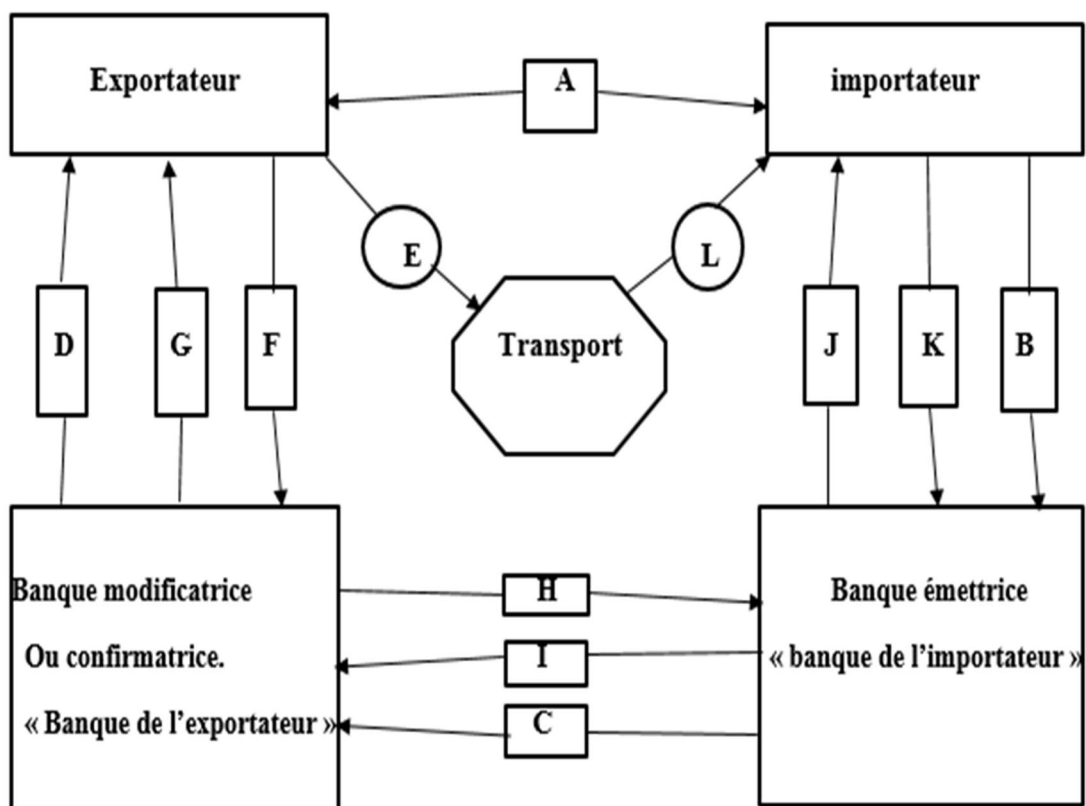
On peut regrouper les différentes étapes du système d'offre par les flux financiers selon le processus suivant : (Guérin F. et Frodouet C-H, 2002).²²

²² Guérin F et Frodouet, (2002), le management portuaire, les nouveaux enjeux, paris, Ed : E-thèque.

Chapitre 2 : cadre théorique et conceptuel de l'environnement portuaire

- L'importateur et l'exportateur concluent le contrat commercial ;
- L'importateur sollicite l'ouverture du crédit documentaire ;
- La banque émettrice ouvre le crédit documentaire et ordonne à son correspondant de le notifier et éventuellement de le confirmer ;
- La banque notificatrice informe l'exportateur de l'ouverture du crédit documentaire auprès de la banque notificatrice ;
- L'exportateur expédie la marchandise ;
- L'exportateur remet le document à la banque notificative ;
- La banque notificatrice vérifie la conformité des documents et règle l'exportateur ;
- La banque notificatrice transmet les documents à la banque émettrice.
- La banque émettrice règle la banque notificatrice ;
- La banque émettrice transmet le document à l'acheteur ;
- L'acheteur procède au règlement suivant les modalités convenues ;
- L'acheteur prend livraison de la marchandise grâce au document.

Figure n°3 : Acheminement des flux financier.



Source : Guérin.F et Frouet C-H : Le management portuaire, les nouveaux enjeux,Ed, e-thèque paris, 2002.

Section 4 : l'impact de l'activité portuaire sur le plan local et la relation entre le port et la ville

« Un nouvel équilibre est à trouver entre le développement économique, social et environnemental ; sans doute plus important que la seule croissance ininterrompue des trafics ». (Nicolas TERRASSIER, 1997.)²³

L'existence d'un port contribue à l'essor de sa région, l'activité portuaire peut être interprétée comme faisant partie des indicateurs essentiels de l'activité économique d'une ville littorale par la création de richesse, de revenus et de l'emploi.

4.1. Notion d'avant et arrière-pays

Le port est lié deux espace par les quels son activité fourni des approvisionnements, et en même temps les dessert par les fonctions qu'il mène.

Définition d'avant-pays

L'avant pays maritime (fore land) est constitué par les espaces terrestres séparés du port par un espace marin et auquel le port est relié par des lignes maritimes. (Jean Grosdidier de Maton, 1999).²⁴

Définition d'arrière-pays

L'arrière-pays (hinterland) est l'espace géographique terrestre organisé et développé qui est relié au port par des moyens de transport et qui reçoit ou expédie des marchandises et des passagers par ce port. C'est-à-dire celui dans lequel le port trouve la marchandise et les passagers qui alimentent son activité. La notion d'arrière-pays portuaire a retenu particulièrement l'attention des géographes, qui en ont disputé l'importance, la consistance et, pour certains la réalité. (Jean Grosdidier de Maton, 1999).²⁵

4.2. Impacts économiques

Les régions peuvent bénéficier de la présence du port sur leur territoire. Afin que cet effet se réalise, leurs ports doivent être performants, mais également être bien intégrés dans une économie régionale. Cet impact économique est expliqué par la création de valeur ajoutée sur les tonnes transbordées, et la fiscalité dont le trésor public bénéficie des impôts payés par les entreprises portuaires.

²³ Jean Grosdidier de maton, (1999), droit, économie et finance portuaire, paris, Ed : presse ponts de chaussées, p 651.

²⁴ Idem, p 10.

²⁵ Idem, p 14.

4.2.1 La valeur ajoutée

La valeur ajoutée²⁶ est la différence entre le chiffre d'affaire et les consommations intermédiaires. Cette dernière sert à rémunérer les agents économiques qui concourent au fonctionnement de l'entreprise (les salariés, les apporteurs de capitaux, les administrations, l'entreprise elle-même ; bénéfices et réserves indispensables aux futurs investissements.).

La valeur ajoutée est calculée pour mieux évaluer le poids économique d'un port, elle mesure la richesse créée par une branche d'activité au cours d'une période donnée. La valeur ajoutée permet d'améliorer la connaissance de l'économie portuaire et son impact sur l'économie locale et nationale. La valeur ajoutée associée à l'économie portuaire se mesure en additionnant les valeurs ajoutées, en totalité ou en partie, des entreprises liées à l'activité portuaire, directement ou indirectement.

4.2.1.1. La valeur ajoutée directe

Elle correspond à la valeur ajoutée des activités de la fonction portuaire, soit, en général, les activités de l'autorité portuaire, le pilotage, le remorquage, le lamanage, les douanes et la manutention.

4.2.1.2. La valeur ajoutée indirecte

Elle est liée aux entreprises utilisatrices de service portuaire, installées sur ou à proximité du domaine portuaire (entreprises industrialo-portuaires). Les études comptabilisent la valeur ajoutée de ces entreprises en totalité (méthode de masse) ou partiellement (méthode de flux) à hauteur de la part des flux portuaires dans l'activité des entreprises.

4.2.1.3. La valeur ajoutée induite

Elle résulte des services et des commerces et comptabilise la part de la valeur ajoutée associée aux dépenses des salariés travaillant dans la fonction portuaire. (Nicolas TERRASSIER, 1997).²⁷

4.2.2. La fiscalité

Deux catégories d'impôt s'appliquent aux ports : les impôts indirects liés à la production (droits de douane, taxe à la valeur ajoutée, etc.) et les impôts directs sous forme de l'impôt sur le chiffre d'affaire, sur les bénéfices industriels et commerciaux. Normalement, les impôts indirects sont inscrits au compte d'exploitation et les impôts sur les bénéfices prélevés sur les résultats, et passés dans un compte de profits et de perte. Le régime fiscal varie d'une législation portuaire à une autre. En tant qu'organismes à but non lucratif, certains ports, tels ceux de l'Inde,

²⁶ La valeur ajoutée = (valeur de la production) – (valeur des consommations intermédiaires).

²⁷ Nicolas Terrassier, (1997), synthèse n°3, la mesure de la valeur ajoutée liées aux activités portuaires, Ed : ISEMAR. p 3.

Chapitre 2 : cadre théorique et conceptuel de l'environnement portuaire

sont exemptés de l'impôt direct mais pas des impôts indirects. Ils paient cependant des impôts locaux. (Jean Grosdidier de Matons, 1999).²⁸

4.3. Impact social

Les activités portuaires ne touchent pas seulement le volet l'économie, mais elles contribuent aussi volet social.

4.3.1. La création de l'emploi

Le port est un pourvoyeur d'emploi. Ces métiers sont liés soit directement ou indirectement au port, qui vise au bon fonctionnement des activités portuaires et qui sont eux même générateur de richesses. Donc on peut distinguer trois types d'emplois :

4.3.1.1. L'emploi direct

Il représente le nombre total d'emplois des établissements de la plate-forme portuaire.

4.3.1.2. L'emploi indirect

Il se définit comme la traduction du volume d'emploi créés ou maintenus par les apports financiers des équipages de bateaux de commerce. Il s'agit des emplois engendrés soit par les entreprises industrialo-portuaires ou commerciales ; qui sont implantées dans le port soit à l'arrière-pays du port.

4.3.1.2. Emploi induit

Ce sont les emplois créés dans les communes de résidence des travailleurs du port, liés aux activités directes et indirectes ; qui dépensent leurs salaires dans leur lieu d'habitation.

4.3.2. Impacts environnementaux

Les activités portuaires ont des impacts environnementaux variés sur leur territoire, et les impacts principaux sont liés aux activités maritimes proches, aux activités en lien avec le port, et aux activités liées à l'arrière-pays portuaire. Dans l'esprit du citoyen ou du décideur public les ports sont souvent associés à des lieux d'activités polluantes, à des sources de destruction de la biodiversité ou à des zones d'émission de gaz à effet de serre²⁹. Ils ont pourtant, depuis une dizaine d'années au moins, intensifié leur recours aux processus propres. Ils ont ainsi donné des gages territoriaux, en assurant un nettoyage de zones au moins équivalent à celle qu'ils industrialisaient, et ont contrôlé de manière plus efficace les déchets produits. La tendance mondiale consiste à présent à utiliser les processus durables pour en faire des avantages compétitifs, plutôt qu'une simple correction des externalités négatives.

²⁸ Jean Grosdidier de Maton, (1999), droit, économie et finance portuaire, Paris, Ed : Presse des ponts de chaussées, p 439.

²⁹ Gaz à effet de serre : émanation volatile naturelle ou industrielle qui contribue au réchauffement de la planète en modifiant l'atmosphère. Le gaz carbonique est un gaz à effet de serre.

Chapitre 2 : cadre théorique et conceptuel de l'environnement portuaire

Toutes les activités portuaires et industrialo-portuaires sont sources de nuisance sur les littoraux.

Le maintien en l'état d'un milieu naturel fragile, la préservation des espèces, les limitations apportées aux rejets de produits de dragage, la qualité architecturale, la protection du milieu urbain, le contrôle de la pollution sont des critères de protection de l'environnement. Mais il reste dans ce domaine un facteur important de distorsion : les effets des dommages (ou des améliorations) à l'environnement se font sentir sur des périodes beaucoup plus longues que les effets économiques des projets eux-mêmes. (Jean Grosdidier de Matons, 1999, p 1014). ³⁰

Conclusion

Ce chapitre nous montre que le port est un lieu où diverses activités se déroulent et font des villes des lieux d'essence économique, fondés sur le commerce international.

Leur développement a été porté par le progrès des échanges internationaux, et ce, grâce aux acteurs du transport maritimes qui assure le bon fonctionnement des opérations d'échange maritime, ainsi que par les stratégies menées par les entreprises industrialo-portuaires et autres sociétés à l'arrière-pays.

Les ports génèrent des emplois dans la plateforme portuaire ou bien au-delà de leur espaces dédiés, et créateurs de richesses.

³⁰ Jean Grosdidier de Maton, (1999), droit, économie et finances portuaires, Ed : presse des ponts et chaussées, Paris, p 1014.

Chapitre 2

Introduction

Dans les pays industrialisés, les systèmes d'exploitation et les perfectionnements des compétences s'appuient sur les connaissances acquises par expérience, et l'environnement terrestre est la source de toutes les substances nécessaires à la vie humaine. Aujourd'hui, nous vivons dans un monde où la pollution et les déchets augmentent d'un jour à l'autre. La consommation augmente également. De ce fait, afin d'obtenir un équilibre entre ces éléments, il faudra s'orienter vers un développement durable et inciter les entreprises à prendre part dans la protection de l'environnement par sa politique commerciale et sa stratégie économique.

Section 1 : développement durable

Le concept de développement durable suscite tout autant d'enthousiasme que de questionnement et que sa complexité peut être source de beaucoup de confusion, et nous allons expliquer dans ce qui suit ce que signifie ce concept, sa naissance ainsi que ses principes et son importance et montrer comment cette question environnementale continue d'intriguer la curiosité des chercheurs et des spécialistes dans ce domaine.

1.1. Quelques concepts sur le développement durable

Selon la commission mondiale sur l'environnement et le développement durable de l'ONU, 1987 : « *Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* »¹.

Le dernier tiers du XX verra la multiplication des dossiers lourds et divers qui accompagneront la fin des trente glorieuses, et la montée de la puissance de la problématique de la durabilité, la dégradation de l'environnement et divers incidents ont contribué à la sensibilisation du public aux problèmes environnementaux.

1.1.2 Naissance et notion du développement durable (durabilité)

Le développement durable se définit comme « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* »² Rapport de Brundtland (1987), est à la fois une vision et un processus. Il repose sur trois piliers :

- Protection de l'environnement,
- Développement économique et progrès social,

¹ ONU, 1987.

² Rapport de Brundtland, 1987.

- Touche des questions d'importance internationale comme la lutte contre la pauvreté, le changement climatique et la conservation de la biodiversité.

La pression en faveur d'un développement durable s'intensifie dans tous les secteurs de la société. En 1992, des gouvernements, des entreprises et des représentants de la société civile se sont réunis pour la première fois à Rio pour un Sommet de la Terre qui a débouché sur la signature par 178 gouvernements d'un plan d'action mondial, Action 21. Dix ans plus tard, en 2002, l'un des résultats du Sommet mondial pour le développement durable (SMDD) était le Cadre décennal de programmes pour la consommation et la production durables destiné à soutenir les initiatives régionales et nationales.

Dans le secteur des entreprises, plus de 1 400 sociétés ont adhéré au Pacte mondial des Nations Unies. Lancé en janvier 1999 par Kofi Annan³, Ex Secrétaire général des Nations Unies, le Pacte mondial a pour ambition « *de promouvoir la responsabilité sociétale des entreprises afin que les entreprises soient parties prenantes au règlement des problèmes de mondialisation* ». Les participants ouvrent pour atteindre ce but en adoptant dix principes clés dans le domaine des droits de l'homme, du travail, de l'environnement et de la lutte contre la corruption.

De plus, certains pays sont confrontés à des problèmes urgents – des conflits par exemple : qui prennent le pas sur les questions de développement durable.

1.1.2 Les principes du développement durable

Le développement durable contient plusieurs principes qui ont été adoptés dans les conférences internationales, telles que la conférence de Stockholm en 1972. Cette conférence a permis l'instauration de 26 principes, ainsi que la conférence de Rio en 1992 qui a instauré 27 principes. Ces principes servent à guider les actions et les politiques, les lois et les règlements permettant d'atteindre les trois objectifs fondamentaux du développement durable : l'intégrité de l'environnement et l'utilisation durable des espèces et des écosystèmes, améliorer l'équité sociale et améliorer l'efficacité économique dans une perspective de responsabilité écologique et sociale. Parmi ces principes, il convient de souligner le principe pollueur payeur, principe de prévention, principe de précaution, principe de responsabilité, principes de solidarité et le principe d'intégration

1.1.2.1 Principe de pollueur payeur (PPP)

Ce principe a été adopté par l'Organisation de Coopération et de Développement économique (OCDE) en 1972, le pollueur doit supporter le coût de mesure de prévention et

³ Annane, Kofi (1938), diplomate et homme politique ghanéen, secrétaire général de l'organisation des nations unies (ONU) de 1997 à 2006.

de lutte contre la pollution, ce principe est appliqué par l'Algérie à travers la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM), la taxe relative aux activités polluantes ou dangereuses à l'environnement (TAPD).

1.1.2.2 Principes de prévention

C'est le deuxième principe de la déclaration de Rio 1992 sur l'environnement et le développement, est l'un des principes généraux du droit international de l'environnement. Ce principe déclare que les États ont le droit d'exploiter leurs propres ressources selon leur politique d'environnement et de développement à condition que cette exploitation des ressources ne cause pas des dommages à l'environnement. Il rassemble certaines règles et actions telles que les études d'impact, les autorisations préalables, qui sont destinées à prévenir et éviter les dommages sur l'environnement. Ces règles doivent toujours être actualisées.

1.1.2.3 Principe de précaution

C'est le quinzième principe de la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, selon cette déclaration : en cas de risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitudes scientifiques ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement.

1.1.3 Les indicateurs de développement durable

On trouve trois indicateurs essentiels qui sont les suivants :

1.1.3.1 Indice de la durabilité environnementale(IDE)

Est un indice créé lors du Forum économique mondial de Davos (Suisse) en 1999. La durabilité environnementale est la capacité d'atteindre un rendement important dans cinq secteurs de manière durable : système environnemental, réduction du stress environnemental, réduction de la vulnérabilité humaine, capacités sociales et institutionnelles et enfin, une bonne tendance mondiale.

L'IDE permet aux nations d'évaluer leurs situations environnementales, il est considéré comme une référence générale pour comparer l'état actuel d'un pays avec son état précédent, et de suivre l'amélioration et l'évolution d'une publication à une autre.

1.1.3.2 L'empreinte écologique

« C'est un outil comptable qui nous permet d'évaluer la consommation des ressources et les besoins d'absorption des déchets d'une population humaine ou d'une économie donnée, en terme de la superficie correspondante de sol productif ». (Wackernagel et Rees, 1999).⁴

⁴ Wackernagel et Rees, (1999), notre empreinte écologique, Ed : éco-société, paris.

1.1.3.3 Indice de développement humain

C'est un indice qui mesure la moyenne entre : la santé, le niveau d'éducation et le niveau de vie. il est créé par le programme des Nations-Unies pour le développement (PNUD) en 1991.

Section 2 : Le développement durable dans le management de l'entreprise

Les entreprises sont considérées comme des acteurs qui influencent l'environnement, elles sont responsables de toute dégradation provoquée par leurs activités pour mener à bien sa stratégie l'entreprise va prendre en considération la variable de développement durable dans sa gestion économique et dans leurs stratégies managériales.

2.1 La responsabilité sociale d'entreprises (RSE)

L'entreprise est considérée l'un des acteurs les plus imposants de la société, tente de répondre aux principes du développement durable, dans ce contexte, on parle de la responsabilité sociale des entreprises (RSE) qui intègre les préoccupations sociales, économiques et notamment environnementales dans ses portefeuilles (activités) (J.P.GOND et J.IGALENS, 2006 ; p.4).⁵

La RSE est : « *l'intégration volontaire des préoccupations sociales et écologiques des entreprises à leurs activités commerciales et leurs relations avec leur partie prenante* » (CFEDD, 2002 ; p.12)⁶.

Une définition aussi large des responsabilités de l'entreprise pose la question de leur articulation, voire de leur hiérarchisation, au cours des années 1960. certains auteurs s'oppose à la conception restrictive de Friedman, en argumentant que l'entreprise a un certain nombre de responsabilités sociales et environnementales qui s'ajoutent aux responsabilités économiques, tout en étant distinctes des premières. les responsabilités sociales correspondant aux « décisions prises et action menées par les hommes d'affaires pour des raisons au moins partiellement au-delà des intérêts économiques ou techniques direct ». (K, Davies, 1960)⁷.

La RSE englobe les engagements de l'entreprise en matière de :

Gouvernance et éthique ;

Santé et sécurité ;

Environnement ;

⁵ J.P.Gond et J.I. Galens, (2006), manager la responsabilité sociale de l'entreprise : défi risque et nouvelle pratique, Ed : DUNOD, paris.

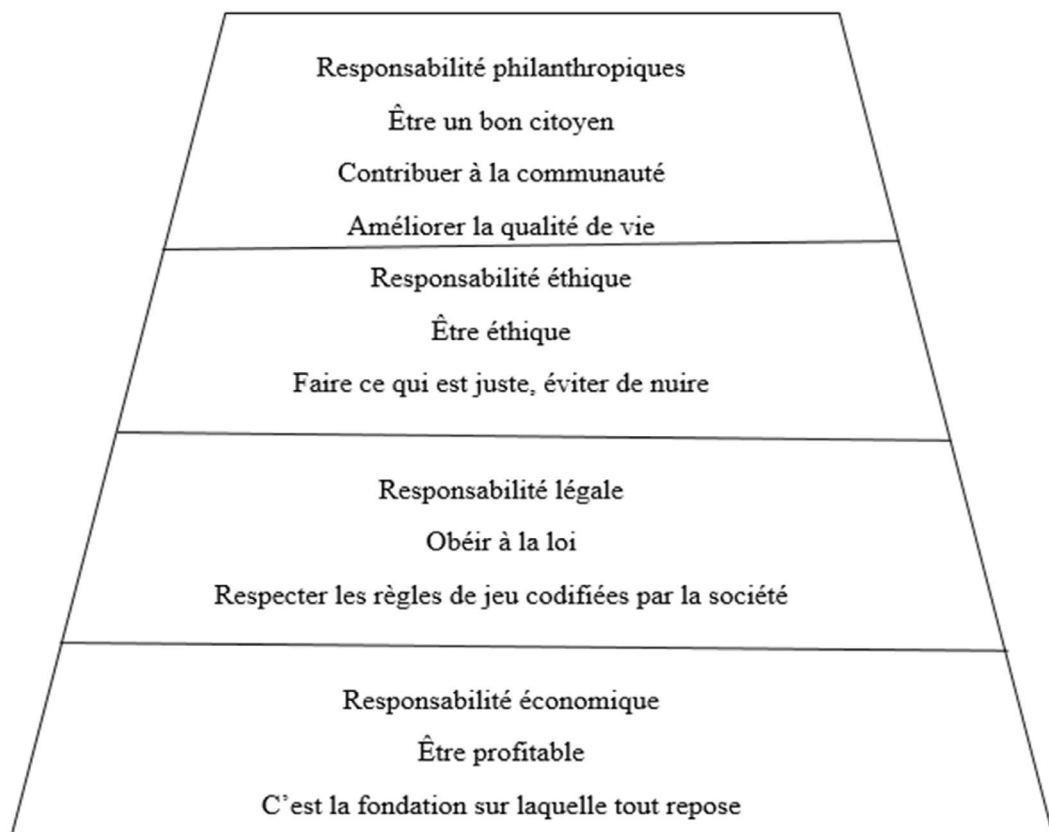
⁶ Comité Française pour l'environnement et le développement durable, (2002), p 12.

⁷K. Davies, (1960), can business afford to ignore its social responsibilities? Ed: management review.

Droit de la personne ;
Gestion des ressources humaines ;
Participation et développement des communautés ;
Relations avec les autochtones ;
Bénévolat des employés ;
Concurrence déloyale ;
Mesures anticorruption ;
Transparence et production des rapports ;
Relations avec les fournisseurs. (Charles Kazaz 2012)⁸

Cette perspective conduit souvent à une hiérarchisation des différentes responsabilités de l'entreprise, comme le suggère la pyramide de CAROLL distinguant les responsabilités économiques, juridiques, éthiques, et philanthropiques de l'entreprise.

Figure n° 4 : La pyramide de la responsabilité sociale des entreprises de CAROLL⁹



Source : André Sobczak, Nicolas Minvielle ; (2011) Responsabilité globale, manager le Développement durable et la responsabilité sociales des entreprises, Ed: Vuibert.

⁸ Charles Kazaz, (2012), la responsabilité sociale de l'entreprise c'est quoi ? Et pourquoi ? Présentation de à l'AQVE.

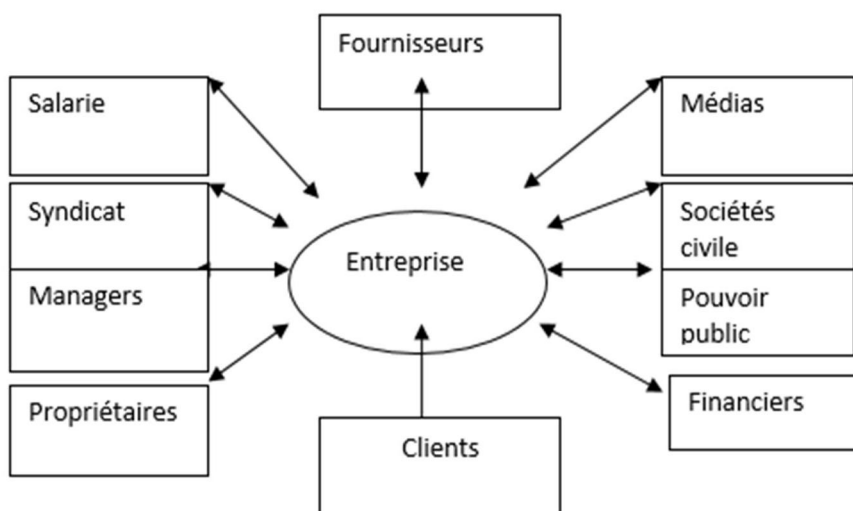
⁹ André Sobczak, Nicolas Minvielle, (2011), responsabilité globale, manager le développement durable et la responsabilité sociales des entreprises, Ed : Vuibert.

Cette représentation induit une hiérarchie entre ces différents aspects. La RSE donc est un concept où les entreprises intègrent volontairement les préoccupations sociales, environnementales et économiques dans leurs activités, pour améliorer leurs performances à long terme et mettre en place une stratégie durable de l'entreprise, qui répond principalement aux exigences du développement durable.

2.1.1 La RSE face aux parties prenantes

Le tableau n°1, les parties prenantes de l'entreprise sont l'ensemble de ses acteurs internes et externes. L'interne comme les dirigeants, les salariés, et employés, externe comme les clients, les fournisseurs, actionnaires et investisseurs, et cette notion est née avec la nécessité de prendre en considération l'impact social et environnemental de l'activité des entreprises sur son environnement.

Figure n° 5 : Les parties prenantes de l'entreprise



Source : André Sobczak, Nicolas Minvielle : Responsabilité globale, manager le développement durable et le responsabilité sociale des entreprises édition Vuibert 2011.

Les difficultés d'identification des représentants légitimes pour chacune de ces catégories, les managers doivent ensuite mettre en place des procédures permettant de les engager dans la durée dans un dialogue à la fois contradictoire et constructif afin de créer un processus d'apprentissage permettant d'améliorer l'impact de l'entreprise sur son environnement économique, social et environnemental.

Chapitre1 : le développement durable au sein de l'entreprise

Tableau n° 1 : Les attentes des parties prenantes envers les entreprises :

Attentes des parties prenantes intéressées par rapport aux RSE	économique	environnemental	social
Client et consommateurs	Garantie, qualité juste prix	Consommation des ressources, respect de l'environnement	Éthique commerce équitable, respect de droit social
Employés et syndicat	Équité sociale, rémunération	Respect de l'environnement local	Motivation et consultation interne, formation et développement employabilité
Sous-traitants	Rémunération équitable, information des perspectives du développement et de la pérennité de la collaboration	Définition claire des exigences environnementales sur les produits et sur les processus	Formalisation des exigences en matière de conditions de production et des modes de contrôles et d'audit
Fournisseurs	Relation des partenariats à long terme	Formalisation des spécifications techniques	Formalisation des exigences éthiques et déontologiques
Financiers et banques	Pérennité économique, besoin en fonds de roulement	Maitrises des risques environnementaux	Anticipation sur les besoins de reclassement afin d'éviter les couts
Distributeurs	Maitrise des marges, concurrence	Réductions des déchets d'emballages, des transports, prise en compte des aspects environnementaux	Développements des produits éthiques.
Actionnaires et propriétaires	Résultats financiers	Éthiques et maitrise des risques, anticipation et transparence	maitrise des risques liés à l'image, anticipation et gestion de crise.
Pouvoirs publics	Contribution à la richesse nationale et locale	Respect réglementation	Respect réglementation en matière de droit du travail
Communautés locales et territoriales	Pérennité de l'entreprise	Information et transparence, réduction des nuisances	Prises en compte des attentes locales, participation à la vie locale, acteur de bassin de l'emploi.
Concurrents	benchmarks	Respect des règles de protection	Respect de droit de la concurrence, éthique absence de dumping social
assureurs	Charges de réparation	Maitrise des risques	Accident de travail y compris les soustraitants

Source : Observation sur la responsabilité sociétale des entreprises, développement durable et l'entreprise : un défi pour les managers, éd Afnor ,2004 P, 53.

2.1.2 Les normes internationales relatives à la RSE

Pour mettre en œuvre ces démarches, les entreprises disposent de différents référentiels ou autres outils de type « standards » ou « normes » portant sur les thématiques sociales et environnementales. Définition de la norme

Ce sont des documents volontaires établis par consensus qui fournissent, pour des usages communs et répétés, des règles, des lignes directrices ou des caractéristiques, pour des activités ou leurs résultats, garantissant un niveau d'ordre optimal dans un contexte donné .

(R.Anthony, 2005, P 18)¹⁰

On trouve plusieurs normes qui s'intéressent à la RSE comme :

2.1.2.1. La norme SA 8000 (Social Accountability Standard) a été éditée en 1997 et révisée en 2001 à partir des recommandations de l'Organisation internationale du travail (OIT), de la Déclaration des droits de l'homme et de la Convention de l'ONU sur les droits de l'enfant.

2.1.2.2. SA 8000 est la première norme internationale à inscrire la responsabilité sociale d'une entreprise par rapport à ses sous-traitants et ses fournisseurs, dont les effets peuvent être très bénéfiques pour les pays en développement. Il s'agit d'un standard international volontaire contrôlable par un audit des conditions sociales de lieu de travail. La norme SA 8000 garantit l'origine éthique de la production, c'est-à-dire l'absence de travail des enfants et de travail forcé, la non-discrimination, les rémunérations, les horaires, etc. (Ivana Rodić, Genève, 2007)¹¹

2.1.2.3. AA 1000 : La norme AA1000 est un guide pour gérer les relations d'une entreprise avec ses parties prenantes, c'est-à-dire les différents acteurs sociaux avec lesquelles elle interagit. Cette norme est basée sur le principe qu'une interaction riche et transparente avec les parties prenantes est au cœur d'une démarche de responsabilité sociale. (Corinne Gendron, 2007)¹²

2.1.2.4. ISO 26000 : Contient des lignes directrices et non des exigences. Elle ne se prête donc pas à la certification, contrairement à d'autres normes très connues de l'ISO¹³. Elle permet en revanche de clarifier la notion de responsabilité sociétale, d'aider les entreprises et

¹⁰R. Anthony, (2005), guide pratique du développement durable, Ed : AFNOR, p 18.

¹¹ Ivana Rodić, (2007), responsabilité sociale des entreprises-le développement d'un cadre européen, Genève, Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme d'études approfondies en études européennes.

¹² Corinne Gendron, (2007), vous avez dit développement ? Ed : presses internationales polytechnique.

¹³ ISO : international standard organisation.

les organisations à traduire les principes en actes concrets, et de faire connaître les meilleures pratiques en matière de responsabilité sociétale, dans le monde entier. Elle vise les organisations de tous types, quelle que soit leur activité, leur taille ou leur localisation.

Section 3 : La mise en place d'un Système de management environnemental au sein de l'entreprise

Le management environnemental mesure les méthodes de gestion d'une entité (entreprise, service....) visant apprendre en compte l'impact environnemental de ses activités, et le système de management environnemental parmi les outils utilisés par un organisme pour mettre en œuvre sa politique environnementale, afin de maîtriser les coûts économiques. Et les entreprises ont adopté cette politique en 1980, sous la pression d'un public scandalisé par quelques accidents environnementaux.

3.1 Définitions de Système de Management Environnemental

Le SME est défini dans la norme ISO14 001 comme « la composante de système de management d'un organisme utilisée pour développer et mettre en œuvre sa politique environnemental et gérer ses aspects environnementaux ». (VALERIE. B, 2005)¹⁴

On peut définir aussi le SME comme « *Un Système de Management Environnemental est un outil, un mode d'organisation qui devrait permettre à une entreprise de structurer sa gestion environnementale et d'améliorer ses performances en matière d'environnement* ». Selon la norme ISO 14001.

Et dans la pratique de SME existe deux référentiels tels que la norme ISO 14001, et le règlement Européen EMAS, et dans ces derniers que SME tire ses principes de base, et dans ce qui suit nous allons voir ces deux référentiels et leurs domaines de pratique.

3.2. L'ISO 14001 et EMAS

Le règlement EMAS et la norme internationale ISO 14001 sont des référentiels modèles, guides ou modes d'emploi qui permettent de mettre en place un Système de Management Environnemental.

3.2.1 La norme ISO14001

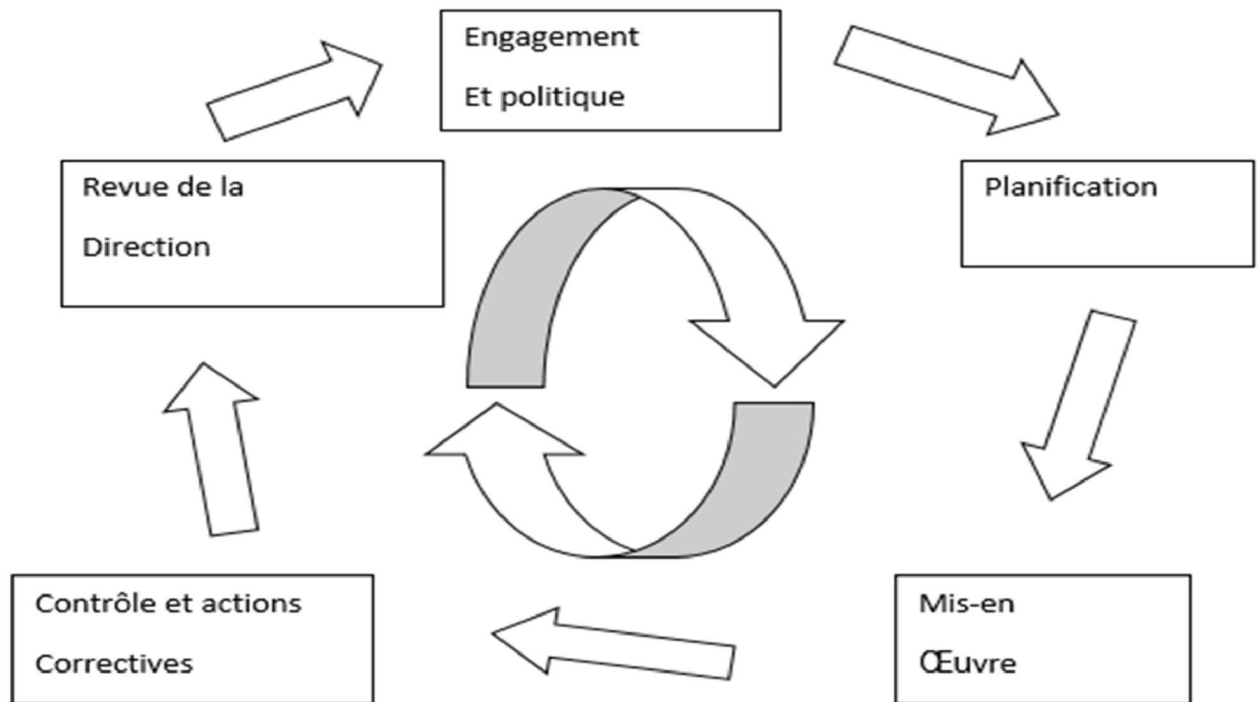
Selon le ministère de l'Aménagement de Territoire et de l'Environnement la norme ISO 14001 : c'est une norme internationale créée par l'organisme international de normalisation (ISO) en 1996, et modifiée en 2004, elle fait partie de la série de norme ISO 14000 qui regroupe les normes environnementales de la gestion de l'activité et des produits tels que : 14015 pour

¹⁴ Valerie. B, (2005), pratiquer le management de l'environnement : les réponses à vos questions, Ed : AFNOR.

l'évaluation environnementale, série 14020 pour la performance environnementale, série 14040 pour l'analyse de cycle de vie ...etc.

La norme ISO 14001 fixe les lignes directrices applicables au système de management environnemental, et propose aux entrepreneurs un modèle d'organisation basé sur deux principes de management, l'engagement d'une politique et la mise en place d'un système pour la déployer sur l'un ou plusieurs des sites d'une même société

Figure n° 6 : La structure de la norme ISO 14001



Source : P.Baracchini. : Guide à la mise en place du management environnemental en entreprise selon ISO 14001, Presse Polytechnique et universitaire Romandes, Lausanne, 2001 ; p. 27.

3.2.2 EMAS (Environmental Management and Auditing Scheme)

L'EMAS est une réglementation européenne élaborée en juin 1993. Elle pose les bases d'un système de management environnemental (SME) et d'audit. La forme que doit prendre le SME est réglementée, mais l'engagement des entreprises repose sur le volontariat. L'objectif était d'homogénéiser les différents cadres réglementaires et normatifs nationaux susceptibles de déconcerter les entreprises. L'EMAS a été révisé en 2001 afin de rapprocher le règlement (EMAS) et la norme (ISO 14001). (D.Wolff, D. Michel, p 210)¹⁵.

¹⁵ D. Wolff, Dion Michel, (2007), le développement durable : théorie et application au management, Ed : Dunod, paris, p210.

Pour l'EMAS, il s'agit de définir :

Des objectifs de l'audit (conformité avec la politique environnementale, respect des réglementations environnementales, évaluation de système de management) ;

La portée de l'audit (activité couverte, critères environnementaux pris en compte, période considérée) ;

Les moyens et temps consacrés à l'audit (proportionnelle aux objectifs et à la portée, soutenue par la direction, avec les auditeurs compétents et indépendants).

La planification et la préparation de l'audit (s'assurer d'une attribution des ressources appropriée ; que les rôles et les responsabilités des auditeurs, du personnel et de la direction soient clairs ; se familiariser avec l'activité de l'organisation et son SME. (D.Wolff, D.Michel, p 213)¹⁶

3.3 La comparaison entre ISO14001 et EMAS

Pour mieux éclairer la déférence qui existe entre ISO14001 et EMAS le tableau ci-dessous nous permettre de distingué entre ces deux référentiels.

¹⁶ D. Wolff, Dion Michel, (2007), le développement durable : théorie et application au management, Ed : Dunod, paris

Chapitre 1 : le développement durable au sein de l'entreprise

Tableau n° 2 : La comparaison entre ISO 14001 et EMAS.

qu'est-ce qui distinguent les deux instruments ?		
	EMAS	ISO 14001
Statut	Règlement européen Les articles et les annexes doivent être appliqués.	Norme résultant d'un consensus international formée d'une partie normative (obligatoire) certifiable et d'une partie informative : les annexes
Couverture Géographique	États membres de l'Union Européenne	La norme n'exige pas de communication obligatoire vers le public.
Objectif	L'amélioration continue des performances environnementales.	L'amélioration du Système de Management Environnemental et pas explicitement des performances environnementales.
Communication	La communication vers le public est obligatoire via la déclaration environnementale.	La communication vers le public est obligatoire via la déclaration environnementale.
Champ d'application	Le secteur industriel (10) toutes activités économiques (transports, service, administrations,...) L'enregistrement se base sur un seul site complet	Toutes activités économiques (transports, services, administrations,...) La certification peut être basée sur l'organisation entière, une partie de celle-ci ou sur une combinaison de plusieurs unités
Résultat	Le SME et la déclaration environnementale sont passés en revue par un vérificateur environnemental (tiers accrédité). Enregistrement par la Région wallonne Publication au Journal Officiel de la Communauté Européenne	Certification par un organisme certificateur (tiers accrédité). Pas de publication officielle d'une liste des sites
Implication de l'autorité	L'autorité (la Division de la Police de l'Environnement) intervient dans le cadre de l'enregistrement EMAS	L'autorité n'est pas impliquée dans la procédure de certification.
Exigences en matière d'analyse environnementale initiale	EMAS définit les principales thématiques à aborder dans le cadre de l'analyse environnementale initiale (en annexe du règlement).	ISO 14001 est moins explicite au sujet de l'analyse environnementale initiale
Exigences à la conformité réglementaire	Exige la conformité réglementaire avant l'enregistrement.	L'obligation de conformité à la réglementation n'est pas définie explicitement pour obtenir le certificat.
Audit	Exige un audit environnemental portant sur la conformité du SME et sur les performances Environnementales. Cycle d'Audit (intervalle de temps entre-deux audits) : minimum 3 ans	Exige un audit du SME. Les performances environnementales de l'entreprise ne sont pas "explicitement auditées". Pas de précision au sujet du cycle d'audit.
Quel est le principal point commun entre ces deux référentiels ?		
L'engagement aux deux référentiels est généralement volontaire.		
Les grandes lignes méthodologiques des deux systèmes sont similaires et basées sur le principe de l'amélioration continue.		
Ces deux référentiels sont-ils compatibles ou pas ?		

EMAS et ISO 14001 sont tout à fait compatibles et complémentaires. Le nouveau règlement EMAS II met d'ailleurs en évidence cette compatibilité en considérant l'ISO 14001 comme cœur de l'EMAS.

D'une manière résumée, on peut dire que : EMAS = ISO 14001

+ la déclaration environnementale

+ la conformité réglementaire

Source : Eddy Bauraing, Jacques Nicolas, Marianne Von Frenckell : Mise en place d'un système de management environnemental, éd. : fondation universitaire Luxembourgeoise, 2000.

3.3 La mise en place de SME

Avant de passer à la mise en place d'un système de management environnemental, nous allons d'abord définir le management environnemental.

3.3.1 Définition de management environnemental

Le management environnemental désigne « *Les méthodes de gestion et d'organisation de l'entreprise apparues dans les années 1990. C'est une démarche qui reste encore aujourd'hui innovante, car elle vise à prendre en compte de façon systématique l'impact des activités de l'entreprise sur l'environnement, à évaluer cet impact et à le réduire* » (E. SIMONET, 2003, p.3)¹⁷. Pour que la stratégie de l'entreprise soit maîtrisée par leurs dirigeants, ces derniers ont fait appel à cette notion de management environnemental dans leurs démarches et gestions, et cela dans le but d'atteindre des objectifs environnementaux et de réduire leurs impacts.

3.3.2 Système de Management Environnemental (SME)

Le SME est défini comme étant : « *la composante du système de management d'un organisme utilisé pour développer et mettre en œuvre sa politique environnementale et gérer ses aspects environnementaux.* ».

Note 1 : un système de management est un ensemble d'éléments liés entre eux, utilisé pour établir une politique et des objectifs et atteindre ces objectifs.

Note 2 : « Un système de management comprend la structure organisationnelle, les activités de planification, les responsabilités, les pratiques, les procédures, les procédés et les ressources ». (D. Wolff, p 210).¹⁸

On peut trouver une autre définition de système de management environnemental : Système de management environnemental désigne communément l'ensemble des moyens et des procédés mis en œuvre dans le cadre d'une démarche formelle, reposant sur la

¹⁷ E. Simonet, (2003), système de management environnemental. Synthèse disponible sur www.laplateforme.org/IMG/pdf/SME_synthese.pdf

¹⁸ D. Wolff, D. Michel (2007), le développement durable : théorie et application au management, Ed : DUNOD, paris, p210.

définition stricte de règles de procédures et d'organisation, et visant à permettre une amélioration constante des performances de l'entreprise en matière de l'environnement. Les anglais qui furent les premiers à agir, en publiant dès Mars 1992 une norme consacrée au sujet. En effet, ce système recouvre un vaste ensemble comprenant la structure, les responsabilités, les méthodes, les procédures, les procédés et les moyens organisationnels relatifs à la mise en œuvre du management environnemental

Il s'agit une fois d'un outil de la gestion et de développement stratégique, destiné à favoriser l'émergence des bonnes pratiques au sein de l'entreprise, et d'un référentiel de prouver l'ensemble des parties intéressées afin d'assurer la bonne santé environnementale.

Ce référentiel pourra varier selon que l'industriel choisira d'emprunter la voie de la certification, en adoptant une démarche conforme à celle que prescrivent les normes (ou plutôt la norme ISO 14001), ou d'adhérer au système communautaire de management environnemental et d'audit (autrement dit, le règlement Eco-audit). (Eric. Bezou, 1997).¹⁹

3.3.3 Comment mettre en place un SME au sein de l'entreprise ?

Comme on a cité déjà dans la première section que le développement durable repose sur trois aspects ; économiques, sociaux et environnementaux. La principale préoccupation des dirigeants des entreprises c'est d'avoir un profit, ils se basent donc sur le principe économique. Ils ont négligé les deux autres principes, et pour bien tracer une meilleure gestion des trois principes la norme ISO 14001 préconise un mode de gestion qui repose sur l'idée que l'entreprise va revoir son système et mis en place un système de management environnemental, L'implantation d'un système de management repose sur le principe de l'amélioration continue symbolisé par le Modèle PDCA (roue de Demming).

Cette roue présente le parcours cyclique d'une démarche de progrès en quatre phases successives (Plan, Do, Check, Act).

P ; Plan : Dans un premier temps, il s'agit de fixer, de programmer et de planifier les actions à entreprendre (élaboration d'un programme d'action) sur base de l'état des lieux.

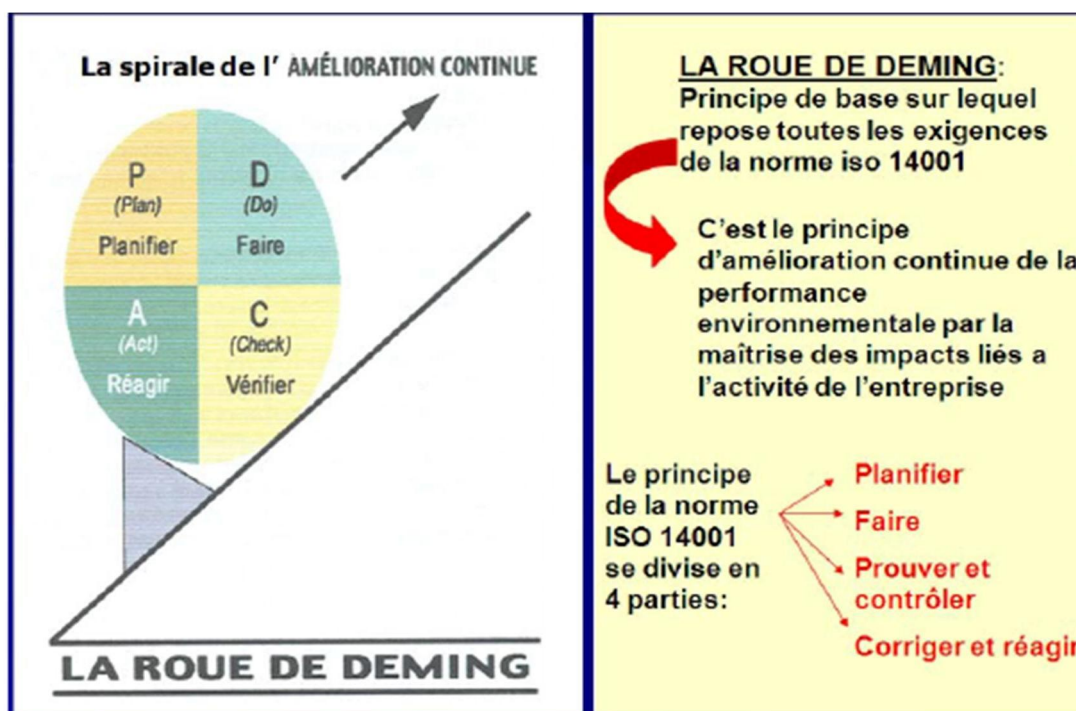
D ; Do : Ensuite, il s'agit ensuite d'exécuter le plan d'amélioration (mise en œuvre des Suggestions proposées dans le programme)

C ; Check : il s'agit de vérifier que le problème est résolu et que les résultats obtenus correspondent bien aux objectifs prévus (audit)

A ; Act : Enfin, il s'agit d'exploiter les résultats obtenus pour « réagir » c.-à-d. : Procéder à l'étude d'une nouvelle amélioration et ajuster les objectifs (amélioration).

¹⁹ Eric, Bezou, (1997), système de management environnemental, audit, certification et règlement Eco-audit, France, Ed : AFNOR.

Figure n° 7 : La roue de Deming



Source : S. YONKYEYU, (2011) : Système de management environnemental, 15^{ème} Ecole d'été en évaluation environnementale, Burkina Fasso,

3.3.3.1 Tracer une politique environnementale claire et pertinente

La politique environnementale doit être élaborée par l'entreprise avant la mise en place de son SME, et la norme 14001 préconise un mode de gestion qui base sur l'idée que l'entreprise doit mettre une politique environnementale efficiente pour arriver à la réalisation de ses objectifs tracer dans le SME, et nécessaire de cibler certains points essentiels comme :

La politique environnementale doit être définie par la direction à son plus haut niveau, cela permet de légitimer et d'impulser le SME auprès des personnels, mais aussi, de l'assortir des moyens nécessaires (temps, financement). (D. Wolff p 215).²⁰

Mesurer les impacts environnementaux de l'entreprise, et les axes d'actions propriétaires doivent être cohérent avec les objectifs et cibles identifiés et pouvoir s'adapter à leur évolution. (D. Wolff p 215).²¹

La politique environnementale doit s'inscrire dans une logique d'amélioration continue, selon le principe de la roue de Deming (PDCA : Plan, Do, Check, Act).

²⁰ D. Wolff, D. Michel (2007), le développement durable : théorie et application au management, Ed : DUNOD, paris, p215.

²¹ Idem, p215.

Il faut aussi cerner les objectifs et cibles d'amélioration, des résultats environnementaux sont assignés, au SME (plan). (D. Wolff, p 216).²²

Mettre en place des moyens techniques, humains et financiers pour atteindre les objectifs tracer (Do) ;

Les actions sont ensuite évaluées-suivi d'indicateurs, audits de SME (Check) ; Et les résultats obtenus sont fixés des actions correctives, des nouveaux objectifs ou des évolutions de ceux-ci (Act) ;

Introduire la notion de pollution dans l'objet de mettre en place un SME, comme l'adoption, des technologies propres de la valorisation énergétique et le mode de recyclage des déchets, des modifications des procédés, cela nécessite une veille technologique ;

Le respect des lois et des législations et les réglementations environnementales applicables ainsi que toutes les exigences auxquelles il a souscrit ; identifiées les cibles dans le cadre de la politique environnementale ;

L'évaluation de cette politique est nécessairement doit être mise à jour pour répondre aux évolutions technologiques, les nouvelles politiques et décisions de l'entreprise ;

La politique environnementale doit être diffusée et comprise par l'ensemble du personnel, et aussi par tous les sous-traitants et prestataires qui participent dans l'activité de l'entreprise.

3.3.3.2 Mise en œuvre des actions planifiées

Dans cette étape l'entreprise doit concrétiser les actions planifiées et d'assurer une mise en œuvre efficace du SME, elle inclut :

3.3.3.2.1. Structure et responsabilité

Pour qu'un SME fonctionne adéquatement et montre un grand niveau d'efficacité, il faut lui établir une certaine structure consciencieuse, toute en permettant de responsabiliser des représentants qui veillent à son application et son suivi.

La prise en charge de la responsabilité environnementale affecte les différents secteurs, en maintenant une procédure qui émane de la haute direction, qui est le responsable d'assurer le bon fonctionnement du SME. Et avoir ensuite des responsabilités spécifiques à des représentants compétents et spécialisés dans le domaine de l'environnement et leur attribuant un sommaire de tâche qu'ils doivent accomplir.

²² D. Wolff, D. Michel (2007), le développement durable : théorie et application au management, Ed : DUNOD, paris, p 216.

On peut dire que la structure organisationnelle en matière de l'environnement répond aux questions suivantes : qui fait quoi ? Qui a le pouvoir sur qui ? Qui rend compte, à qui ? Qui rend compte à la direction ? (J.SALAMITOU, 2004 ; p.81)²³.

3.3.3.2.2. Formation et sensibilisation

La sensibilisation et la formation du personnel apparaissent comme une étape essentielle au bon fonctionnement du système. et cela passe par des séminaires et des formations organisés en interne, mais aussi externalisés, à ce niveau la diffusion de la politique environnementale préconisée par ISO14001 est incontournable significatif généré par les activités effectuées par l'entreprise. Cette formation peut être un apprentissage sur le terrain, une formation théorique ou une formation continue. (D .Wolff p 218).²⁴

3.3.3.2.3. Communication interne et externe

En interne, la formalisation des procédures de communication vise à informer le personnel impliqué dans le SME, cette exigence pourra s'entendre à la communication des résultats de suivi de l'audit et de la revue de direction aux responsables des secteurs concernés. En externe, il s'agira de recevoir et de traiter, dans le cadre d'une procédure établie, les demandes des pertinentes des parties intéressées(E, Bezou p208)²⁵

➤ La communication réactive

Visant uniquement à répondre aux demandes d'informations ou aux plaintes adressées à l'organisme par les parties intéressées. (J.SALAMITOU, 2004, p241).²⁶

➤ La communication proactive

Pour ce type de communication, la norme ISO 14001 exige seulement que les entreprises communiquent leurs résultats environnementaux ou pas et enregistrent leurs décisions, mais parfois la législation oblige les entreprises à pratiquer cette forme de communication externe. (J.SALAMITOU, 2004 ; p.241).²⁷

3.3.3.2.4. La documentation du système

Ce point fait référence à la formalisation d'une organisation, l'entreprise doit établir et maintenir l'information en matière d'environnement sur support papier ou électronique pour décrire les éléments essentiels du système et leurs interactions et indiquer où trouver la

²³J. Salamitou, (2004), management environnemental, application à la norme ISO 14001, révisée, paris, Ed : DUNOD, p 81.

²⁴ D. Wolff, D. Michel (2007), le développement durable : théorie et application au management, Ed : DUNOD, paris, p281.

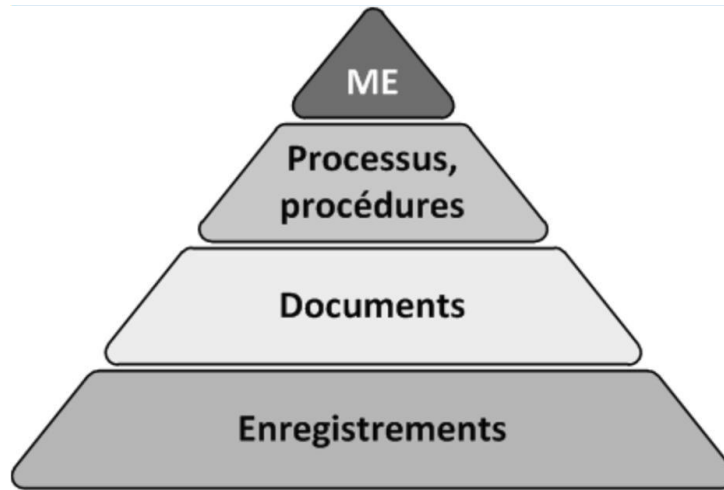
²⁵Eric Bezou, (1997), système de management environnemental, audit, certification et règlement Eco-audit, France, Ed : AFNOF.

²⁶ J. Salamitou, (2004), management environnemental, application à la norme ISO 14001, révisée, paris, Ed : DUNOD, p 241.

²⁷ Idem.

documentation correspondante. La structure documentaire utilisée pour la mise en place d'un SME.

Figure n° 8 : La pyramide documentaire



Source : E. Bauraing, J Nicolas, M. VonFrenckell : mise en place d'un système de management environnemental, Ed : Full 2000.

3.3.3.2.5. Le manuel

La norme ISO 14001 précise cependant qu'il n'est pas nécessaire que cette documentation se présente sous la forme d'un manuel unique, une fois la politique et les objectifs du SME définis donc l'intégration dans manuel qualité sera possible. (E, Bezou p 209) ²⁸

3.3.3.2.6. Procédure

Étape du déroulement du processus. Elle décrit les différentes démarches à entreprendre ainsi que les responsabilités correspondantes afin de réaliser une activité répondant à une exigence ;

3.3.3.2.7. La maîtrise des documents

La documentation nécessaire pour la mise en place d'un SME doit être maîtrisée pour but de maîtriser l'ensemble des activités de l'entreprise et de prévenir les situations d'urgence.

3.3.3.2.8. Les supports d'enregistrements

La fiche est un document qui une fois remplie permet l'enregistrement de données nécessaires à l'application d'une procédure ou d'un mode opératoire. Dès lors qu'elle est

²⁸ Eric Bezou, (1997), système de management environnemental, audit, certification et règlement Eco-audit, France, Ed : AFNOR

remplie, la fiche devient un enregistrement qui est la preuve de l'activité effectuée ou du résultat obtenu. (Rémy Rascagnères, Savoie, 2004).²⁹

3.3.3.2.8. Maîtrise de la documentation

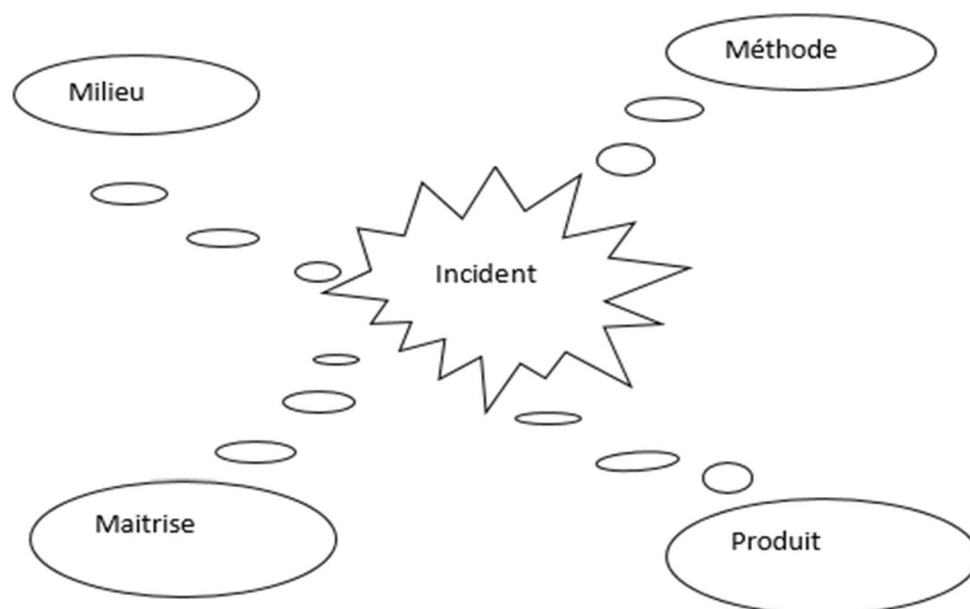
Pour arriver au bon fonctionnement de système de management environnemental, l'entreprise sera obligée de suivre son plan planifié envers l'environnement, et de faire une mise à jour de son système dans le but de réaliser les objectifs tracés.

3.3.3.2.9. Prévention des situations d'urgence et capacité à réagir

Dans cette étape il convient d'établir des plans et procédures d'urgence afin de faire face aux incidents imprévus ou à des situations accidentelles, la norme ISO14001 exige quatre procédures à suivre successivement :

- La définition des accidents potentiels et des situations d'urgence ;
- La réaction de tels événements et la capacité de l'entreprise à en réduire les conséquences ;
- La mise en place et la révision, si nécessaire, des procédures permettant de s'assurer que ladite entreprise est toujours en mesure de répondre aux deux points précédents ;
- Le test et la validation de telles procédures. (E, Bezou p 210)³⁰.

Figure n° 9 : Les quatre facteurs liés à l'incident



Source : E, Bezou p 211.

²⁹ R. Rascagnères (2004), mise en œuvre d'un système de management, savoie.

³⁰ Eric Bezou, (1997), système de management environnemental, audit, certification et règlement Eco-audit, France, Ed : AFNOR.

3.3.3.3 contrôles de système et correction des écarts et évaluation des résultats

Selon la norme ISO 14001

L'organisme doit établir et maintenir des procédures pour surveiller et mesurer les principales caractéristiques de ses opérations et activités qui peuvent avoir un impact significatif sur l'environnement (suivi de la performance, contrôles opérationnels appropriés, conformité aux objectifs et aux cibles environnementales).

L'équipement de surveillance doit être étalonné et entretenu.

L'organisme doit établir et maintenir une procédure documentée permettant d'évaluer périodiquement la conformité à la réglementation et à la législation environnementale applicable. (R. Rascagnères, Savoie, 2004)³¹

a) surveillance et mesurage

Partant de principe de « seul qui est mesurer peut être géré », dans cette étape est nécessaire que l'entreprise mette en place un système de surveillance qui lui permet de mesurer son niveau de performance réelle par rapport aux objectifs et cibles fixées. (E, Bezou p 213.)³²

b) Non-conformité, action corrective et action préventive

Selon la norme ISO14001 L'organisme doit identifier et maintenir des procédures définissant les responsabilités et l'autorité pour :

- La recherche et le traitement des non-conformités,
- La prise de mesures de réduction de tout impact éventuel,
- Le lancement et le suivi des actions correctives et préventives correspondantes (adaptées à l'importance des problèmes).
- Des dysfonctionnements détectés lors des audits internes. (R. Rascagnères, Savoie, 2004)³³.

L'examen des non-conformités peut donc conduire à une modification des documents du système, et le SME sera vérifié tous les 18 mois par l'entreprise, dans le but d'éviter les situations vécues à cause de la non-conformité.

c) Enregistrement

³¹ R. Rascagnères (2004), mise en œuvre d'un système de management.

³² Eric Bezou, (1997), système de management, audit, certification et règlement eco-audit, France, Ed : AFNOR.

³³ R. Rascagnères (2004), mise en œuvre d'un système de management.

Des procédures permettant l'identification, le maintien et la destruction des enregistrements relatifs à l'environnement devront également être mises en place. Il s'agit de garder une trace des documents qui ont trait aux contrôles environnementaux.

Les enregistrements sont « la preuve » que le système fonctionne. (E. Bauraing, J. Nicolas, M. Von Frenckell, p 29)³⁴.

Selon la norme ISO 14001, l'organisme doit établir et maintenir des procédures d'identification, de maintien et de destruction des enregistrements relatifs à l'environnement.

Ces enregistrements doivent être lisibles, identifiables, maintenus, archivés et protégés contre tout risque d'endommagement, de détérioration ou de perte.

- La durée de conservation doit être établie et enregistrée. (R. Rascagnères p 34)³⁵

d) Audit du système de management environnemental

L'audit interne sert à prendre du recul et de faire un examen précis, objectif et impartial de la situation afin de vérifier que le système de management environnemental est correctement défini et mis en œuvre et qu'il répond aux objectifs de la politique environnementale. C'est un outil d'amélioration continue du système de management environnemental, ayant pour finalité l'évaluation du système et des pratiques, ainsi que le déclenchement d'actions (correctives et/ou préventives). (R. Rascagnères, Savoie, 2004 p 35)³⁶, l'objectif de l'audit sont :

-Détermination de la conformité de SME d'un audité par rapport à des critères d'audit de SME ;

- Déterminer la qualité de la mise en œuvre de suivi de SME de l'audité ;
- Identification des zones d'améliorations possibles de SME de l'audité ;
- Évaluation de la capacité de processus de revue de direction interne et garantir en permanence l'adéquation et la performance de SME.
- Évaluation de SME d'un organisme à chaque fois qu'une relation contractuelle est établie avec un fournisseur. (S.YONKEU, p 27 ; 2011)³⁷

e) la revue de la direction

Cette étape permet à l'entreprise de vérifier si la politique environnementale est réalisée conformément à ce qui a été planifié, elle contient trois étapes essentielles : La certification et l'enregistrement, la déclaration environnementale, et après l'obtention de la certification

³⁴ Eddy Bauaing, Jacques Nicolas, Marianne Von Frenckell, (2002), mise en place d'un système de management environnemental, Luxembourgeoise, Ed : fondation universitaire, p 29.

³⁵ R. Rascagnères,(2004), mise en œuvre d'un système de management.

³⁶ Idem.

³⁷ S. Yonkyen, (2011), système de management environnemental, 15^{ème} école d'été en évaluation environnemental, Burkina Fasso.

Et/ou de l'enregistrement,

Les résultats de l'audit devront, bien sûr, être pris en considération lors de la revue que la direction effectuera périodiquement afin de mesurer le chemin parcouru, les progrès réalisés, et d'aborder les questions relatives à d'éventuels changements. Et l'objectif de cette revue c'est d'évaluer en interne l'efficacité du système ainsi que la pertinence de la mise en œuvre. (E, Bezou p 216)³⁸.

3.4 Avantages de la mise en place du SME

Le SME est désormais un outil stratégique créateur de valeur, de nombreux avantages peuvent être obtenus, on peut citer quelques un, à savoir :

3.4.1 Les avantages économiques

Bien que la mise en place d'un SME représente un investissement financier, mais cet investissement est compensé par la maîtrise des coûts induits par la démarche. Par exemple, le SME peut conduire à éviter ou réduire certains coûts engendrés par des pollutions ou des accidents. En outre, l'analyse environnementale pourra ainsi optimiser les coûts liés à la consommation d'énergie, d'eau et de matières premières. L'entreprise grâce à ce système, peut diminuer les primes d'assurance par la maîtrise des risques liés à ses activités ou bien réduire les coûts liés à la gestion des déchets (E. SIMONET ; 2003, p.4).³⁹

3.4.2 Les avantages au niveau organisationnel

Sur le plan du fonctionnement interne, le SME apporte une méthode de gestion qui a pour principal avantage d'instaurer une structure au sein de l'organisme, cela permet d'engendrer des gains de temps, de rendement, de compétitivité. Cette démarche environnementale, permet de libérer un potentiel d'initiatives et de valoriser le savoir-faire de chacun, il tend également à améliorer les conditions de travail. (E. SIMONET ; 2003, p.4)⁴⁰.

3.4.3. Les avantages administratifs

Le SME implique la prise en compte des exigences législatives, réglementaires et les actions de communication, c'est donc une réponse aux exigences des pouvoirs publics en matière d'impact environnemental. Il permet aussi de mettre en place une bonne gestion de la réglementation et de diminuer les risques pénaux. En cas d'accident, un SME peut se faire

³⁸ Eric Bezou, (1997), système de management environnemental, audit, certification et règlement Eco-audit, paris, Ed : AFNOR.

³⁹ E. Simonet, (2003), système de management environnemental. Synthèse disponible sur www.laplateforme.org/IMG/pdf/SME_synthese.pdf

⁴⁰ Idem, p 4.

valoir devant un tribunal comme preuve des dispositions environnementales prises par la direction (E. SIMONET ; 2003, p.5)⁴¹.

3.4.4 Les avantages commerciaux

Une entreprise qui met en place un SME est une entreprise qui se distingue favorablement de ses concurrents.

3.4.5. Un plus pour la protection de l'environnement

La prise en main de l'environnement naturel par l'entreprise est un moteur de progrès pour la protection de l'environnement et une initiative incitée par les pouvoirs publics qui souhaitent que l'entreprise adopte de plus en plus des instruments de management environnemental.

3.4.6 Un gain en termes d'image

Un SME va au-delà du strict respect des textes législatifs, en menant une politique environnementale volontariste, l'entreprise peut bénéficier d'un retour d'opinion positif.

Une entreprise qui met en place un SME est une entreprise qui se distingue favorablement de ses concurrents. L'évolution sociale fait que les clients comme les consommateurs sont de plus en plus sensibles aux actions de protection de l'environnement et de prévention de la pollution. L'impact en termes d'image de marque permet à l'entreprise d'établir des relations de confiance notamment auprès des riverains, clients, partenaires, etc. (E. SIMONET ; 2003, p.5)⁴².

Conclusion

En concluant que l'entreprise s'engage-t-elle dans la démarche de développement durable, afin de réaliser les trois piliers essentiels et fondamentaux de ce dernier, et donner un vrai sens à ces concepts dans leurs pratiques journalières.

Le développement durable répond aux nécessités de l'entreprise, qui la rend plus responsable et consciente de leurs pratiques ainsi prend en considération les enjeux environnementaux, dans leurs adoption à la responsabilité sociale qui exprime la volonté de l'entreprise elle-même, et l'application de système de management environnementale (SME) à l'intérieur de leurs décisions, c'est de faire appel à la norme ISO 14001, qui décrit les lignes administratives et opérationnelles qui assurent le bon fonctionnement de ce système.

⁴¹ E. Simonet, (2003), système de management environnemental. Synthèse disponible sur www.laplateforme.org/IMG/pdf/SME_synthese.pdf.

⁴² E. Simonet, (2003), système de management environnemental. Synthèse disponible sur www.laplateforme.org/IMG/pdf/SME_synthese.pdf

Chapitre 3

Introduction

L'entreprise portuaire de Bejaia joue un rôle essentiel dans les échanges extérieurs, et a une importance primordiale pour la desserte de la ville. Nous avons effectué un stage pratique au sein de l'entreprise portuaire qui nous a permis de rédiger ce travail.

Ce chapitre est consacré à la présentation de notre étude pratique de l'entreprise portuaire de Bejaia, on trouve comme première section, la présentation de l'EPB, la deuxième section l'impact de l'activité portuaire au niveau socio-économique, et enfin comme dernière section l'impact sur l'environnement.

Les ports ont toujours constitué un point d'attraction, de convergence des flux commerciaux, des échanges avec l'extérieur et sont actuellement devenus des pôles de développement. Ce rôle privilégié qui leur est conféré provient de la facilité qu'ils permettent les échanges, les contrats et les développements.

Le port de Bejaia est avant tout un port de commerce, de pêche. Il est classé 2ème port en marchandises générales au niveau national, recevant des navires venant de l'étranger ou d'un autre port national et assurant le transit des personnes et des marchandises aussi bien au débarquement qu'à l'embarquement.

1.1. Historique de l'EPB et leur situation géographique

L'EPB dispose d'une histoire très impressionnante et une situation géographique exceptionnelle. Ce qui fait de lui un leader dans leur domaine portuaire.

1.1.1. Historique de l'E.P.B

La ville de Bejaia est dotée d'un port unique qui, depuis l'aube des temps joua un grand rôle dans la transmission du savoir au cœur du bassin méditerranéen. Dans l'antiquité, Amsyoun, habitants des flancs surplombant la côte, ne fréquentait le port que dans un seul but, se nourrir par la pêche.

Les phéniciens qui y installèrent des comptoirs, ensuite les Romains pour l'embarquement du blé en provenance des hauts plateaux vers Rome, le port prit une place importante dans le monde de l'époque avec la dynastie des "Hammadites". Ainsi des relations commerciales se nouèrent alors avec l'Europe et d'autres villes portuaires. La SALDAE romaine leur succéda et devint port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'au XI^{ème} siècle que la Berbère Bégaïeth, devenue Ennaciria, prit une place très importante dans le monde de l'époque. Le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la Méditerranée. Le port marchand fut achevé en 1911 et les formes extérieures de l'arrière et de l'avant-port furent tracées en 1922. Il a fallu attendre de 1958 à 1960 pour assister aux installations nécessaires à l'accueil des navires

pétroliers dans l'avant-port. Et ce fut en 1960 qu'était chargé le premier navire pétrolier, jusqu'en 1982, le port était géré par l'Office National des Ports (O.N.P) et la Société Nationale de Manutention (SONAMA).

L'Entreprise Portuaire de Bejaia a été fondée le 14 août 1982 par les dispositions du décret numéro 82-282 publié au journal officiel numéro 33 et est placée sous la tutelle du Ministère des Transports. Dans le cadre de la loi sur l'autonomie des entreprises, elle a été transformée en Société Par Actions SPA avec un capital social actuel de un milliard sept cent million de DA.

L'aménagement des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptées à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne ont fait évoluer le port de Bejaia depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui 2^{ème} port d'Algérie en marchandises générales.

Le port de Bejaia est aujourd'hui le 1^{er} port d'Algérie certifié ISO 9001 en 2000. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'objectif est de placer le port parmi les plus modernes capable de répondre aux exigences du client. Le port de Bejaia met en place un système de gestion environnementale et vise la certification aux normes ISO 14 000 afin d'assurer le bon fonctionnement du port, l'activité économique qu'il présente avec l'exigence morale de traiter les contraintes d'environnement.

1.1.2. Situation géographique de l'Entreprise Portuaire de Bejaia

Le port de Bejaia bénéficie d'une situation géographique idéale, il se trouve à seulement 5 Km d'un aéroport international, la gare ferroviaire est localisée dans le même site que le port. L'Entreprise Portuaire de Bejaia est limitée à l'Est et au sud par la mer méditerranée, à l'Ouest par le cap carbon, au Nord par la ville de Bejaia à savoir l'avenue des frères Amrane et la route nationale numéro neuf (RN9). Le port s'étend jusqu'à Bougie plage. Sur le globe terrestre, le port de bougie se positionne entre 36 degrés, 45 min 24 s de latitude Nord et 05 degrés 5 min 50 s de longitude Est.

1.2. Moyens et capacités portuaires

Le port de Bejaia dispose de plusieurs moyens et capacités dans le but d'améliorer la qualité de ses services. Le port de Bejaia met à la disposition de ses clients les moyens matériels suivants :

1.2.1. Infrastructures du Port

- Des grues mobiles sur roues de 40 à 90 tonnes de capacité ;
- La grue de quai de 15 à 80 tonnes de capacité ;

- Des pelles mécaniques utilisables dans les cales des céréales, des bennes preneuses ;
- Des chariots élévateurs 2,5 à 28 tonnes de capacité de levage ;
- Deux (02) ponts bascule pour camions et wagons, d'une capacité de 100 tonnes ;
- Quatre (04) tracteurs Ro/Ro et remorques. Quatre (04) steacker de 36 à 45 tonnes pour le traitement des conteneurs ;
- Réception de trois suceuses à céréales et de 14 chariots élévateurs
- Le Port de Bejaia dispose actuellement d'une capacité d'entreposage de 40000 m2 de surface couverte, ces surfaces sont réparties entre :
 - 01 magasin cale ;
 - 09 hangars pour marchandises divers ;
 - 06 hangars et terre-plein formant le centre de transit des marchandises dangereuses (CTMD)
 - 01 hangar abri scanné pour conteneurs ;
 - 01 dock silo pour céréale d'une capacité de 30 000 tonnes ;
 - 03 centres de stockage d'huile de table ;
 - 01 gare maritime ;
 - 02 enclos pour véhicules de tourisme ;
 - 01 station de déballastage pour les pétroliers.

1.2.2. Ses principaux équipements

Le Port dispose de plusieurs équipements :

- 08 grues mobiles sur roues de 15 à 90 tonnes de capacité ;
- Des grues de quai de 15 à 80 tonnes de capacité ;
- Deux ponts bascules pour camions et wagons, d'une capacité de 60 à 100 tonnes ;
- 73 chariots élévateurs de 3 à 28 tonnes de capacité de levage ;
- Quatre steacker de 36 à 45 tonnes pour le traitement des conteneurs ;
- Pompes à grains (250 tonnes/heure) ;
- 08 pelles mécaniques dites « SHEVLERS » utilisées pour les céréaliers ;
- 03 pompes à grains ;
- 02 tracteurs de type « MAFI » pour les remorqueurs ;
- 40 chariots élévateurs de petit tonnage (de 03 à 10 tonnes) ;
- 06 chariots à pinces pour le traitement des bobines papier.
- Équipement de lutte anti-pollution (barrage anti-pollution d'une largeur de 900m, dispersant marin, laboratoire spécialisé, etc.).

1.2.2.1. Équipements anti-pollution

- Barrage flottant anti-pollution d'une longueur de 400 m ;
- Dispersants marins ;
- Produits de traitement et moyens d'épandage ;
- Matériel de confinement ;
- Matériel de récupération.

1.2.2.2. Les installations spécialisées du port : sont les suivantes :

Terminal à conteneurs : D'une capacité de 200 000 boîtes, ce terminal à gestion informatisée peut recevoir des conteneurs de 20 et 40 pieds ainsi que des conteneurs frigorifiques.

Un terminal à Bois : mis en service en août 2005, ce terminal contribuera de manière considérable à l'augmentation des moyens humains et matériels. L'optimisation de l'exploitation des aires d'entreposage en respectant les conditions de sécurité permettra la réduction de séjour à quai des navires.

Un Centre de Transit des Marchandises Dangereuses : D'une surface de 7 000 m² dont 1440 couvertes ;

Des silos à céréales : Construit par l'OAIC, les silos à céréales ont une capacité globale de 30 000 tonnes ;

Une gare maritime : Elle peut accueillir 120 000 passagers et 20 000 voitures par année ;

- ❖ Le port de Bejaia dispose également de plusieurs industries dans l'enceinte portuaire, notamment une raffinerie d'huile, une margarinerie un terminal à ciment ;
- ❖ À court terme, il est prévu l'implantation des industries portuaires suivantes :
- ❖ Une raffinerie de sucre ;
- ❖ Une unité de trituration ;
- ❖ Un silo à céréales ;
- ❖ Le projet à moyen terme de développement des infrastructures portuaires permettra au port d'augmenter les capacités de débit d'accostage et d'entreposage des marchandises.

1.3. Missions et activités de l'EPB

Nous allons illustrer les missions et les activités de l'EPB dans ce qui suit :

- La mise à la disposition d'infrastructures nécessaire aux activités relatives aux hydrocarbures.
- Organisation de l'accueil des navires ;
- Prise en charge des cargaisons à l'embarquement/débarquement et pré-évacuation.

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires ;
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la structure portuaire ;
- L'exercice du monopole des opérations d'aconage et de manutention des marchandises en transit par le Port ;
- Le Transit des personnes, des biens et des marchandises dans les meilleures conditions de coût, de délais, de sécurité et de préservation de l'environnement ;
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public Portuaire ;
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et de l'amarrage ; □
Gestion, exploitation et développement économique du domaine portuaire.

1.4. Stratégie globale de l'EPB

La stratégie de l'EPB est à la fois adaptée aux normes de marché, ainsi que la satisfaction de leurs clientèles on peut trouver comme stratégies :

1.4.1. Les axes stratégiques

L'imminence de la réforme du système portuaire consacrant la séparation des entités commerciales « Manutention - Aconage et Remorquage » de l'autorité portuaire représentant la puissance publique imposée un recentrage de la stratégie d'entreprise vers une stratégie de suivi.

La qualité de service est classée comme première nécessité, et elle nécessite une adaptation des règles du marché en constituent les axes principaux. On différencie entre deux types d'axes stratégiques :

Axes conservant l'autorité portuaire dont les objectifs sont d'ordre macro-économique, axes des activités commerciales dont l'objectif est financier.

Les axes stratégiques de l'autorité portuaire s'articulent autour de :

- l'utilisation rationnelle de toutes les installations du port et la continuité de modernisation de la gestion et de l'exploitions des installations spécialisées relevant de l'aconage comme, le terminal à bois, terminal à conteneurs, centre de transit des marchandises dangereuses, Parc roulier et Hangar de stockage.
- La spécialisation du trafic, notamment dans le conteneur en attirant les lignes régulières de ce mode de conditionnement et en prospectant des opportunités de partenariats dans ce segment ;
- L'intégration du système universel d'EDI (Échange de Données Informatisées), élément essentiel pour une prestation de service efficace et performant. Cette démarche permet

d'afficher la coordination, donc une bonne complémentarité avec d'autres métiers de base de manutention.

1.4.2. Les axes stratégiques des entités commerciales

Englobe tout ce qui suit en ci-dessous :

- La spécialisation du trafic dans chaque domaine soit manutention soit l'acconage.
- La mise en place d'un système d'écoute de client pour diminution du nombre de réclamations par la mise en place de plans d'actions correctives et préventives ;
- Le développement d'une relation personnalisée avec la clientèle le passage à un marketing relationnel qui est fondé sur une logique de coopération entre le port et ses clients et conduit en définitif à la mise en place d'alliances stratégiques et d'accords d'investissements et de coopération ;
- L'installation d'un système intégré comme le système de management intégré (SMI) et un système de management environnementale SME pour la norme ISO 14001, et un système de qualité pour la norme ISO 9001, l'EPB répond aux exigences de la norme sur l'hygiène et la sécurité en adoptant la norme OHSAS 18001.
- La mise en avant de l'image de marque de l'entreprise par la mise en place de plans de communication adaptés ;
- Le suivi de la concurrence sur le segment visé, en assurant une veille stratégique et par la réalisation d'études de marché.

1.5. La structure organisationnelle de l'EPB

L'organigramme de l'EPB est très facile à décrire. En effet, il est constitué d'une direction générale et de huit principales directions chapeautées par cette dernière. Pour chaque direction correspond une description et une mission bien précise.

1.5.1. Direction Générale

L'EPB comprend une seule Direction Générale, son rôle se situe sur le moyen et le long terme. Ainsi, elle

- définit la politique de l'entreprise et la stratégie globale en matière de développement et d'organisation ;
- offre les moyens nécessaires à la mise en œuvre, à l'entretien et au développement de sa politique ;

- contrôle les directions opérationnelles et fonctionnelles, à travers ses cellules Juridiques et audit.

La direction générale comprend :

- Cellule audit ;
- Cellule juridique ;
- Département Marketing ;
- Département Informatique

1.5.2 Direction Générale Adjointe

Elle comprend deux départements :

1.5.2.1 Département Marketing

Est chargé d'élaborer le plan marketing et la politique commerciale de l'entreprise. Il est aussi chargé de valider les messages diffusés à travers les différents supports publicitaires.

1.5.2.2 Département Informatique

Il offre un outil efficace pour la gestion commerciale, la communication notamment à travers la gestion du Système d'Information Portuaire (SIP) par Internet.

1.5.3. Directions fonctionnelles

- Direction finance et comptabilité (D.F.C) ; ➤
- Direction des ressources humaines (D.R.H) ; ➤
- Direction Management Intégré (D.M.I).

1.5.3.1. Direction Finances et Comptabilité (DFC)

Cette direction est divisée en deux départements :

a. Département des finances : Constitué de trois services :

- Service finance : a pour rôle d'assurer la gestion du trésorier, l'enregistrement des recettes et des dépenses ;
- Service recouvrement : S'occupe de la gestion du fichier client ;
- Le service budget : Celui-ci s'occupe de l'élaboration des Budgets de toutes les directions et des prévisions Budgétaires.

b. Département comptabilité : S'occupe de l'enregistrement quotidien des flux financiers et des opérations comptables.

- Prendre les synthèses d'information portant sur une évaluation des contraintes extérieures de l'environnement qui pourraient limiter les possibilités d'actions de l'EPB une évaluation du marché actuel ainsi qu'une prévision des principaux concurrents du port sur chacun des segments d'activités.

- Assure un contrôle du plan annuel.

1.5.3.2. Direction des Ressources Humaines (D.R.H)

L'objectif principal de cette direction est de maintenir l'homme et de satisfaire les besoins qualitatifs et quantitatifs de l'entreprise en matière d'emploi. Elle vise essentiellement à :

- Préserver et consolider les emplois, moyens d'assurance et de réassurance.
- Atteindre une plus grande maîtrise des métiers, voire même la professionnalisation du personnel, par la poursuite et l'approfondissement des actions de formation.
- Adapter l'homme aux exigences de la modernisation, par la formation axée sur les futurs métiers (aconage, consignation des marchandises, sécurité pendant la livraison...)
- Établir le plan de carrière, moyen permettant la motivation réelle du personnel.
- Identifier les métiers de base et les compétences pour évoluer dans un milieu concurrentiel et pouvoir redéployer les effectifs.
- Réviser l'organisation du travail de manière à l'assouplir et l'adapter en vue de parvenir à une plus grande efficacité et de meilleurs rendements.
- Réviser le système de rémunération et notamment la partie variable pour une meilleure rétribution de l'effort et une plus grande motivation

1.5.3.3. Direction du Management Intégré (DMI)

Cette direction couvre tous les travaux d'étude et de planification concernant l'entreprise, à travers les missions suivantes :

- Élaboration des tableaux de bord opérationnels ;
- Veille au bon fonctionnement de la qualité des services (ISO 9001) ;
- Veille au bon déroulement des aspects environnementaux (ISO 14001) ;
- Veille au respect des procédures d'hygiène et sécurité (OHSAS 18001) ;
- Suivi de l'audit interne.

1.5.3 Directions opérationnelles

Contient cinq directions :

- Direction du domaine et du développement (D.D.D) ;
- Direction de la capitainerie (D.C) ;
- Direction Logistique (D.L) ;
- Direction de manutention et aconage (D.M.A) ;
- Direction du remorquage (D.R).

1.5.4.1. Direction du Domaine et Développement (DDD)

Cette Direction est chargée de :

- la gestion du domaine portuaire et de la réalisation des travaux de bâtiment et de génie civil affectant les superstructures ;
- Direction Logistique (DL) Elle exerce les métiers suivants l'entretien courant des infrastructures et superstructures ;
- la maintenance des équipements de production (chariots élévateurs, grues, etc...) ;
- l'approvisionnement en matériel technique et en pièces de rechange.

1.5.4.2. Direction de la Capitainerie

La Direction de la Capitainerie (DC) exerce les missions qui relèvent des prérogatives de puissance publique, dévolues à l'entreprise, conformément aux statuts qui la régissent (police et sécurité portuaires, maritimes et terrestres, coordination de la lutte anti-incendie et antipollution, etc...). Elle est chargée entre autres, du Pilotage et de l'amarrage.

1.5.4.3. Direction logistique (DL)

- L'approvisionnement en pièces de rechange : ce service est intimement lié à la gestion technique du port. Il est composé de 02 sections : les achats dont l'interface est intimement liés au département maintenance, principalement les ateliers et les stocks, dont la mission est l'application des normes universelles de gestion des stocks.
- La maintenance des équipements : structure qui prend en charge la maintenance des grues portuaires, des chariots élévateurs et des autres équipements.
- La planification des affectations : dont le rôle est le suivi technique et physique des engins pendant leur exploitation aux navires, sur les quais ou dans les hangars, ainsi que leur programmation.

1.5.4.4. Direction de la Manutention et de l'Acconage (DMA)

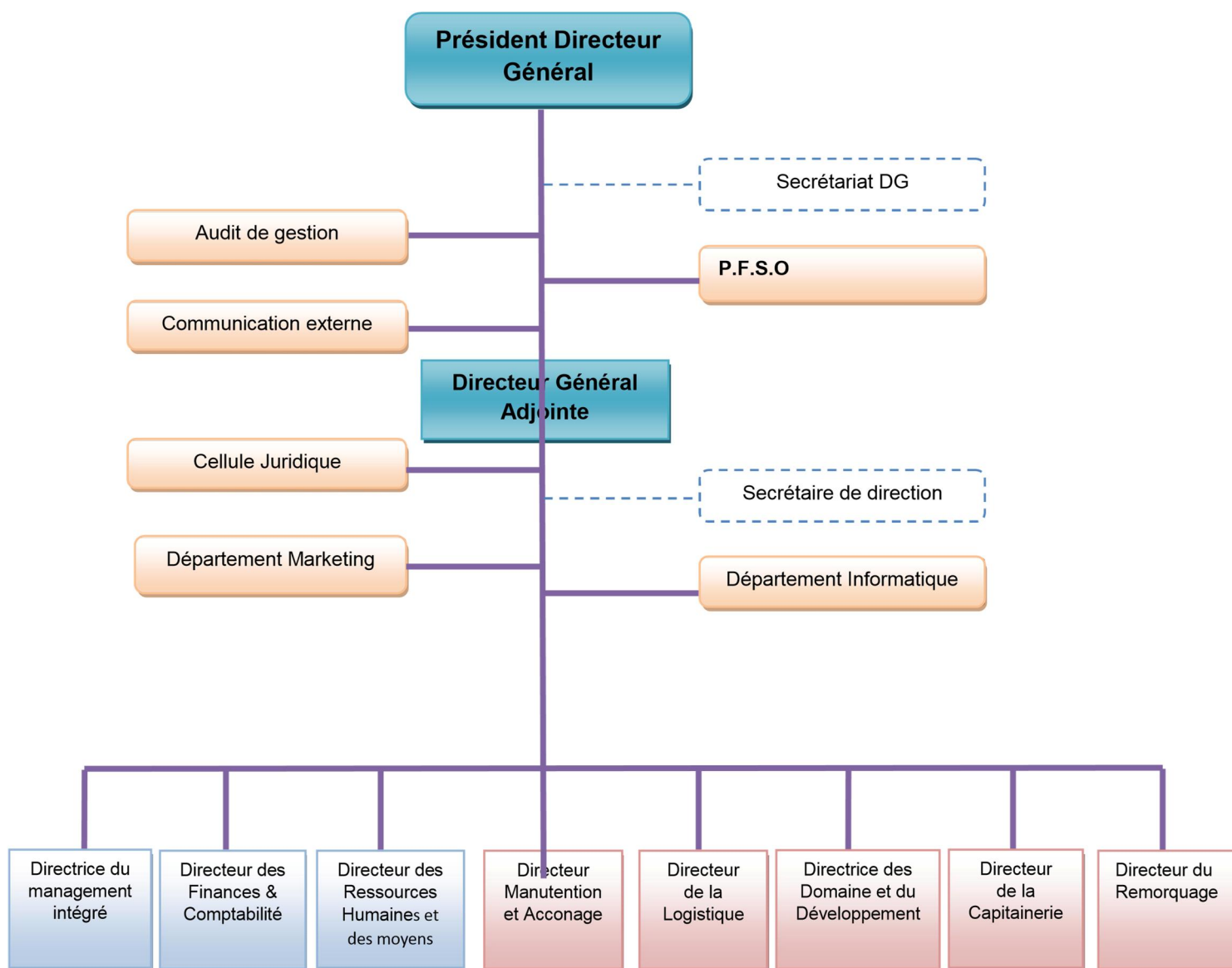
Elle est chargée des opérations de manutention (embarquement, débarquement et entreposage) des marchandises et de l'affectation des moyens matériels et humains nécessaires au traitement des marchandises.

1.5.4.5. Direction du Remorquage (DR)

Le domaine d'activité de cette direction couvre diverses missions :

- Remorquage portuaire et hauturier (haute mer) ;
- Assistance sauvetage ;
- Avitaillement des navires ;
- Autres interventions entrant dans le cadre des secours (incendies et protection de l'environnement).

Figure n° 10 : Présentation de l'organigramme de l'EPB.



Source : Document interne à l'EPB.

Chapitre 4

Introduction

Les ports de commerce maritime sont, aujourd'hui, comme des poumons de l'économie mondiale. Ils ont, tout au long de leur histoire, su adapter leur logistique à la croissance des échanges et à celle de la démographie. Ils évoluent dans un contexte concurrentiel très marqué, ce qui a forgé l'unité et la diversité des communautés humaines, qu'abritent les places portuaires associées.

Bejaia est une ville littorale qui dispose d'un port assurant l'interface entre les navires de marchandises. Le port applique une stratégie de croissance en développant les services portuaires et logistiques en réseau. La diversification des marchés et les atouts concurrentiels placent le port en bonne position sur le plan national.

Section 1 : le port, vecteur essentiel dans le transport maritime

L'EPB a relevé plusieurs défis à court terme afin d'assumer son rôle de moteur et catalyseur de développement économique. Ce qui a généré, l'augmentation du chiffre d'affaires de l'entreprise, les emplois sauvegardés, le maintien ou même la création d'emplois en ce qui concerne l'arrière-pays.

Dans cette section, nous focalisons notre travail sur les différentes marchandises transitant dans le port. En premier lieu, nous verrons l'évolution du trafic par nature et le mode de conditionnement pendant la période de 2009 à 2013. Ensuite, nous analyserons ce trafic par grandes catégories de produit. Enfin, nous déterminerons que le trafic conteneur est considéré comme un moteur du transport maritime international.

2.1. Étude de l'évolution des trafics extérieurs transitant dans le port

L'exportation du pétrole brut constitue l'ossature des échanges maritimes au port de Bejaïa.

Tableau n°3 : Évolution des échanges commerciaux à travers le port de Bejaïa (2004, 2013)

Unité : 1000 tonnes.

Année	entrée	sortie	Total
2004	4 295 852	8 537 424	12 833 276
2005	5 192 511	880 915	6 073 426
2006	5 866 337	8 236 117	14 102 454
2007	6 307 159	8 508 572	14 815 731
2008	6 990 931	8 693 845	15 684 776
2009	7 856 330	7 991 675	15 848 005
2010	9 301 676	3 419 096	12 720 772
2011	9 876 089	3 729 413	13 605 502
2012	10 618 525	9 307 182	19 925 707
2013	11 424 286	8 852 173	20 276 459

Source : Réaliser à partir de nos soins de l'annuaire statistique de l'EPB.

Le tableau susvisé retrace, le trafic global du port de Bejaïa qui s'est établi à 20 millions de tonnes, l'exercice 2013 a augmenté de 1,76 %. Marquant une croissance de 10,86 % par rapport à l'année précédente. Le trafic a, par contre, régressé de 6,19 %, dû essentiellement à la baisse du volume des hydrocarbures à l'export. En outre, les exportations ont connu une légère diminution avec un taux de 4,88 %, on peut noter que le volume des importations a, quant à lui, augmenté en 2013 avec un taux de 7,59 % par rapport à l'année 2012, et ce, depuis 2009.

2.2. Analyse des principaux produits par nature et catégorie

Le port de Bejaïa est un port mixte, et ce, pour les importations en hydrocarbure et hors hydrocarbures, cette dernière représente 55 % du trafic du port, qui a totalisé plus de 11 millions de tonnes en hausse de 9,33 % par rapport à 2012. L'exportation des hydrocarbures qui sont considérés comme l'une des plus importantes de l'économie a connus un recul en 2013, causé par la baisse du pétrole brut.

L'augmentation des importations est due à l'évolution du trafic conteneurisé de près de 14 %, le ciment qui a crû de +96,17 %, les métaux ferreux +110,75 %.

On constate aussi une baisse sur les importations de bois (-5,42 %), et du sucre (-0,9 %), mais ce dernier a augmenté à l'export (+46,48 %). Cette hausse résulte des industries de

transformation installées dans la région, notamment pour l'unité de transformation du sucre et la production de l'huile par le groupe CEVITAL.

L'exportation du pétrole brut a, quant à elle, baissé de 7,08 %. La cause est due à l'engagement de l'entreprise à la réalisation d'un nouveau poste gazier et huilier. La baisse des oléagineux (-34,40 %) est liée à la baisse des exportations du groupe CEVITAL. En outre, la baisse des exportations peut provoquer des retournements à vide des navires. Pour équilibrer positivement cette contrainte, l'armateur préfère augmenter les taux du prix du transport, supporté ensuite par les chargeurs qui payent le surplus dont le résultat des effets retombent sur le citoyen qui voit son pouvoir d'achat baisser.

Tableau n°4 : Évolution des échanges à travers le port. (2009,2013).

Unité : 1000 tonnes/unité.

	2009	2010	2011	2012	2013
Blé	1 070 681	968 352	957 655	912 080	897 967
Autres céréales	1 281 929	1 768 044	2 125 793	2 028 959	2 022 328
Bois	521 019	1 294 438	613 221	712 686	674 044
Sucre+lait	771 348	1 294 438	1 214 317	1 593 847	1 569 546
produit pétrolier	1 122 455	1 030 392	1 060 154	1 119 120	1 144 716
engrais	49 936	67 899	69 521	74 726	64 027
marchandises diverses	606 067	661 287	817 770	1 045 619	1 186 040
Entrées	5 423 435	7 084 850	6 858 431	7 487 037	7 558 668
oléagineux+sucre	29 292	394 897	352 911	334 124	465 117
pétrole brut	7 765 594	2 801 408	3 151 448	8 708 203	8 091 682
m/se diverses	196 789	222 791	218 200	258 572	291 560
Sorties	7 991 675	3 419 096	3 722 559	9 300 899	8 848 359
TOTAL (entrées sorties)	13 415 110	10 503 946	10 580 990	16 787 936	16 407 027

Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB.

Il est vrai que l'exportation des marchandises se fait par voie maritime, par les différents navires en ce qui concerne le commerce international. Mais au niveau national et au niveau de la wilaya, le transport se fait par voie terrestre, via le chargement des camions. Ce mode de fonctionnement peut être aussi un moyen pesant pour l'économie de l'arrière-pays à cause des mouvements sociaux qui occasionnent une congestion du port ainsi qu'un manque à gagner.

Le directeur général qui a déclaré : « *chaque heure de perdue en raison de ces fermetures de routes se traduit par une perte sèche de 2 millions de dinars, mais pas seulement au port de Bejaïa, mais à toute la communauté portuaire* », a-t-il indiqué à Maghreb Emergent.

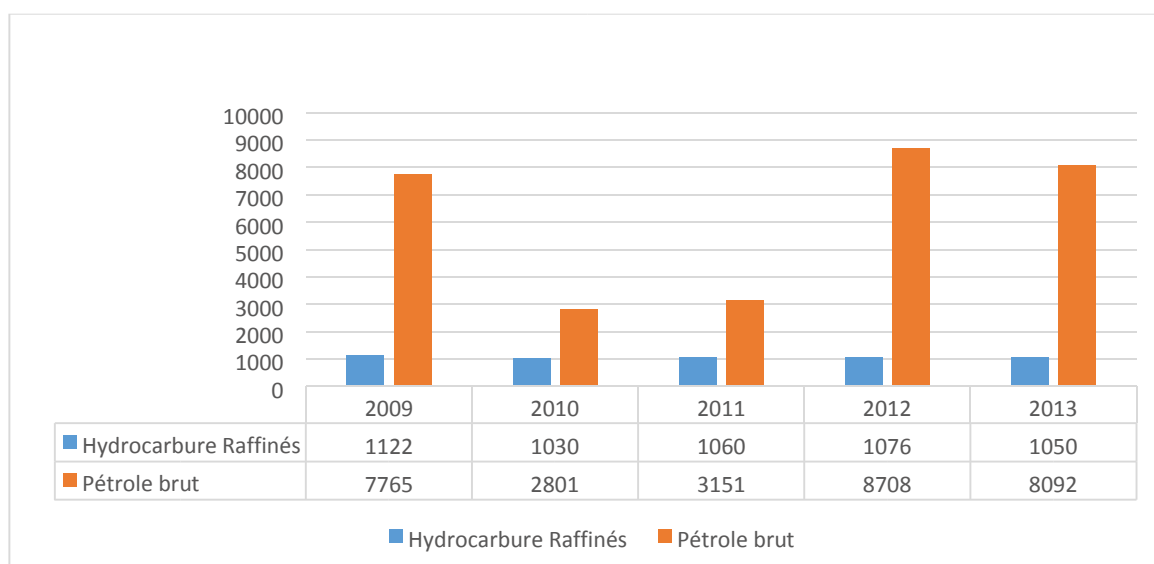
2.3. Etudes des échanges par type de conditionnement des principaux trafics

Il est important de savoir que les marchandises transportées par voie maritime ne se conditionnent pas de la même manière. À cet effet, nous analyserons l'évolution du trafic par mode de conditionnement des cargaisons transportées dans le port de Bejaïa.

2.3.1. Vrac liquide

Graph n°1 : Évolution du trafic des vrac liquides (2009,2013).

Unité : 1000 tonnes.



Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB.

Les vrac liquides constituent le trafic le plus important du port de Bejaïa. Les hydrocarbures représentent 45,55 % du trafic total du port. Le volume des vrac liquides s'est stabilisé en 2013, enregistrant une hausse de 4,80 % à l'import grâce à la hausse des oléagineux de 10,42 % et des hydrocarbures raffinés de 2,29 %.

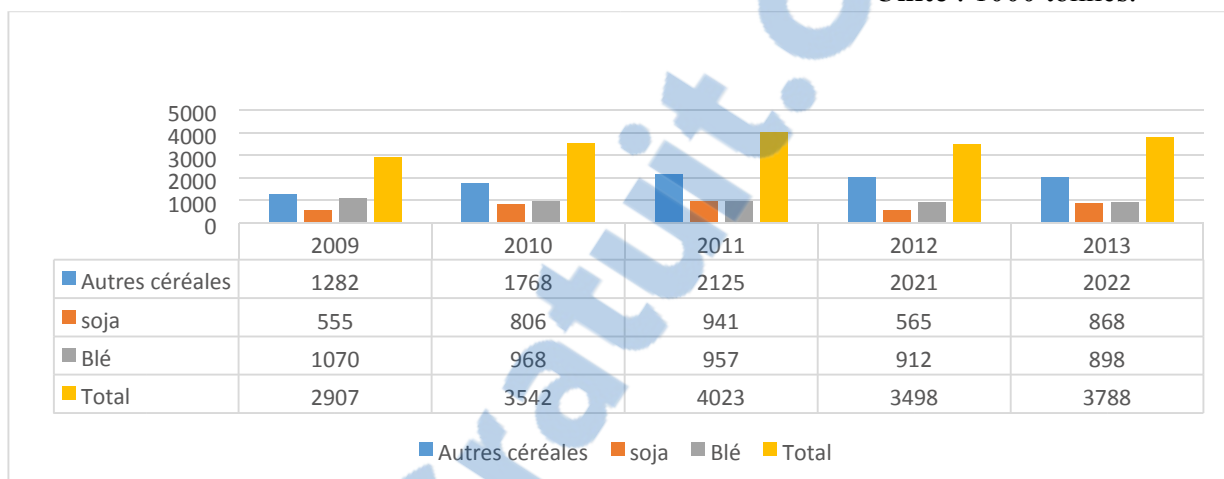
Ainsi, 38 % du volume global du pétrole brut est exporté vers les pays de l'Union européenne. Les principaux pays européens de destination sont l'Italie, le Royaume-Uni, la France et l'Espagne. Le continent asiatique est la seconde destination vers laquelle est acheminé le pétrole brut avec une part de 28,15 % du trafic global du pétrole brut exporté. La Chine est le principal pays asiatique vers lequel le port de Bejaïa exporte le pétrole brut avec une part de plus de 17 % du volume global exporté.

Quant aux pays de l'Amérique du Nord, ils reçoivent plus de 14 % des exportations de pétrole dont la majorité est à destination des Etats-unis. (Annuaire statistique de l'EPB).

2.3.2. Vrac solide

Graphe n°2 : Évolution du trafic solide (2009,2013).

Unité : 1000 tonnes.



Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des annuaires statistiques de l'EPB.

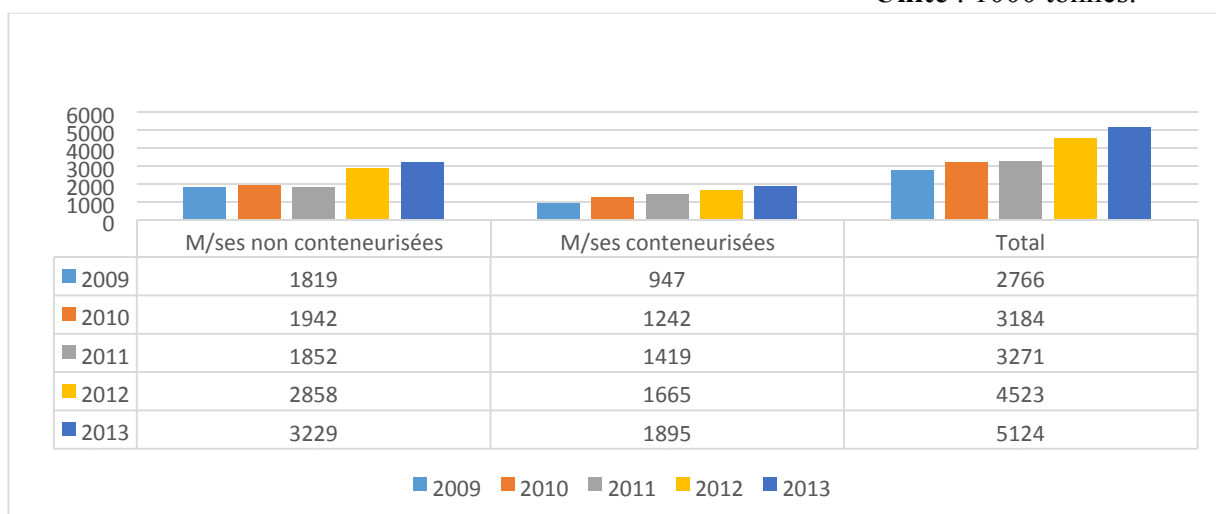
Dans cette catégorie le port de Bejaïa, enregistre plus de 5,3 millions de tonnes en 2013 pour un taux de croissance de 5,94 %, on constate une baisse par rapport à l'année 2012 qui enregistre un volume de 5,08 millions de tonnes.

Les vrac solides sont constitués par les céréales, soja et blé. On constate aisément dans le tableau que les céréales ont eu une importante fluctuation durant la période allant de 2009 à 2011, mais a connu une baisse durant l'année 2012 suivie d'une légère augmentation en 2013.

2.3.3. Diverses marchandises

Graphe n°3 : Évolution du trafic des marchandises diverses. (2009,2013).

Unité : 1000 tonnes.



Source : Tableau réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB.

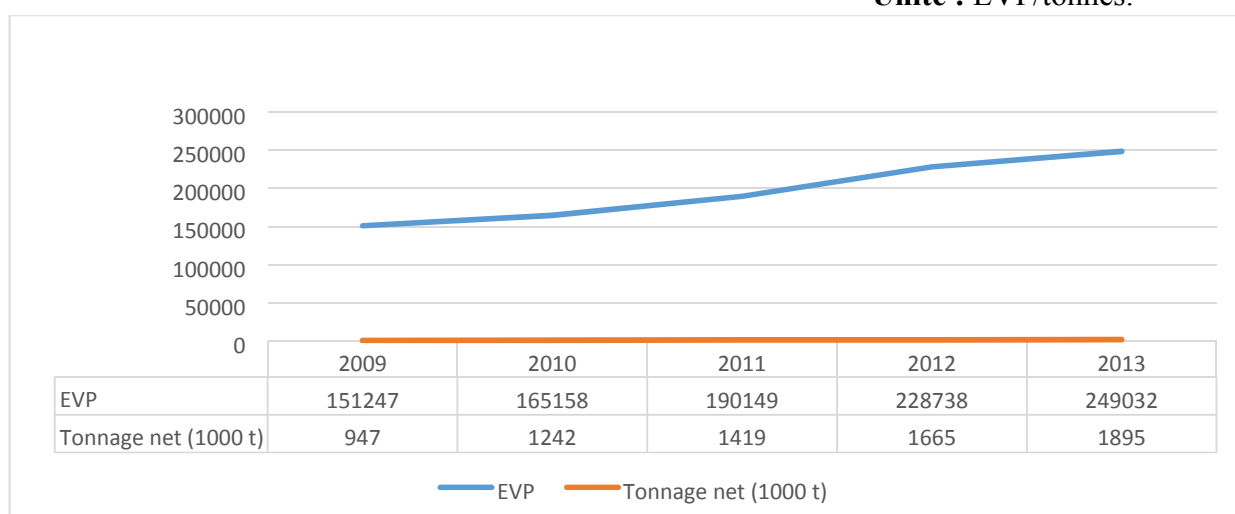
Ce point représente les marchandises conteneurisées ou non conteneurisées qui ont enregistré une hausse de 13,29 % pour atteindre plus de 5,1 millions de tonnes, et ce, grâce à l'évolution du trafic conteneurisé de près de 14 %.

Pour certains principaux produits, notamment le ciment qui a considérablement crû avec +96,17 %, les métaux non ferreux (+110,75 %), le phosphate(+78,36 %), les produits chimiques avec (+8,63 %), on peut donc constater que le taux d'accroissement de 96,117 %.

2.3.4. Trafic conteneur

Graphe n°4 : Évolution du trafic conteneur. (2009,2013).

Unité : EVP/tonnes.



Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB.

Les conteneurs sont des caisses métalliques empilables. Facilitant les ruptures de charge dans les chaînes logistiques multimodales, ils sont considérés pour beaucoup comme la plus importante innovation du 20^{ème} siècle dans le domaine des transports de marchandises.

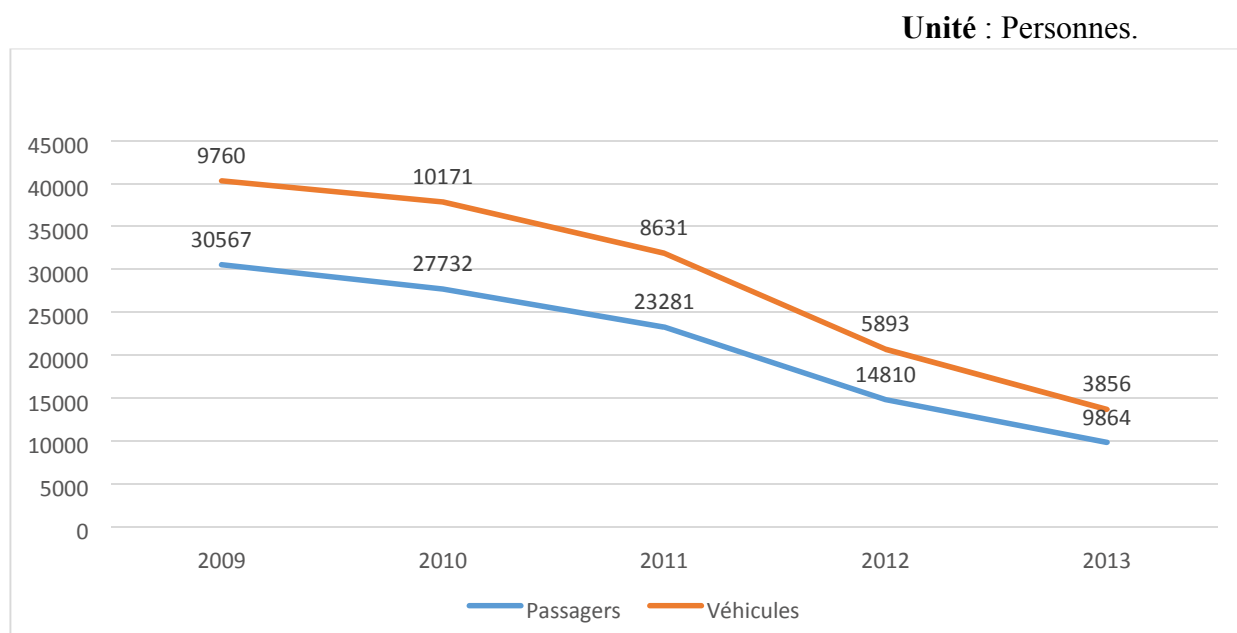
Dans un contexte international d'augmentation globale du commerce maritime, la conteneurisation est aujourd'hui le moteur de la croissance des principaux ports mondiaux. Le port de Bejaïa a aménagé pour le terminal à conteneur une superficie de 100.000 m² avec une capacité de 10.300 EVP (200 boîtes). Et dans la zone extra-portuaire (à 3 km du port), enregistre une capacité de 5.000 EVP, sur une superficie aménagée sur 50.000 m².

L'augmentation des trafics conteneur est due à l'augmentation du tonnage du conteneur. Le port a manutentionné 1,895 millions de tonnes de marchandises diverses conteneurisées en 2013, soit une hausse remarquable de 13,83 % par rapport à 2012. Le nombre de conteneurs n'a cessé d'accroître pour atteindre 248.984 avec un taux de croissance appréciable de 8,85 %. Il est à noter que ce chiffre a presque doublé depuis cinq ans. Le tableau ci-après nous montre l'évolution du trafic conteneur.

La signature avec la joint-venture entre l'entreprise Singapourienne Portek et BMT a amélioré le niveau de traitement des conteneurs qui enregistre de 20 à 25 boîtes/h alors qu'auparavant en Algérie, on enregistrerait seulement de 8 à 10 boîtes/h.

2.3.5. Trafic passager

Graphe n° 5 : Evolution du trafic passager. (2009,2013).

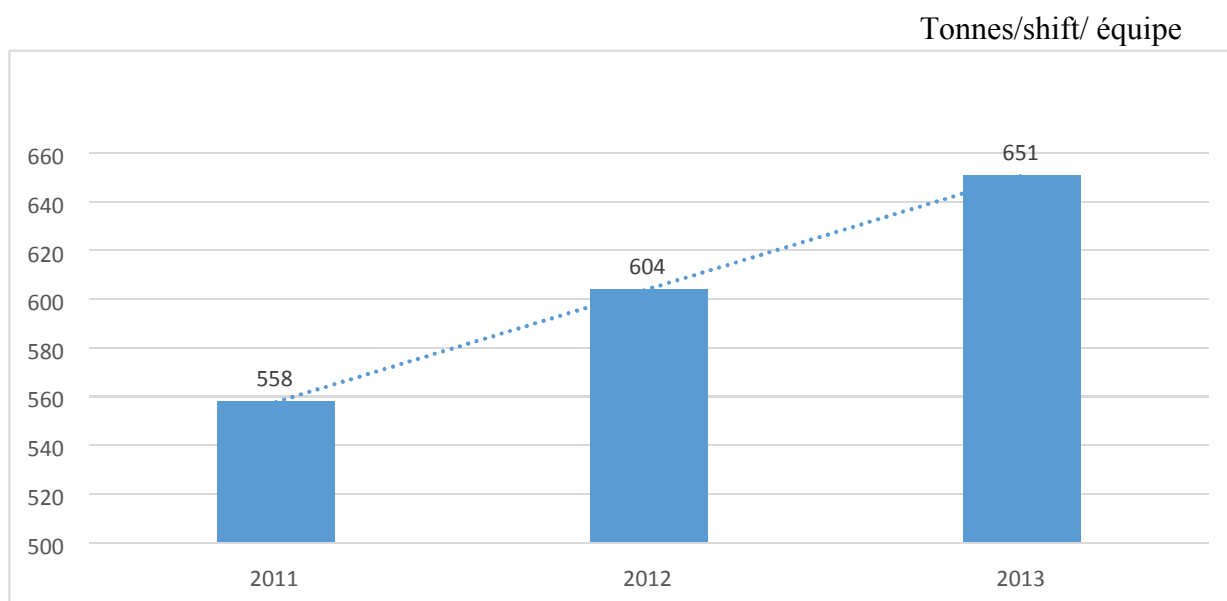


Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB. Le port a accueilli 9864 passagers en 2013, en baisse de 33,39 % par rapport à 2012. De même pour les véhicules dont le nombre passe de 5893 en 2012 à 3856 en 2013, soit une

baisse de (-35,56 %). Le nombre de car-ferries ayant desservi le port à, lui aussi, régressé en passant de 16 en 2012 à 11 en 2013. Les travaux engagés pour la réalisation de la nouvelle gare maritime en sont la principale cause ainsi que le déplacement du car-ferries au profit du port d'Alger.

2.3.6. Évolution des rendements

Graphe n°6 : Evolution des rendements. (2011,2013).



Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB.

Le graphe qui suit montre la fluctuation des rendements pour trois années, qui enregistre une augmentation grâce à une meilleure organisation du travail, l'utilisation rationnelle des moyens de manutention, l'application des techniques adaptées à l'évolution de la technologie des navires et l'utilisation des moyens modernes de manutention

2.4. Performance et qualité de service

L'entreprise portuaire de Bejaïa cherche à atteindre le bon niveau de performance et à améliorer son mode de gestion afin de répondre aux attentes de ses partenaires soit au niveau de l'arrière-pays ou national.

Grâce aux investissements qu'elle a effectués et aux compétences de ses salariés, managers, L'EPB a réalisé de nombreuses performances qui ont conduit le port à se classer

➤ **Premier port**

- Du bassin méditerranéen à être certifié ISO 9002 pour la qualité de ses services ;
 - En céréales et marchandises en vrac ;
- En bois (terminale à bois) et à avoir mis en place un centre de transit de marchandises dangereuses.

➤ Deuxième port

- En importation de marchandises générales.

➤ Troisième port

- pétrolier en Algérie.

2.4.1. L'attente en rade et le séjour à quai

C'est la phase de la transition d'un navire dans un port pour effectuer les opérations de chargement et de déchargement des marchandises.

Le délai de rotation d'un navire, est passé de 7,38 % jours en 2012, à 9,29 % jours en 2013, ceci s'explique par l'allongement de l'attente en rade et du séjour à quai de certains navires.

Concernant l'attente moyenne en rade, les navires dont le séjour a augmenté sont les cargos qui sont passés de 4,48 jours à 9,11 jours. Les séjours du conteneur en est la principale cause, ceci est dû à la croissance du trafic et à l'accumulation du terminal. L'attente qui occasionne à l'acheteur des frais de stationnement qu'il ne veut pas supporter et pour les céréaliers leur moyenne d'attente est passée de 7,14 jours à 10,40 jours. Ce prolongement est provoqué par les céréaliers destinés à l'OAIC qui constitue des stocks sur rade.

Quant au séjour à quai, il passe d'une moyenne de 3,05 jours à 3,20 jours. Une légère augmentation qui s'explique notamment par la réception des navires de grande taille tels que : les céréaliers, et les porte-conteneurs.

2.4.2. Nombre de navire et jauge brute

Le nombre de navires qui ont transité au port a enregistré une petite augmentation de 13 navires de plus par rapport à l'exercice précédent, soit un total de 1396 en 2013. Les navires RO/RO ont révélé une évolution de +32,32 %, les huiliers +23,21 % et les pétroliers +14,3 %. La jauge brute a augmenté de 1,08 %, elle totalise ainsi plus de 16,4 millions de tonnes à l'entrée.

Tableau n°5 : évolution du nombre des navires et jauge brut. (2012,2013).

type de navires	nombre de navires		jauge brute (1000 TX)	
Année	2012	2013	2012	2013
car-ferries	16	11	331	232
cargos	633	670	3825	4475
céréaliers	101	100	2404	2320
portes conteneurs	220	146	2448	2006
RO/RO	99	131	730	953
N/Essence	158	162	1089	1142
pétroliers	63	72	4699	4406
butaniers	34	35	227	239
huiliers	56	69	516	546
Total	1380	1396	16 278 978	16 454 115

Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB.

Les navires qui ont enregistré une diminution sont :

Les Car-ferries qui s'expliquent très bien par la baisse du trafic passager et le nombre de voitures, cette baisse est peut-être due à la crise financière qui a touché plusieurs pays, que cela soit en Europe ou pour les autres destinations, ou bien aussi à cause du déplacement du car-ferry à Alger. Les céréaliers qui ont enregistré une légère diminution. Par ailleurs, pour les porte-conteneurs, cette situation est due essentiellement à la congestion du terminal à conteneur, saturé faute d'espace et accablé par les lenteurs des enlèvements, eux-mêmes induits par le phénomène social des blocages de routes, soulignant que chaque coupure coûte au port plus de 200 millions de DA.

Les pétroliers ont, quant à eux, augmenté. Ce qui est dû à l'augmentation des hydrocarbures raffinés (+3,07), et l'augmentation du nombre des cargos qui s'explique d'une part par l'augmentation du ciment (+96,17 %) et les marchandises diverses (+13,42 %).

2.5. Les principaux partenariats du port

L'EPB a donc joué un rôle actif dans le développement du partenariat, dont les résultats positifs seront plus palpables à moyen terme. La contractualisation de ses relations avec les principaux opérateurs publics et privés (CEVITAL, OAIC, PORTEK...) permettra de maintenir un certain niveau de trafic et d'en capturer un nouveau, en se spécialisant et en réorientant les moyens humains et matériels vers d'autres trafics plus rentables que l'EPB ciblera tel que la remorque, le fer,

2.5.1. Le partenariat avec la société PORTEK (BMT)

BMT (Bejaïa Mediterranean Terminal) est une entreprise née de la joint-venture entre le port de Bejaïa et la société Singapourienne PORTEK, c'est une filiale de l'EPB dans la mesure où elle détient 51 % des actions. Ce projet est unique au niveau national, il a démarré en 2003 et entré en exploitation en 2005. L'objet social de BMT est d'opérer un terminal à conteneur au port de Bejaïa, d'une autre façon. Il s'occupe de la manutention (charger et décharger les navires), l'acconage (travail sur le parc à conteneur) et de la logistique.

Ce terminal à conteneur dispose de deux portiques de quai (45 tonnes de capacité pour le chargement et le déchargement des conteneurs).

BMT compte dans ces rangs près de 549 employés à la fin décembre 2012, alors qu'elle ne se fixait que 150 emplois au départ, une hausse assez remarquable pour l'entreprise qui prouve sa performance et sa contribution sociales à la ville. Ainsi 90 % des équipes ont moins de 35 ans, c'est un bon point pour l'entreprise, mais ces équipes manquent d'expérience. Pour 60 % de ces jeunes, c'est leur premier emploi. Il a donc fallu énormément axer les efforts sur le volet formation. En 2013 l'entreprise s'est fixé pour objectif d'atteindre un trafic annuel de 2411.000 EVP. Avant ce partenariat, le port enregistrait près de 300.000 EVP.

Il faut noter que sur le marché algérien, des contraintes existent qui ont un peu freiné l'économie algérienne, notamment en ce qui concerne le secteur privé il n'existait pas encore des textes de loi pour réglementer ces activités. Pour le cas de BMT, le ministère des Transports et la sogiport (SGP) ont travaillé pour créer un cadre juridique, en effet, le contrat de partenariat, le contrat de concession et le protocole d'accord n'existaient pas précédemment, ce qui a occasionné des retards pour le développement de l'entreprise portuaire de Bejaïa.

2.5.2. Le partenariat avec OAIC

OAIC, office Algérienne interprofessionnel de Céréale a été créé par ordonnance du 12 juillet 1962. Il constituait l'opérateur national auquel a été confiée une mission de service public en matière d'organisation du marché des céréales, d'approvisionnement, de régulation, de stabilisation des prix et d'appuis à la production. Le partenariat entre l'EPB et l'OAIC est entré en vigueur en 1996. En 2007 le port a été considéré comme le premier port national en termes de trafic céréalier.

L'OAIC a fait transiter durant les huit premiers mois de l'année 2008 près de 500 000 tonnes de blé tendre : un record pour l'entreprise portuaire de Bejaïa.

L'OAIC a commercialisé durant l'année 2013 près de 2 millions de quintaux de semence de bonne qualité.

2.5.3. Le partenariat avec CEVITAL

Le port de Bejaïa cède une partie du terrain portuaire au groupe CEVITAL sous forme de concession, ce qui représente un point positif pour la croissance de l'économie algérienne. Ainsi, il contribue au développement économique et social de la ville. Et ce complexe agroalimentaire constitue le plus gros contributeur fiscal de la ville ainsi que l'un des premiers exportateurs en marchandise hors hydrocarbures. Il est considéré comme l'employeur direct et indirect en termes de l'emploi de salariés de la ville de Bejaïa.

CEVITAL en collaboration avec l'EPB le 30 juin 2011 a instauré la distribution gratuite de plus de 13 000 litres d'eau minérale, et les diverses variétés « Lalla Khadija », pour recevoir les passagers étrangers dans les meilleures conditions.

2.6. Les concurrents

La concurrence reste un élément essentiel et encourageant qui pousse les entreprises à persévérer, et d'investir d'avantage dans le domaine de transport, de réduire les coûts et le temps et d'augmenter l'efficacité. Les concurrents de l'EPB au niveau national se résument comme suit :

2.6.1. Le port d'Alger

Le port d'Alger véritable plate-forme de développement économique des échanges extérieurs, seul port principal en eau profonde existante dans la région centre du pays. Les marchandises y transitant, représentent le tiers des échanges nationaux avec un trafic global qui a atteint 6,77 millions de tonnes, en hausse de 7,85 % par rapport à l'année 2012. Le port d'Alger est très important pour les échanges économiques par voie maritime, il a traité 5,04 millions de tonnes de marchandises, comprenant les produits pétroliers qui se sont évalués à 2,45 millions de tonnes.

Le terminal à conteneur du port d'Alger est exploité par la compagnie Émirati DP world et chargée de sa gestion. En référence à l'accord de concession signé en novembre 2008 entre l'EPAL et DP Word, et en parlant de gestion, le port s'est équipé d'un système de management intégré : qualité, environnement, santé et sécurité, ce qui lui a permis d'obtenir plusieurs certifications ISO 9001, 14 001, 18 001.

2.6.2. Le port d'Annaba

Le port d'Annaba assure la gestion du domaine public portuaire, manutention et acconage. Il fait partie des 10 premiers ports commerciaux d'Algérie. Son activité principale est l'exportation de vrac (minerais, charbon, phosphates...) et joue aussi un second rôle local dans les importations de marchandises diverses, des conteneurs, des produits agricoles et des véhicules.

Son champ d'influence s'étend sur 12 wilayas où sont situées des zones industrielles à forte capacité et possibilité de développement, ainsi que sur les champs pétroliers.

Sa position géographique lui a permis d'assurer une excellente fluidité grâce réseaux routiers, et il est relié aux réseaux de voies expressives ainsi que ferroviaires nationaux (ligne de fer électrifiée). Le trafic global enregistre près de 5,568 millions de tonnes durant l'année 2013. Le port d'Annaba se place en 4^{ème} position en ce qui concerne le trafic de conteneurs.

Le port d'Annaba est relié à une nouvelle desserte maritime entre le port de CIVITAVECCHIA (Italie), cette nouvelle ligne va affermir la position du port sur le bassin Méditerranéen.

2.6.3. Le port de Skikda

Le port de Skikda est un port mixte ; marchandises diverses et hydrocarbures. Avec un capital social de 3.500.000.000 DA. Le champ d'action du port s'étend jusqu'à l'extrême sud-est algérien, où se développent les activités de production d'hydrocarbures (pétrole et gaz). Il est bien desservi par un bon réseau ferroviaire et routier en développement continu.

2.6.4. Le port de Djendjen

Le port de Djendjen se positionne parmi les infrastructures portuaires du Maghreb et du bassin méditerranéen, il a été conçu pour être le pôle de développement de la région est du pays, et permettre la diversité de ses activités portuaires notamment l'embarquement et débarquement des véhicules lourds, légers et industriels, ce qui permettrait de décongestionner le port d'Alger qui était asphyxié par le volume des flux de marchandises qui y transitaient. Ce port enregistre un trafic global de 3.865.509 tonnes avec un effectif qui a augmenté de 39 % par rapport à l'exercice antérieur, et une amélioration du management par le biais de la certification ISO 2008. Sur le plan d'investissement, l'entreprise dispose d'une situation financière équilibrée, permettant le financement des grands projets d'investissements. Avec des perspectives qui visent la réalisation d'un terminal céréalier qui a pour promoteur du projet « les grands moulins du sud, GMC en joint-venture avec le groupe Emirati EL Gharair », avec une capacité d'ensilage de 184.000 tonnes et une extension prévue pour 105.000 tonnes, il est programmé la réalisation d'un terminal à conteneurs

avec 78 hectares de terre-pleins d'une capacité trafic maximum 2 millions EVP dont 49 % de transbordement.

Section 2 : Impact du port au niveau socio-économique

Pour évaluer l'importance socio-économique du port de Bejaïa, nous avons été amenées à faire une étude sur le terrain afin de tracer l'impact généré par ce dernier.

Le port de Bejaïa engendre une richesse bénéfique pour la ville, la wilaya ainsi que pour le pays, que cela soit au niveau économique ou social. Ces éléments nous a poussées à constater que l'économie et la société sont intimement liées.

Pour ce faire, dans cette section, nous allons examiner trois indicateurs à savoir, l'emploi, la fiscalité et la valeur ajoutée, ainsi que le chiffre d'affaires et son évolution dans le temps.

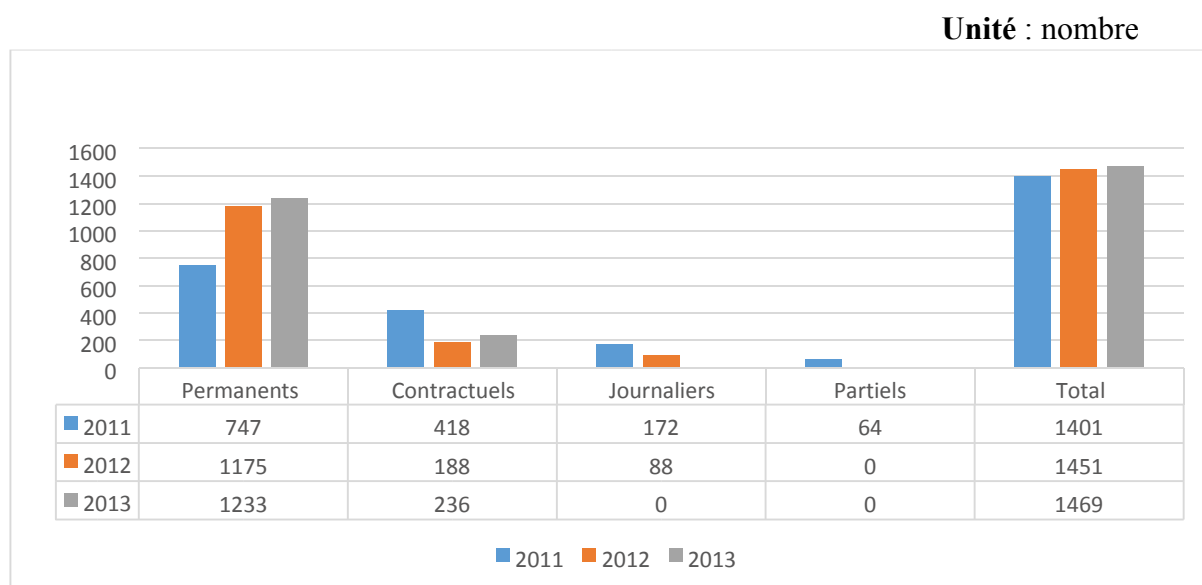
3.1 Création d'emplois

Le port est un pourvoyeur de richesse, et il prend part dans le développement économique et social de la wilaya, grâce aux projets de développement, aux investissements et aux emplois engendrés.

3.1.1. L'emploi direct

Il est lié aux activités portuaires et maritimes avec des fonctions essentiellement logistiques pour assurer les prestations de service aux navires et marchandises.

Graphe n°7 : Emplois directs crée par l'EPB



Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB

On constate dans le graphe qu'il existe une augmentation de l'emploi dans l'entreprise, même s'il y a eu des suppressions de postes journaliers et partiels durant l'année 2013. Cette augmentation s'explique par l'intégration des contractuels, qui enregistrent 48 personnes embauchées par contrat. Et 58 personnes qui sont entrées dans la fonction de façon régulière en 2013 par rapport à 2012.

Pour assurer et augmenter les prestations de services, l'entreprise portuaire de Bejaïa se devait de réaliser les principaux projets de développement du port entamés en 2013. Ce qui nécessitait de la main-d'œuvre, notamment pour la réalisation de la nouvelle gare maritime, extension de l'appontement pour remorqueurs et la réhabilitation des infrastructures de base du port pétrolier.

3.1.2. Emplois indirects

Ils sont représentés par la forte présence d'industries qui ont choisi de s'implanter à proximité du port, pour leurs approvisionnements ou leurs exportations par le biais du transport maritime.

Cette catégorie concerne les consignataires, transitaires, transporteurs, restaurateurs et autres, qui enregistrent un total de 4000 emplois indirects.

3.1.3. La contribution de l'EPB dans l'emploi de la ville

La création de l'emploi est le souci majeur de tout responsable politique, notamment dans notre pays où une grande partie de la population est jeune (75 %). Le port, comme pourvoyeur d'emploi, a su réduire le taux du chômage, d'une part, par des programmes de développement et son implantation au niveau du territoire de la commune et d'autre part grâce au groupe Cevital qui a embauché des personnes de la wilaya de Bejaïa. Le tableau retrace une augmentation malgré les équipements de pointe dont s'est dotée l'entreprise portuaire de Bejaïa et qui ne nécessitent pas forcément de main d'œuvre.

Tableau n°6 : La contribution de l'EPB dans l'emploi de la ville. (2009, 2013).

année	2009	2010	2011	2012	2013
Population occupée	309.280	310.950	312.690	328.970	363.693
L'emploi crée par l'EPB	1.239	1.772	1.402	1.451	1.469
La part de l'emploi crée par l'EPB par rapport à la population occupée de la commune %	0,40 %	0,57 %	0 ,45 %	0,44 %	0,40 %

Source : tableau réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB

3.2. Création de richesse

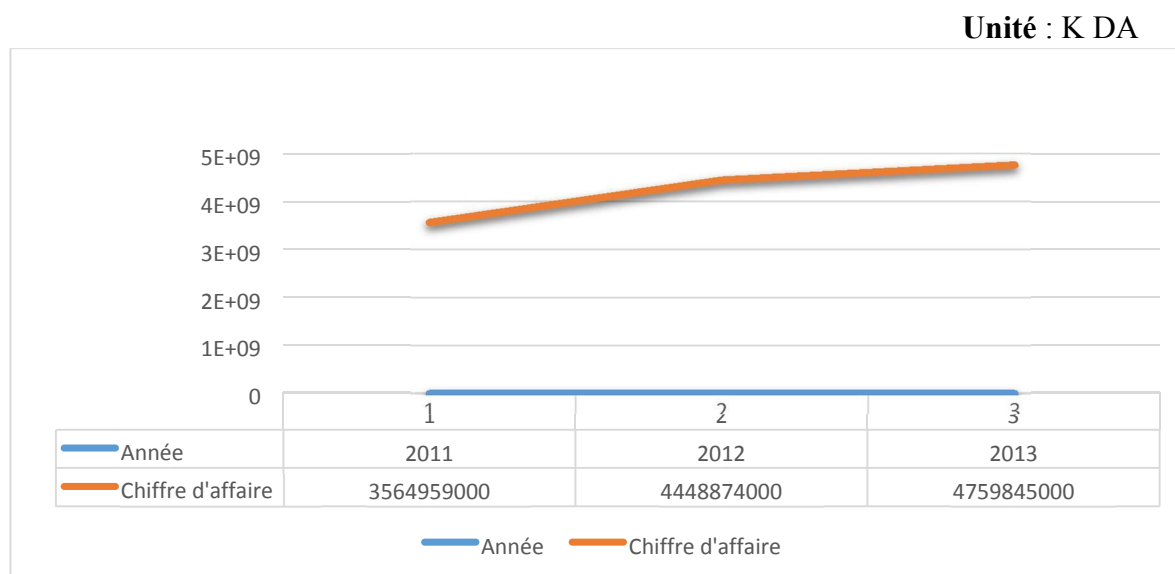
Les activités maritimes (navires, frets) et activités portuaires contribuent à la création de richesses par la production qu'elles réalisent, tout en mobilisant les moyens techniques, des ressources naturelles, et compétences humaines.

3.2.1. La création de la valeur ajoutée

Le port de Bejaïa arrive à réaliser un chiffre d'affaires très important par la création de la valeur ajoutée. À travers toutes les activités que gère le port, l'importance du volume des marchandises traitées, engendre une valeur ajoutée très significative et contribue d'une façon effective à la fiscalité de la commune, en contribuant à celle-ci sous forme d'impôts versés dans la caisse de la wilaya de Bejaïa.

Le graphe qui suit représente l'évolution du chiffre d'affaire à travers trois années consécutives, qui montre bien que ce dernier a augmenté grâce à la croissance du trafic, et les performances de l'entreprise en matière de prestation de service.

Graphe n°8 : Evolution du chiffre d'affaires. (2011,2013).

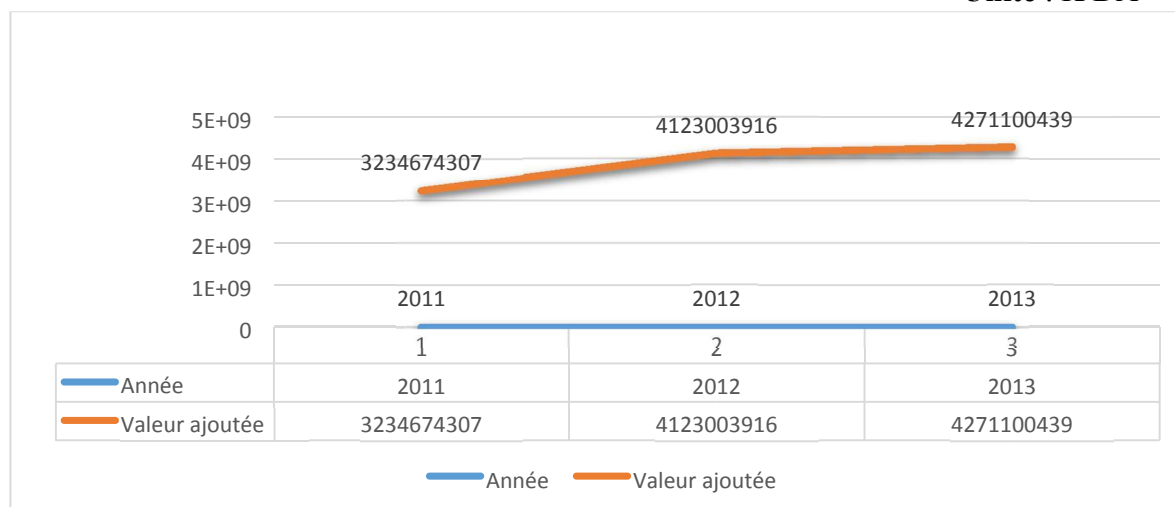


Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB

La valeur ajoutée mesure la création de richesse d'une entreprise. Le port à travers toutes ces activités, et l'importance des volumes de marchandises traitées, engendre une valeur ajoutée très significative et contribue d'une façon effective à la fiscalité de la commune en réservant à celle-ci sous forme d'impôts. Le graphe qui suit retrace l'évolution de la valeur ajoutée.

Graphe n° 9 : Evolution de la valeur ajoutée. (2011,2013).

Unité : K DA



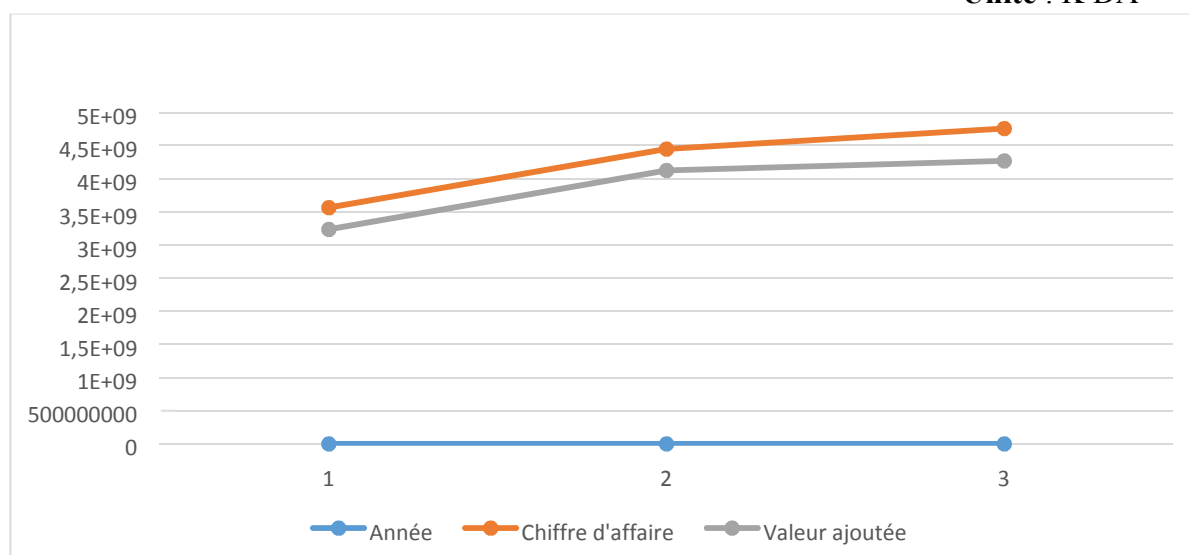
Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB.

Le graphe qui suit fait ressortir, une évolution constante des deux paramètres permettant de mesurer la performance et la création de richesse de l'EPB.

S'agissant du chiffre d'affaire, il est en perpétuel augmentation. Pour la période de 2011, 2013.

Graphe n°10 : évolution de la valeur ajoutée et du chiffre d'affaires. (2011,2013).

Unité : K DA



Source : réalisé par nos soins à partir de l'annuaire statistique de l'EPB. Cette augmentation, engendre une augmentation très importante de la valeur ajoutée. Cette croissance peut être interprétée par la situation du port qui n'est pas confronté à un

partenaire concurrent au niveau local, mais aussi, à la rentabilité maximale des équipements mis en place pour fournir de meilleures prestations de services à ses clients.

3.2.2. La fiscalité

« Le service portuaire d'une commune est un service public industriel et commercial. Il est de ce fait assujéti aux impôts et taxes de toutes natures auxquels seraient assujéties les entreprises privées effectuant les mêmes opérations ». (L.Y. Herry, information sur la gestion et fiscalité des ports de commerce)¹.

La fiscalité constitue une source de revenus pour les communes dotées en activités économiques.

Le tableau ci-après montre la part de la fiscalité payée par l'entreprise portuaire de Bejaïa, et qui contribue à la richesse de la commune en offrant

Tableau n°7 : La part de la fiscalité payée par l'EPB. (2011,2013).

Unité : K DA.			
Année	2011	2012	2013
Taxe sur la TVA. EBP.	343.053.981,00	383.954.566,00	435.279.447,00
Taxe sur l'activité professionnelle. TAP.	69.504.907,00	85.857.374,00	91.770.962,00
IBS	437.675.514,00	519.029.899,00	497.815.553,00

Source : tableau réalisé par nos soins à partir des données internes à l'EPB.

3.3. Les principaux clients de l'EPB

Considérés comme la principale préoccupation du port, les clients qu'ils soient du domaine public ou privé, sont aussi source de richesses. Grâce à ces derniers, le port a amélioré ses moyens de manutention, d'acconage. Il a renforcé la sécurité, a mis au point des infrastructures modernes. Il a ainsi amélioré ses prestations de services et ses produits afin qu'ils obtiennent satisfaction et gagnent du temps sur les opérations d'embarquement et de débarquement.

¹ L.Y. Herry, information sur la gestion et fiscalité des ports de commerce.

Quelques principaux clients du port se situent à proximité comme les transitaires et les consignataires, ou bien les grandes entreprises comme le groupe cevital.

Le tableau ci-après retrace l'évolution du nombre de clients qui collaborent avec l'entreprise portuaire de Bejaïa durant trois années. On constate alors une augmentation des entreprises privées, et ce, grâce à l'émergence des PME qui exercent des activités internationales, et la dépendance des entreprises nationales en matière première qui n'existent pas sur le territoire national.

Tableau n°8 : Evolution du nombre des clients. (2011,2013).

Unité : nombre d'entreprise.			
	2011	2012	2013
entreprises nationales	233	238	240
administrations et collectivité locale	143	143	143
privé	924	975	1015

Source : réalisé par nos soins à partir des documents internes de l'EPB.

3.4. Investissements dans les projets de développement.

Selon les documents internes de l'EPB, le port de Bejaïa est classé premier port du pays en terme de part de marché pour tout ce qui est des marchandises générales. Ce qui a poussé le port à optimiser ces performances logistiques afin de faire face à un trafic de plus en plus important. Ceci provoque forcément des contraintes qui se matérialisent par une insuffisance des capacités d'accueil des navires, la saturation des espaces d'entreposage, la saturation des voies de transfert et d'acheminement des marchandises, le prolongement des attentes en rade des navires et des séjours à quai des marchandises, l'insuffisance et surexploitation des équipements.

La nécessité de lancer ces projets s'explique par la taille relativement réduite du port de Bejaïa qui est un port commercial, mais également un port pétrolier, leur aboutissement permettra sans doute de renforcer les capacités commerciales et améliorer les performances logistiques.

Ainsi, au travers de ces installations, le port pourra contribuer à modifier la structure des échanges et des transports en transformant le port en plaque tournante du commerce international.

La protection de l'environnement est aussi un élément majeur à l'origine de la décision liée au lancement de ces projets. De ce fait, il est important d'éloigner le port pétrolier de la ville.

3.5. Principaux projets de développement

L'entreprise portuaire de Bejaïa s'est engagée à la réalisation des projets qui s'inscrivent dans un cadre de développement des infrastructures et superstructures et d'autres qui sont déjà en cours de réalisation. Ces projets se présentent comme suit :

- La réalisation de la nouvelle gare maritime ;
- Le réalignement des postes 8, 9, 10, 11 ;
- Extension de l'appontement pour remorqueurs ;
- Réhabilitation et mise à niveau des infrastructures de base du port pétrolier.

3.5.1. Le projet de la gare maritime

La mise en place d'une gare maritime, avec tous les équipements et installations modernes, est un projet unique au niveau national.

Ce projet qui est en cours de réalisation n'est pas rentable pour l'EPB à moyen ou à long terme, mais il est destiné au service public, soutenu par l'État. Sa mise en service permettra le transit des passagers dans des conditions nettement meilleures. Il constitue certainement un pôle de promotion pour le tourisme local et d'accueil des ressortissants algériens vivant à l'étranger.

Le projet a démarré le 23 août 2013 et sera achevé pour la période estivale de 2015. La réalisation de la gare maritime est estimée à 3.875.365.925,62 DA/TTC et a été confiée à l'entreprise BATIMETAL. Cette structure sera construite sur deux étages avec une superficie de 29.312 m² qui sera répartie comme suit :

📊 le bloc « A » intérieur :

- Le rez-de-chaussée 5.213,43 m² ;
- Le premier étage avec : 4.945,85 m² ; ▪ Le deuxième étage : 4.926,64 m².

📊 Le bloc « B » extérieur :

- RDC/ etage1 : 8.235,41 m²
- Étage 2 : 2.486,60 m²
- Etage 3 : 2.233,91 m²
- Etage 4 : 1.270,11 m²

3.5.2. La délocalisation du port pétrolier

Le terminal pétrolier a été réalisé du côté opposé du port et sera plus spacieux, avec une extension de 26 Hectares en plus des 47,1 Hectares prévus dans le développement du port et sur lesquels sera installé le terminal conteneur.

La réalisation de ce projet apporte des opportunités comme l'élimination des risques liés à l'activité hydrocarbures des riverains de l'ancien site.

Le terminal pétrolier sera remplacé par un port de plaisance.

3.5.3. Réalignement des postes 7, 8, 9, 10,11

Les travaux de réalignement des postes 7, 8, 9, 10, 11, du Vieux-Port de commerce sont pris en charge par COSIDER travaux publics. Ils sont également en cours de réalisation avec un taux d'avancement qui est estimé à 45 % et sa réception était prévue pour la fin de l'année 2014.

L'aboutissement de ce projet convient pour la réception des RO/RO et car-ferries.

3.5.4. Extension de l'appontement pour remorqueurs et la réhabilitation des infrastructures de base du port pétrolier

Les travaux consistent à réaliser deux appontements parallèlement à l'appontement existant avec une longueur de 62,35 m et 80,35 m, une largeur de 5m et 10 m et un tirant d'eau de 6,50 m. La surface du terre-plein sera quant à elle de 2.155m³.

En ce qui concerne la réhabilitation des infrastructures de base du port pétrolier, elle sera consacrée pour la réalisation d'appuis provisoires pour mesure de sécurité. Le reste se fera sur trois années :

- **En 2014** : le remplacement de la passerelle métallique du poste 01, la réalisation de la protection cathodique des postes 02 et 03 et les travaux de répartition des postes 01, 02, et 03.
- **En 2015** : remplacement des ouvrages (métallique+ béton), démontage des équipements et enfin, l'approfondissement et l'augmentation des capacités d'accueil du poste 03 (phase).
- **En 2016** : l'augmentation des capacités d'accueil du poste 03 et le renouvellement des équipements des postes 01, 02, et 03.

3.5.5. Les plates-formes logistiques

Tableau n° 9 : Deux terrains ont été acquis par l'entreprise.

Le terrain de TIXTER	Le site d'Ighil Ouberouark :
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Il se situe à la Daïra d'Aïn-Taghrout, à 35 km du chef-lieu de la wilaya de Bordj Bou-Arredj. ➤ La superficie du terrain est de 20 hectares. ➤ Cette superficie se répartit en zones dites « A », « B » et « C ». • <u>Zone A</u> : pour le terminal ferroviaire, le dépôt de conteneurs pleins et vides, le chargement et déchargement de wagons. • <u>Zone B</u> : sera dédiée aux entrepôts. • <u>Zone C</u> : sera une zone de services, tels que l'administration, parking pour camions, restaurant, parking et maintenance des engins de manutention. Il est prévu de transférer environ 30 % du trafic des marchandises conteneurisées et 36 % des marchandises non conteneurisées, destinées à la zone des hauts plateaux vers cette plateforme. ➤ L'état d'avancement du projet, dont le 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ À environ 5 km au sud-est du port, est d'une superficie de 48.560 m². ➤ Ce site est constitué de plusieurs parties et essentiellement de deux hangars de 10.200 m² et 750 m². Il a 2 entrées principales, une est reliée à la RN09 et l'autre à l'agglomération. ➤ Les travaux relatifs à ce projet, qui est estimé à 510.115.000 DA correspondent à : • La réhabilitation du hangar principal, la matérialisation des portails d'accès et des rampes de réception pour remorqueur. • L'extension de la zone d'entreposage sur une surface de terre-plein de 16.800 m². • L'aménagement des voiries. • L'aménagement du 2e hangar comme entrepôt de maintenance et de stationnement des engins. • La réhabilitation du pont bascule. • L'aménagement d'un bâtiment
<p>montant global est estimé à 3.300.000.000 DA, concerne la zone (A) ou le dallage de la plateforme est réalisé à 20 % et la clôture à 50 % quant à l'embranchement particulier de la voie ferrée, elle est en cours de lancement.</p>	<p>administratif en structure modulable.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ L'aménagement d'aires et quai de réception au niveau des hangars et terrepleins pour assurer les contrôles et l'immobilisation temporaire ou stockage des marchandises.

Source : document interne à l'EPB

3.6. Les projets de développement à moyen et au long terme

3.6.1. En 2015 : le port de Bejaïa prévoit :

La réalisation du poste 25. Les travaux relatifs à cet ouvrage consistent en :

- La construction d'un quai en prolongement du quai 24, sur une longueur de 170 m et à une profondeur de 12 m ;
- La création de 20.000 m² d'aire d'entreposage ;
- La réalisation de chemin portique ;

- Le dragage du bassin de l'arrière-port et des passes à (-12) m avec un remblai de protection en TVC ;
- La création de poste à quai sur une longueur de 870 ml à 15 m de profondeur ;
 - La création de 62 hectares de terre-pleins ;
 - La protection des terre-pleins sur 11.773 ml ;
 - Le dragage de l'arrière-port à une profondeur de 16 m ;
 - L'élargissement des passes Abdelkader et la casbah à 150 m et leur approfondissement à 16 m ;
- Le transfert du port nautique.

3.6.2. À l'horizon 2025 : le port de Bejaïa projeté :

La construction de postes à quai sur une longueur de 214 ml et à une profondeur de 15 m.

Section 4 : La pratique du développement durable au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa

Il y a quelques années encore, on considérait le port seulement comme un lieu réservé simplement aux échanges maritimes, aux activités portuaires et industrielles favorables à l'économie du pays, mais aujourd'hui, cet espace est apprécié dans sa dimension environnementale. La mondialisation et la concurrence accrue dans le milieu marin ont poussé les villes portuaires à s'adapter aux changements des dimensions et l'extension des ports, ce qui a éloigné les villes des quais. Les acteurs des villes portuaires et les managers des entreprises ne peuvent plus ignorer ou négliger les conséquences de leur développement économique sur l'environnement marin et urbain.

La prise de conscience internationale, de la nécessité d'une meilleure préservation des ressources environnementales et de la mise en œuvre d'un développement plus durable, est au cœur des préoccupations des villes portuaires du monde entier. (7^{ème} conférence internationale villes et ports).²

Cette section est consacrée à définir les conséquences des activités de l'EPB, et sa vision envers le développement durable. Ainsi la mise en place d'un système de management environnemental, qui est un élément essentiel dans la politique environnementale de l'EPB.

4.1. L'impact environnemental des activités pratiquées par l'EPB

Comme nous l'avons mentionné dans le chapitre de la présentation de l'organisme d'accueil, les principales missions que l'EPB pratique sont : la manutention et l'acconage. Ces dernières ne s'exercent que grâce à des moyens de transports et de matériels de chargement et de déchargement.

Ces activités ont des impacts négatifs sur l'environnement qu'on a résumé comme suit :

4.1.1. Manutention

- Les matériaux de chargement et de déchargement qui se dégradent avec le temps, ce qui provoque le déversement de la marchandise qui à son tour engendre une pollution de l'air, l'eau et du sol.
- Les trémies non adaptées aux bennes (dimension inadaptée), ce qui entraîne un déversement de la marchandise lors du transport, ainsi une perte de marchandise, provoquant une pollution du sol, et de l'air.

² 7^{ème} conférence internationale villes et ports.

- Quel que 1200 camions fréquente le port de Bejaïa quotidiennement, et ils provoquent des dommages qui peuvent émaner des pots d'échappement (gaz à effet de serre produit par le carburant), le non-bâchage provoque le déversement de la marchandise, les vibrations qui peuvent causer des fissures des maisons lors de leurs passages en ville, ainsi que les nuisances sonores dues aux moteurs thermiques.
- Contact des bennes preneuses avec les trémies et les fonds de cales, ce qui provoque des bruits gênants et qui sont considérés comme une pollution sonore.

4.1.2. L'acconage

- Les engins qui fonctionnent à l'aide des batteries pour le maintien en marche, en raison de l'absence de démarreur, ce qui provoque une importante émission de gaz et de fumées, ainsi qu'un gaspillage d'énergie, impactant ainsi la pollution de l'air.
- Les engins de manutention provoquent des déversements de lubrifiant ce qui contamine le sol.
- Les opérations de lavage et graissage des engins conduisent à l'évacuation des eaux usées chargées de lubrifiants et hydrocarbures.
- Le parc à engins est inadapté et son exigüité provoque un manque d'aération, ce qui provoque la pollution de l'air.
- Les opérations de vidange et d'entretien d'engins de gros tonnage s'effectuent à l'extérieur de l'atelier de maintenance, ce qui provoque une stagnation permanente de produit huileux, ainsi qu'une contamination du sol.
- Les groupes électrogènes utilisés (soudure), en raison de l'exigüité des lieux de travail, sont utilisés à l'extérieur de l'atelier, impactant l'environnement sonore du lieu et la sécurité, étant donné qu'un risque d'explosion est envisageable. Cela engendre également une contamination du sol et la pollution de l'air.
- Une mauvaise manipulation des marchandises ainsi que la présence des déchets encombrants (emballages et autres) contaminent le sol et polluent l'air.
- La pompe à céréales provoque une émanation de poussière, des déversements de marchandises, l'utilisation de gasoil, ainsi qu'un bruit intensif. Ces éléments contribuent à une nuisance sonore importante et la contamination de sol, pollution de l'air et de l'eau.
- Le terminal à bois provoque des chutes, des déchets de bois encombrants et un risque d'incendie doit être pris en compte. Ces points causent l'altération du sol ainsi qu'une pollution de l'air et de l'eau.

4.1.3. Pollution opérationnelle par les navires

Les rejets des navires en mer constituent l'une des sources majeures de la pollution de l'eau, provoquée par le transport maritime. Les émissions rejetées dans les ports sont plus préoccupantes que les rejets en mer, car elles sont plus même d'affecter les populations riveraines, on en trouve plusieurs types :

- Les eaux de ballast qui servent à stabiliser le navire en abaissant la ligne de flottaison.
- Avant d'entrer au port où les bateaux doivent embarquer une nouvelle cargaison, ceux-ci évacuent l'eau de lest qui sera remplacée par le fret.
- L'eau rejetée, généralement, une matière souillée (polluée) par les hydrocarbures, et éventuellement par d'autres déchets présents dans les eaux de ballast (pollution de l'eau).
- Pour les navires pétroliers, l'eau des fonds de cales est, également, contaminée par des hydrocarbures qui polluent les plages et les littoraux, tuent des oiseaux, et contaminent les infrastructures touristiques.
- Les matériaux servent à emballer le fret en vrac et à l'animer pour éviter qu'il ne glisse lorsque le navire bouge (généralement en bois ou en matière plastique, appelés fardages).
- L'élimination des ordures ménagères des navires.
- La pollution atmosphérique causée par les fumées des moteurs des navires.

4.2. La vision du développement durable par l'EPB

On a constaté, pendant la réalisation de notre stage au sein de l'EPB, que l'entreprise s'est engagée à suivre une démarche de développement durable, afin de répondre aux besoins de ses clients, pour protéger son image de marque face à ses concurrents, et aussi pour protéger l'environnement. Mais il est difficile de parler des engagements de l'EPB en faveur de développement durable sans parler de leurs ratifications aux normes internationales ISO, comme des preuves irréfutables de l'exécution de l'EPB aux démarches de développement durable, qui garantissent la dimension environnementale comme la norme ISO 9001, la norme ISO 14001 et la norme OHSAS 18001. Ces normes répondent parallèlement à leurs besoins économiques et à la satisfaction de leur clientèle par la mise en place d'outils qui amoindri la pollution, comme la construction de fausses étanche et d'engins pour la dépollution.

D'après l'interview à la Radio Soummam du PDG de l'EPB ; le port de Bejaïa a mis au point une stratégie qui est bénéfique pour le port ainsi que pour la ville, dans le but d'éviter les encombrements de l'avenue des frères Armani et consacrer entièrement la brise de mer au tourisme (apport d'équité sociale).

Il a ajouté aussi que les semi-remorques, n'entreront plus dans le port pétrolier pour le transport du gasoil à cause de la réalisation de pompes spéciales, dans le transfert du gasoil, en reliant l'arrière-port au port pétrolier, les camions se chargeront donc à l'arrière-port sans entrer dans le port.

Et la pratique de l'EPB au RSE se voit dans les engagements de ses dirigeants ce que nous allons voir ci-dessous.

4.3. La Responsabilité Sociale de l'Entreprise RSE

L'EPB s'est engagée dans une politique RSE explicite, dans le but de gagner la confiance de sa partie prenante et de protéger son image devant ses concurrents. Il faut savoir que l'EPB est l'une des rares entreprises à s'engager dans cette politique (ISO 9001) qui a amélioré ses performances économiques.

La démarche de la RSE a fait de l'EPB un leader de l'activité portuaire au niveau national. Ainsi, elle a été choisie par l'Union européenne en octobre 2008 pour collaborer sur le projet d' « Autoroute de la Mer » du projet MEDAMOS dans le but de relier le port de Bejaïa avec les ports de Barcelone et Marseille en vue de garantir un développement durable et introduire les questions de sécurité et de l'environnement.

La triple certification de l'EPB est une manière de satisfaire les besoins des clients (ISO 9001), des riverains (ISO 14001) et du personnel de l'entreprise (OHSAS), cette dernière a permis à l'EPB de réaliser des investissements et la recherche de partenaires avec des entreprises privées et l'aménagement du fond de mer (investissements immatériels).

L'EPB adopte un système de contrôle :

- ❖ Système de contrôle externe : s'exerce par l'environnement légal, politique et réglementaire et aussi par le marché (marché du travail, bien et service, marchés financiers)
- ❖ Système de contrôle interne : la surveillance est assurée par les dirigeants entre eux et par les parties prenantes d'une façon directe ou indirecte

Les managers de l'EPB veulent adopter une politique d'autofinancement indépendante à l'égard de la SOGEPORT, et comptent suivre une politique managériale spécifique à l'EPB, ainsi ils veulent démontrer qu'une entreprise publique peut être mieux gérée qu'une entreprise privée.

Les engagements de l'EPB dans ses prises de décision signifient la pratique de RSE par ses cadres.

4.4. Système de management environnemental (SME)

Avant la mise en place d'un SME, l'EPB répond aux exigences de la norme ISO 14001 dans le plan de structuration d'une politique environnementale et organise les grandes lignes de ce système comme suit :

- Elle organise et identifie son programme environnemental ;
- La détermination des critères et méthodes qui assurent la maîtrise environnementale ;
- L'identification des procédures du SME ;
- Surveillance du fonctionnement de la démarche et suivi ;
- Mesurage et évaluation du processus ;
- Maîtrise des risques environnementaux.

Selon la norme ISO 14001 le SME doit être planifié comme suit :

- La rédaction d'une politique environnementale ;
- La planification des actions à mettre en œuvre ; □ La mise en œuvre et le fonctionnement du SME ;
- La revue de direction.

4.4.1. Structure et responsabilité

Avant de prendre la décision de mettre en œuvre un SME, l'EPB désigne une personne ou plus qui maîtrise cette responsabilité et est capable de gérer cette structure. Il met à la disposition de ces personnes les moyens essentiels pour bien commencer le déroulement du SME. La fonction de chaque personne doit être affichée dans l'organigramme de l'EPB selon leur :

- Leur dénomination de poste ;
- Leur statut ;
- Les définitions sommaires des tâches ;
- Les profils et exigences du poste.

4.4.1.1. Un délégué de la direction du Management de la Qualité et de l'Environnement (DMQE)

Cette personne sera affectée pour l'exécution des tâches ci-dessus :

- La mise à disposition du personnel de l'ensemble des outils essentiels ;
- Éviter les problèmes hiérarchiques ;
- L'animation et l'implantation de suivi ainsi que la mise en œuvre du SME.

4.4.1.2. Délégué de la fonction qualité environnement

On trouvera dans cette fonction que l'EPB désigne quelques comités qui se charge de la qualité et environnement comme :

➤ Un comité de qualité et environnement

Qui a pour objectif de :

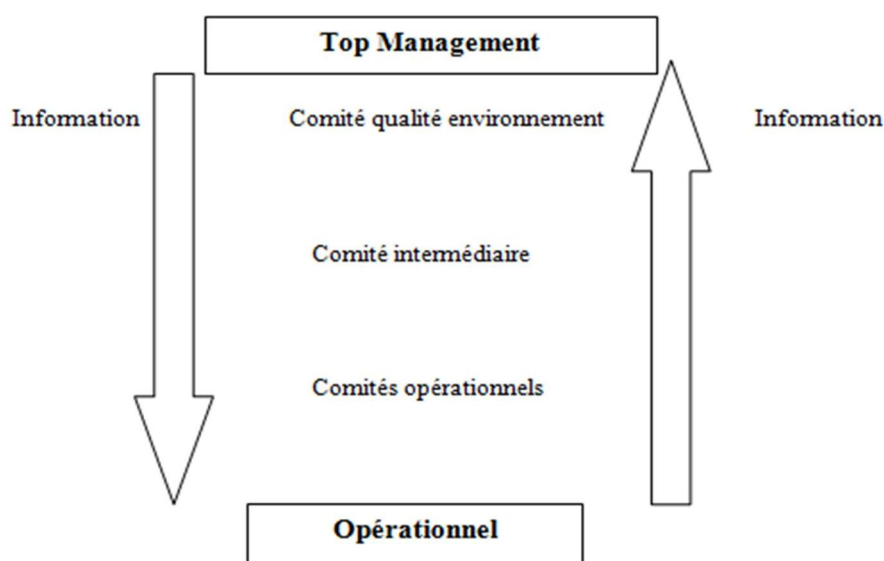
-Réunir le PDG, DMQE et le directeur de structure afin de tracer les grandes lignes directrices de SME, en vue de discuter des responsabilités de ce comité qui sont :

- La détermination des objectifs environnementaux ;
- Consentir les documents environnementaux ;
 - Le suivi du programme de management environnemental ;
 - La réactualisation du SME ;
 - Le contrôle des moyens disponibles pour la réalisation de ses objectifs ;
 - L'analyse des rapports de l'audit interne
 - De faire un corrigé des résultats et déduire un rapport correctif ;
 - L'organisation des activités à moyens et à long terme ;
 - L'organisation des réunions.

➤ Le comité intermédiaire : elle se compose des correspondants suivants :

- L'informaticien : pour la vérification de suivi du SME.
- L'archiviste : il est chargé de l'archivage des documents et d'envoyer les coordonnées au centre des activités ;
- Le Formateur qui est chargé de l'information et de l'identification des besoins en formation ainsi que les compétences requises.
- Le communicateur : il alloue et répartit tous types d'information que ce soit au niveau technique, économique, social et environnemental ;
- Les auditeurs : désignés par la DMQE, ils sont chargés d'assurer les quatre principes d'amélioration continue(PDCA) (planifier, faire, vérifier, agir) ;
- Les comités qualité opérationnels : qui se divise en trois comités, comité-remorquage, comité de manutention et comité-capitainerie. Ces trois se réunissent une fois par semaine.

Figure n°11 : Représentants de la fonction qualité environnement



Source : document interne à l'EPB.

4.4.2. Compétence, formation et sensibilisation

Elle a comme objectif d'assurer le savoir-faire nécessaire aux personnels et leur permettre d'avoir le niveau élevé de compréhension et de connaissances que la norme ISO 14001 exige.

4.4.3. Communication

C'est une étape très importante dans la mise en place du SME, elle se partage en deux types :

➤ Communication interne

Dans ce genre l'EPB fait appel :

- Aux réunions de sensibilisations du personnel ;
- A la publication d'un journal interne ;
- A une boîte à idées ;
- A la diffusion des documents environnementaux.

➤ Communication externe

On trouve dans ce genre :

- Les sites internet sont des sites de l'EPB comme : www.leportdebejaia.dz.com ;
- Focus groupe (clients, partenaires...) ;
- Les organisations de volontariats ;
- Le journal externe comme. Bejaia port info.

4.4.4. La documentation du SME

L'EPB décrira un manuel environnement qui englobe tous les éléments du SME. La nécessité de maîtrise des documents est exigée par la norme ISO14001 de sorte que l'EPB

crée ses documents et les tient à jour pour avoir un SME efficace. L'EPB vérifie donc toujours les documents environnementaux et les diffuse à chaque changement et effectue les archives des anciennes procédures.

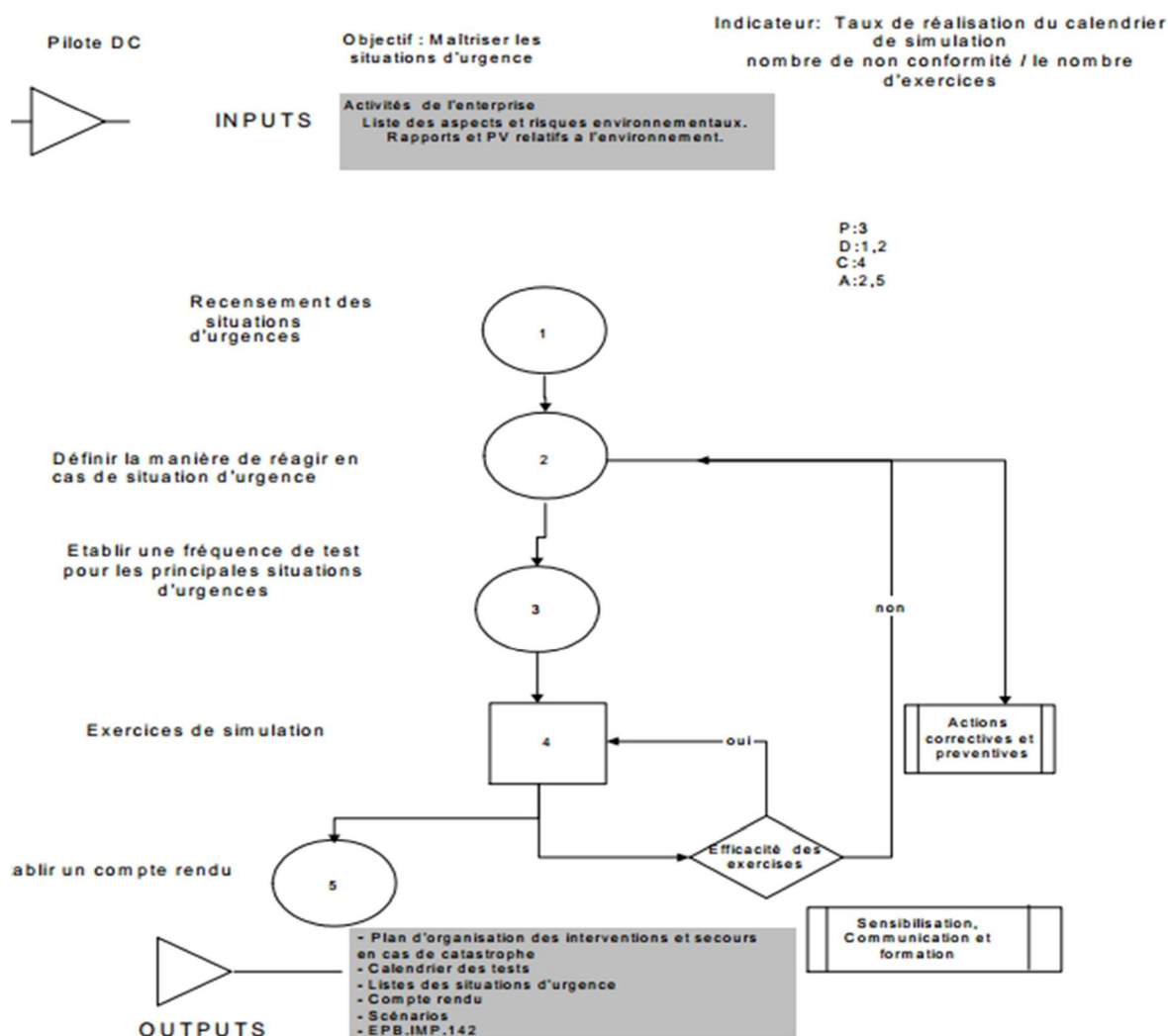
4.4.5. La maîtrise opérationnelle

EPB développe ses nouvelles procédures dans le but de maîtriser les impacts environnementaux, et d'identifier parmi ses activités, celles qui ont une influence sur l'environnement.

4.4.6. Préventions des situations d'urgences et l'aptitude de réaction

L'entreprise portuaire de Bejaïa prend en considération les précautions requises en cas d'incendies, fuites, explosions...etc. Elle organise des plans de lutte contre ces risques identifiés.

Figure n°12 : Prévention des situations d'urgence.



Source : document interne de l'EPB

4.4.7. Contrôle et actions correctives

Dans cette partie l'EPB a vérifié que son système fonctionne d'une manière convenable et son plan d'action environnemental suit régulièrement les règles planifiées d'avance. Ce point implique :

4.4.7.1. La surveillance et mesurage

C'est la vérification opérationnelle des indicateurs de performance, dans ce cas l'EPB a mis en œuvre un processus de surveillance, de mesure d'analyse afin d'étendre :

- La conformité de son SME ;
- La conformité de ses services ;
- Le suivi d'évaluation, de modification et d'amélioration dans ses actions.

4.4.7.2. Non-conformité et actions correctives et préventives

L'EPB fusionne son SME avec le SMQ (système de management de qualité) dans le but de constituer un tableau de bord unique pour traiter les non-conformités, l'EPB envisage deux méthodes d'intervention :

- Le processus de traitement des produits afin de vérifier les exigences relatives de ses marques.
- La prévention des actions correctives pour déterminer les causes de non-conformité et décider des solutions à apporter pour remédier à ces situations pour le futur.

4.4.7.3. L'enregistrement

Les enregistrements servent comme des preuves que le SME fonctionne et permettent aussi de définir les mesures appliquées dans le SME par l'EPB.

4.4.7.4. L'audit du SME

EPB met en place d'auditeurs ayant une expérience dans le domaine pour couvrir les exigences de la norme ISO14001 et cela dans le but :

- D'avoir un audit du SME ;
- Un audit réglementaire ;
- Effectuer l'audit des outils de communication interne et externe.

4.4.8. La revue de direction

C'est la dernière étape que l'EPB élabore dans son SME, elle lui permet de réaliser la boucle PDCA d'amélioration continue, pour garantir la satisfaction et l'efficacité de système et tirer d'avantages dans les fuites qui existent dans le déroulement de SME et de les diffuser aux membres de la cellule environnementale pour les mettre à jour.

❖ Un bref aperçu sur la mise en place d'un système de management intégré par l'EPB (SMI)

Durant notre étude, dans l'entreprise portuaire de Bejaia, nous avons constaté que l'entreprise a consacré tout un département pour le management environnemental intégré (DMI), ce qui induit qu'elle veille à la satisfaction de ses clients en offrant les meilleures qualités de service, sans négliger le respect de l'environnement.

Afin de répondre aux exigences de ses clients, l'EPB s'est engagé à adopter une politique environnementale de qualité, en ratifiant la norme ISO 9001 en 2000, pour l'élaboration d'un système de management de qualité (SMQ).

Comme on l'a cité précédemment l'EPB suit une politique de management environnemental (SME),

Le SMI fait de l'entreprise portuaire de Bejaia un cas unique au Maghreb et en Méditerranée pour leur certification au référentiel OHSAS 18001 en 2007, cette certification est appliquée par le département de management intégré.

4.5. La relation entre le port et ville

Le port et la ville doivent collaborer ensemble afin de concevoir une politique propice aux activités maritimes pour en tirer profit des mutations et des perspectives de développement qui en résultent.

La relation entre le port et la ville du point de vue économique ; est représentée par le bénéfice de la présence du port avec l'activité de la ville, par la création d'emplois pour les habitants, ainsi que dans certains cas le moteur du développement physique de la ville.

Et du point de vue spatial ; le port et la ville n'avaient pas de frontière précise, ils s'imbriquaient. Ils n'existaient pas d'activités productives, commerciales ou portuaires aux mêmes endroits.

Les infrastructures installées à l'extérieur ou dans l'enceinte urbaine du port, constituées pour faciliter la navigation ont favorisé ainsi l'extension de ce dernier.

Mais des affaiblissements peuvent aussi être notés ; les relations entre le port et la ville peuvent être appréhendées, tout d'abord par la transformation et la réorganisation interne de l'espace portuaire.

Ainsi que par la construction et la création d'énormes complexes portuaires bien déterminés dans l'espace par rapport à la ville. On note aussi que des relations conflictuelles se manifestent sur le territoire comme la difficulté de la compréhension par le manque de communication à cause de l'éloignement progressif entre le port et la ville.

La taille des villes s'est transformée de manière radicale, ce qui entraîne un changement sur le mode de vie et les valeurs traditionnelles de la ville, et ce, à cause des besoins du port de nouvelles infrastructures et d'équipements modernes qui poussent le port à élargir les terrains d'exploitation.

La nécessité absolue de la question du mode de vie est le problème auquel les villes doivent trouver des solutions, avec la collaboration des ports.

La pérennité (durabilité) de la ville portuaire se définit par un pacte entre le port et la ville, impliquant une redéfinition des équilibres préétablis et la mise en place d'un nouveau cadre de relations sur la base d'une nouvelle identité du port et de la ville visant à en revitaliser la vocation maritime et commerciale. (CNUCED, M.A. Pesquera, J.R. Ruiz, p25)³.

La recherche de mode de protection de l'environnement est l'une des préoccupations majeures de port dans son adoption des stratégies de développement durable.

Tous types de catastrophes causées par les activités portuaires comme le déversement des marchandises, stockage des marchandises, le chargement et le déchargement des cargaisons et aussi la taille des navires, ont des conséquences écologiques qui nécessitent des mesures de prévention et de précaution pour limiter ces phénomènes

Conclusion :

Considéré comme un port mixte, le port de Bejaïa permet à l'entreprise portuaire de réaliser des gains grâce aux diverses marchandises.

On constate d'après notre analyse qu'il y a un déséquilibre sur les échanges internationaux qui s'explique par le fait que les importations enregistrent une augmentation et les exportations enregistrent une diminution, mais n'empêche que le chiffre d'affaires de l'entreprise n'a pas cessé d'augmenter, en raison des compétences, performances et le capital humain de l'entreprise.

L'entreprise portuaire de Bejaïa n'exerce jamais son métier de façon totalement indépendante, mais toujours dans le cadre d'un partenariat aux multiples facettes avec l'autorité portuaire.

³ CNUCED, M.A. Pesquera, J.R. Ruiz, p25.

L'EPB, à elle seule ne peut être entreprise puisqu'elle dépend de l'arrière-pays et de sa capacité à produire, à exporter et des infrastructures en dehors du port c'est-à-dire la desserte portuaire.

Les activités de l'EPB, à savoir la manutention et l'acconage ont poussé l'entreprise à adopter une stratégie environnementale, apparue dans leur signature aux normes d'ISO (14001, 9001, OHSAS 18001), afin de l'intégrité de l'environnement tout en restant performant économiquement.

Conclusion générale

Dans cette étude nous avons tenté de fournir un aperçu sur la relation ville et port, où ces derniers entretiennent des relations les plus complexes, de fait de leurs localisations, et cette relation est toujours conflictuelle dans la mesure où il s'agit d'articuler des intérêts divergents sur un projet qui concerne un territoire commun pour aboutir à des solutions communes et adéquates.

L'activité portuaire reste comme une arme à double tranchant. D'un côté, source de richesse pour l'économie nationale et en particulier pour sa région d'implantation et contribue à l'amélioration de niveau de vie urbaine. Et dans l'autre côté, a des impacts néfastes sur l'environnement.

Le port est une infrastructure stratégique et un maillon essentiel dans les échanges mondiaux, réduit les obstacles au commerce international, et ceux grâce au développement du transport maritime qui accompagne la croissance des échanges. Le port facilite la circulation des marchandises ainsi que l'augmentation de la production des services en répondant aux besoins des clients dans les meilleures conditions possibles.

Le rôle joué par l'entreprise portuaire de Bejaïa au service socio-économique est irréfutable, à savoir, la création de richesse, d'emplois directs, indirects et induits ce qui a poussé les entreprises à améliorer ses infrastructures et l'ensemble de ses activités.

L'ouverture de l'entreprise portuaire de Bejaïa vers un partenariat étranger est stratégique, car elle vise à réhabiliter les ports, favoriser leurs connexions au réseau maritime mondial et permettre à l'Algérie d'éviter que les marchandises qui lui sont destinées transitent par d'autres ports méditerranéens.

L'EPB est un pôle attractif bénéficiant de la localisation géographique. Ce qui a permis la renter des différents flux portuaires.

À travers ses activités économiques, l'entreprise portuaire de Bejaïa, n'a pas négligé l'environnement extérieur, c'est pour cette raison qu'elle a mis en évidence la notion du développement durable dans leur stratégie, afin de faire face aux défis de la durabilité.

L'intégration de la responsabilité sociale au sein de l'entreprise reste une volonté éthique suivie par les managers. Et la mise en œuvre d'un SME, répond aux exigences de la norme ISO 14001, rendant ainsi l'entreprise portuaire de Bejaïa plus compétitive en face de leurs concurrents et de se hisser au premier rang au niveau national, et d'essayer d'atteindre le niveau des autres ports mondiaux. La signature des normes mondiales est la preuve que l'entreprise portuaire de Bejaïa est en bon chemin.

Notre objectif visé dans cette étude et de faire surmonter aussi les impacts négatifs que fait peser l'activité portuaire sur le développement durable de la ville, et son arrière-pays comme la pollution engendrée par les opérations de manutentions et d'acconages a savoir la pollution de l'eau, de l'air, et de sol ainsi les nuisances sonores provoquées par les bennes preneuses ,la poussière engendrer par la pompe à céréales .

Malgré les difficultés rencontrer lors de la réalisation de ce travail, notamment en ce qui concerne le manque du temps et d'information, nous avons pu mettre en exergue quels aspects relatifs aux relations du port et la ville et plus particulièrement faire apparaitre les externalités négatives et les solutions envisagées pour y faire face.

Le sujet ouvre de nouvelles perspectives de rechercher, à cet effet, nous pouvons poser la question suivante : est-ce que l'entreprise portuaire de Bejaia arrivera un jour à maitriser les impacts négatifs, notamment environnementaux sur la ville ? .

Bibliographie

Ouvrages

- **André Sobczak, Nicolas Minvielle., (2011)** Responsabilité globale, manager le développement durable et la responsabilité sociale des entreprises, Ed : Vuibert.
- **Celine Merlin-Brongniart., Marc-Hubert Depret, Pierre Le Masne ;** Développement Durable et responsabilité sociale des acteurs, Ed : Marché & Organisation ; cahier d'économie de gestion de la côte d'Opale.
- **Corinne Gendron., (2007) ;** Vous avez dit développement durable ? éd : presses internationales polytechnique.
- **DOMINIQUE wolff, DION michel (2007),** le developpement durable : theorie at application au management, Edition : dunod, paris.
- **Eddy Bauraing, Jacques Nicolas, Marianne Von Frenckell., (2000) ;** Mise en place d'un système de management environnemental, Luxembourgeoise, Ed. : fondation universitaire.
- **Eric Bezou., (1997),** Système de management environnemental, audit, certification et règlement Eco-audit, France : Ed. AFNOR.
- **F. Guérin, C-H. Fredouet, (2005).** Le management portuaire, les nouveaux enjeux, paris :
Ed. E-thèque.
- **Jean Grosdidier de Maton., (1999).** Droit, économie et finances portuaires, Paris : Ed presse ponts de chaussées.
- **J.SALAMITOU., (2004).** *Management Environnemental. Application à la norme ISO14001 révisée*, Paris : Ed. DUNOD.
- **G.P. GOND et J. IGALENS, (2006),** manager la responsabilité sociale de l'entreprise : déficit risque et nouvelle pratique, Ed : DUNOD paris.
- **O. Merk. , et al. (2010) .,** compétitivité des villes portuaires : le cas de l'axe de seine, France, édition OCDE.
- **Pierre Bauchet., (1998).**, Les transports mondiaux, instruments de domination, Paris, Ed : Economica.
- **Pierre Bauchet. , (1991).** Le transport international dans l'économie mondiale, Paris, Ed : Economica,
- **Pierre Bauchet, (1992),** le transport maritime, paris, Ed : Economica.
- **P. Baracchini., (2001).** Guide à la mise en place du management environnemental en entreprise selon ISO 14001, Presse Polytechnique et universitaire Romandes, Lausanne.

- **R.Anthony., (2005)** : Guide pratique du développement durable, Ed : AFNOR.
- **S. Yonkyeu., (2011).** Système de management environnemental, 15^{ème} École d'été en évaluation environnementale.
- **Valerie. B :** Pratiquer le management de l'environnement : les réponses à vos questions, Ed : AFNOR
- **WACKER NAGERS ET RESS, (1999),** NOTRE EMPREINTE ECOLOGIQUE, Edition Eco société PARIS

Mémoires et thèses.

- ◆ **Charles Kazaz ;** La responsabilité sociale de l'entreprise C'est quoi ? Et pourquoi ? Présentation de à l'AQVE le 15 novembre 2012.
- ◆ **E. Simonet, (2003),** système de management environnemental, synthèse disponible sur : [www.laplateforme.org/IMG/pdf/SME_synthese .pdf](http://www.laplateforme.org/IMG/pdf/SME_synthese.pdf) .consulté le 26/02/2015.
- ◆ **K. Davies., (1960).** Can business afford to ignor its social responsibilities? Ed : management review.
- ◆ **Ivana. Rodić (2007).,** Responsabilité sociale des entreprises –le développement d'un cadre européen, Genève, Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme d'études approfondies en études européennes
- ◆ **R. Rascacagneres., (2004).** Mise en œuvre d'un Système de Management Environnemental. Mémoire des DEES, Université Savoie, Lyon. Disponible sur : www.ddrhonealpesraee.org/doc/.../AT_Ecoresp_stageRRascagnieres.pdf
- ◆ **S. Merzoug ; (2005). ;** la place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaïa, mémoire de Magister, Université de Bejaia.

Rapports et revues

- ◆ Comité français pour l'Environnement et le Développement Durable 2002.
- ◆ Rapport de la 113^{ème} table ronde d'économie des transports, paris 1998, la desserte terrestre des ports maritimes, centre de recherche économique).
- ◆ Rapport CREOCEAN service et conseil en environnement littoral et marin et océanographie, la rochelle, novembre 2010.
- ◆ Conseil consultatif régional de la mer le guide des métiers de la mer et du littoral, les acteurs du transport, janvier 2014.
- ◆ Nicolas TERRASSIER, Synthèse n°3 : la mesure de la valeur ajoutée liées aux activités portuaires, ISEMAR- décembre 1997.

- ♦ Annuaire statistique de l'EPB.

Sites internet

<http://WWW.agora21.org/entreprise/ii.htm>

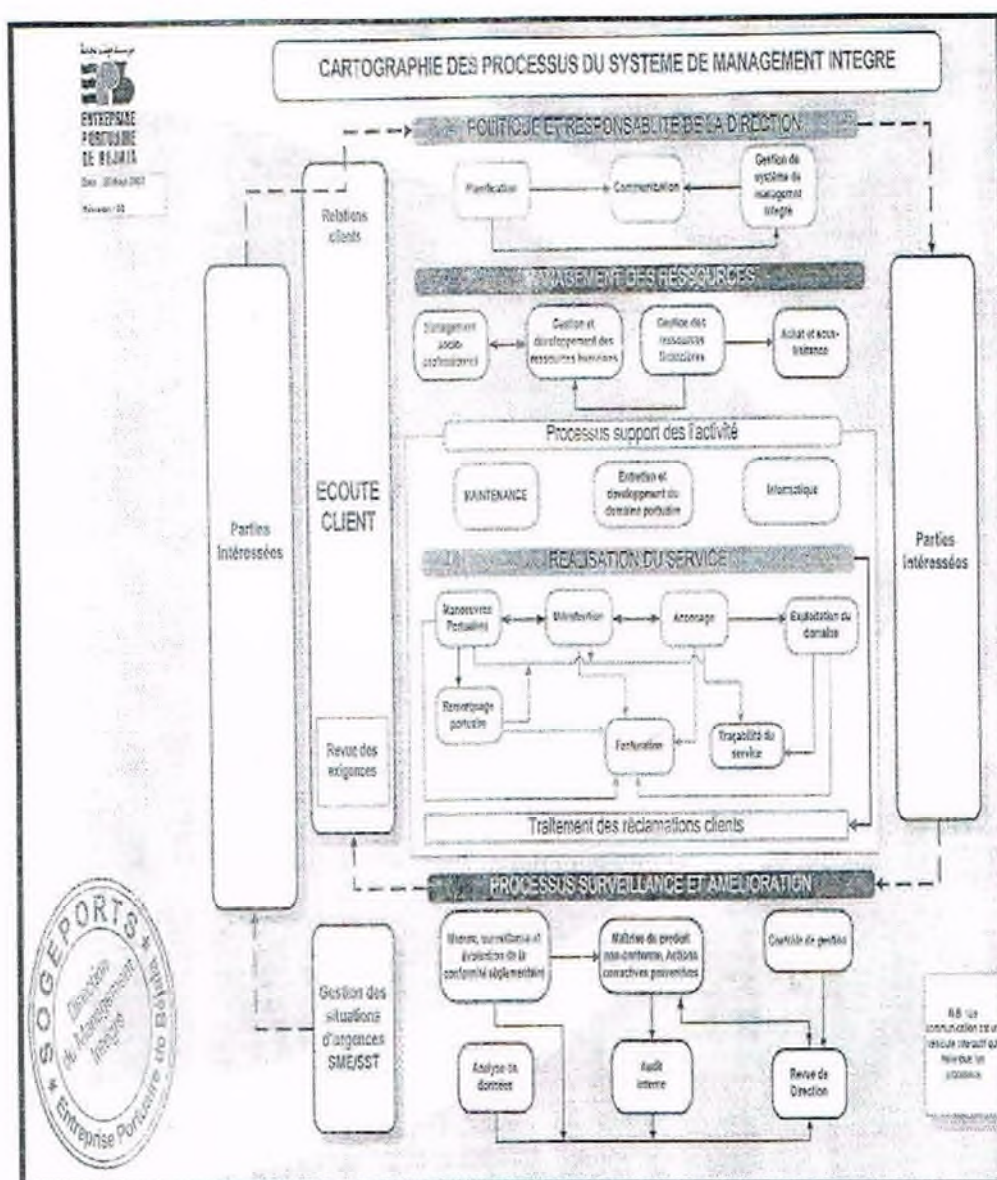
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-preservation-de-la-ressource-en.html>

www.leportdebéjaia.dz.com

Annexes

La cartographie de l'entreprise portuaire de Bejaia

La cartographie de l'entreprise portuaire de Bejaia



Les couts de certification de l'EPB



Les coûts de certification de l'EPB

Proposition	Dossier : 011085		Prix en dollars US	
Description des prestations	QTTE	Devise	Prix unitaire	Montant
OHSAS 18001 :2007				
Audit de réenregistrement	1	USD	6325.00	6325.00
ISO 9001 : 2008				
Audit de suivi S1	1	USD	3200.00	3200.00
ISO 14001 : 2008				
Audit de suivi S2	1	USD	4050.00	4050.00
Montant total		US Dollars		13 575.00

Proposition 1649	Dossier # : 011085		Prix en dollars US	
Description des prestations	QTTE	Devise	Prix unitaire	Montant
S2				
Audit de suivi	1	USD	3325.00	3325.00
Redevance annuelle : Frais d'accréditations (SCC)	1	USD	150.00	150.00
Redevance annuelle : Frais d'accréditations (IQ Net)	1	USD	150.00	150.00
Montant Total		US Dollars		3625.00 USD

Proposition 1927	Dossier # : 011085		Prix en dollars US	
Description des prestations	QTTE	Devise	Prix unitaire	Montant
OHSAS 18001 : 2007				
Audit de suivi S2	1	USD	3230.00	3230.00
ISO 9001 :2008				
Audit de réenregistrement	1	USD	4950.00	4950.00
ISO 14001 : 2004				
Audit de suivi S1	1	USD	4050.00	4050.00
Montant total	US Dollars		4950.00	

Le connaissance maritime

Shipper SAFET SPA CORSO VITTORIO EMANUELE II NR 111 10128 TURIN ITALY		Bl. No. 1	
Consignee / Consignee to TO ORDER OF BNP PARIBAS EL DJAZAIR			
Notify address TECHNOACIER SARL VOIE H ZONE INDUSTRIELLE DE ROUBA ROUBA ALGER ALGERIE		Carrier: ANTARES Transport GmbH Zwingerwall 1 38640 Goslar - Germany	
Pre-carriage by*		Place of receipt by pre-carrier*	
Vessel ARIKAN DADAYLI		Port of loading LA SPEZIA ITALIAN PORT	
Port of discharge BEJAIA PORT		Place of delivery by on-carrier*	
Marked and Nos. SAFET TORINO ITALIE TECHNOACIER ALGER TYPE DE MATERIEL ... DIA MM ... COLIS NR ... DE ... POIDS BRUT KG ... POIDS NET KGS ...		Number and kind of packages, description of goods 78 BUNDLES ACIER DE CONSTRUCTION* IRREVOCABLE DOC.CREDIT NUMBER 09990LCA1008936 CFR BEJAIA PORT FREIGHT PREPAID	
		Gross weight KG. 113.991.=	
		Measurement CBM	
SHIPPED ON BOARD FREIGHT PREPAID Ship and/or Cargo lost or not lost			
SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of Discharge or so near thereunto as the Vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated to the left plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. IN WITNESS whereof the Master of the said vessel has signed the number of original Bills of Lading stated below, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.			
Daily demurrage rate (Additional Clause A)		Freight payable at PAID	
Place and date of issue LA SPEZIA, 18/02/2011		Number of original Bill. 3/THREE	
Signature			

* Applicable only when document used as a Through Bill of Lading

les logos des certifications iso signées par l'EPB



Compte de resultat par nature au 31/12/2012.



ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA
ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA
Exercice 2012

COMPTES DE RESULTAT
(Par Nature)
Arrêté au : 31/12/2012

Libellé	Note	Exercice	Exercice précédent
Chiffre d'affaires		4 448 874 223,27	3 564 959 046,35
Variation stocks produits et en cours			
Production immobilisée			
Subventions d'exploitation			
I. PRODUCTION DE L'EXERCICE		4 448 874 223,27	3 564 959 046,35
Achats consommés		-125 408 142,25	-152 500 266,49
Services extérieurs et autres consommations		-200 462 164,61	-177 784 472,04
II. CONSOMMATION DE L'EXERCICE		-325 870 306,86	-330 284 738,53
III. VALEUR AJOUTEE D'EXPLOITATION (I-II)		4 123 003 916,41	3 234 674 307,82
Charges de personnel		-1 641 392 000,10	-1 189 253 084,31
Impôts, taxes et versements assimilés		-112 347 970,59	-77 066 014,01
IV. EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION		2 369 263 945,72	1 968 355 209,50
Autres produits opérationnels		59 075 065,14	42 457 103,94
Autres charges opérationnelles		-23 081 444,35	-55 241 798,34
Dotations aux amortissements et aux provisions		-640 091 092,75	-602 180 473,30
Reprise sur pertes de valeur et provisions		180 241 221,94	171 981 782,50
V. RESULTAT OPERATIONNEL		1 945 407 695,70	1 525 371 824,30
Produits financiers		451 297 781,47	281 126 228,84
Charges financières		-10 698 245,63	-21 461 483,48
VI. RESULTAT FINANCIER		440 599 535,84	259 664 745,36
VII. RESULTAT ORDINAIRE AVANT IMPOTS (V+VI)		2 386 007 231,54	1 785 036 569,66
Impôts exigibles sur résultats ordinaires		-519 029 899,35	-437 675 514,00
Impôts différés (Variations) sur résultats ordinaires		41 112 653,56	52 714 935,59
TOTAL DES PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES		5 139 488 291,82	4 060 524 161,63
TOTAL DES CHARGES DES ACTIVITES ORDINAIRES		-3 231 398 306,07	-2 660 448 170,38
VIII. RESULTAT NET DES ACTIVITES ORDINAIRES		1 908 089 985,75	1 400 075 991,25
Eléments extraordinaires (produits) (à préciser)			
Eléments extraordinaires (charge) (à préciser)			
IX. RESULTAT EXTRAORDINAIRE			
X. RESULTAT NET DE L'EXERCICE		1 908 089 985,75	1 400 075 991,25
Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence (1)			
XI. RESULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDE (1)			
Dont part des minoritaires (1)			
Part du groupe (1)			
(1) à utiliser uniquement pour la présentation d'états financiers consolidés			

Le compte de resultat au 31/12/2013.

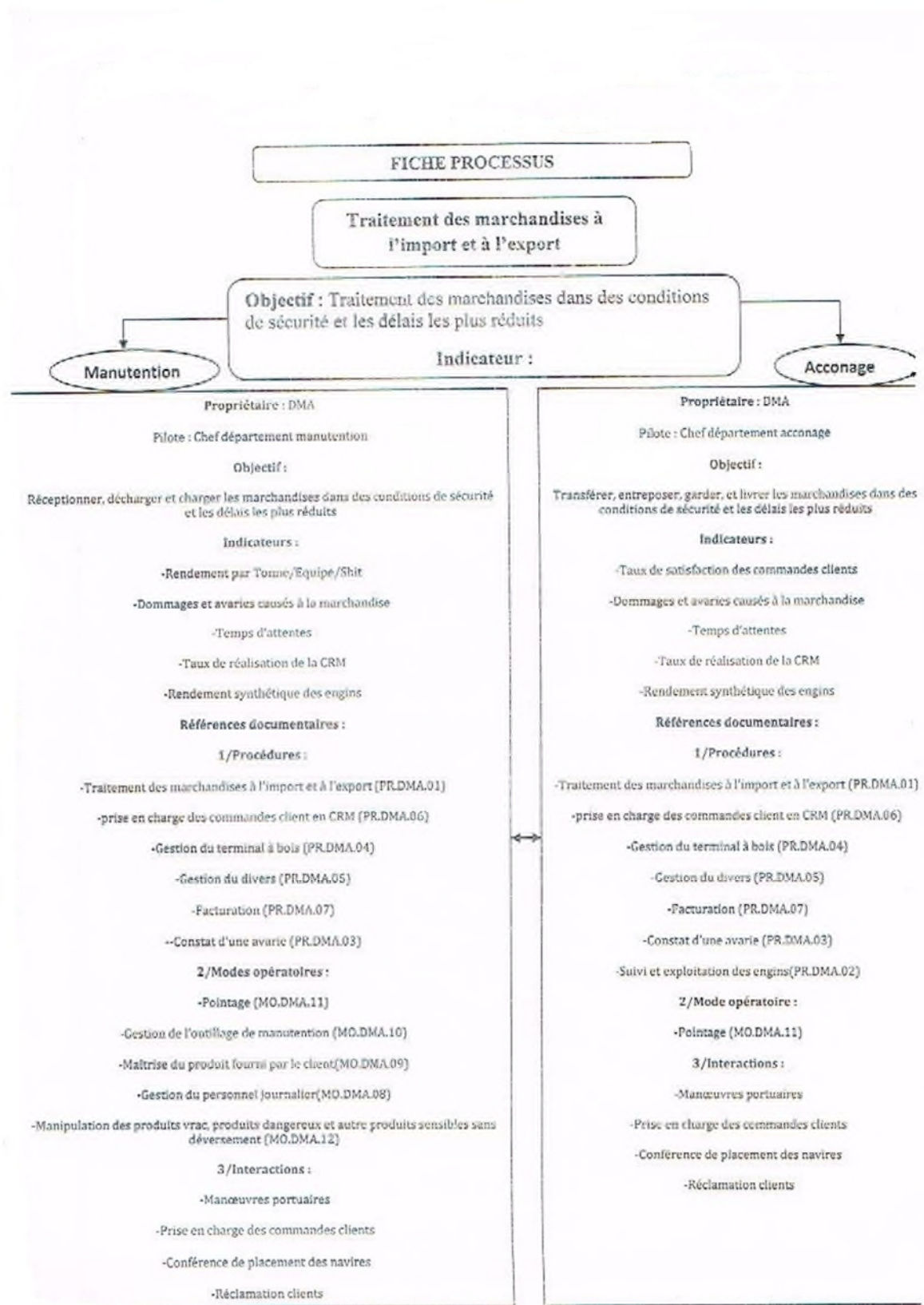


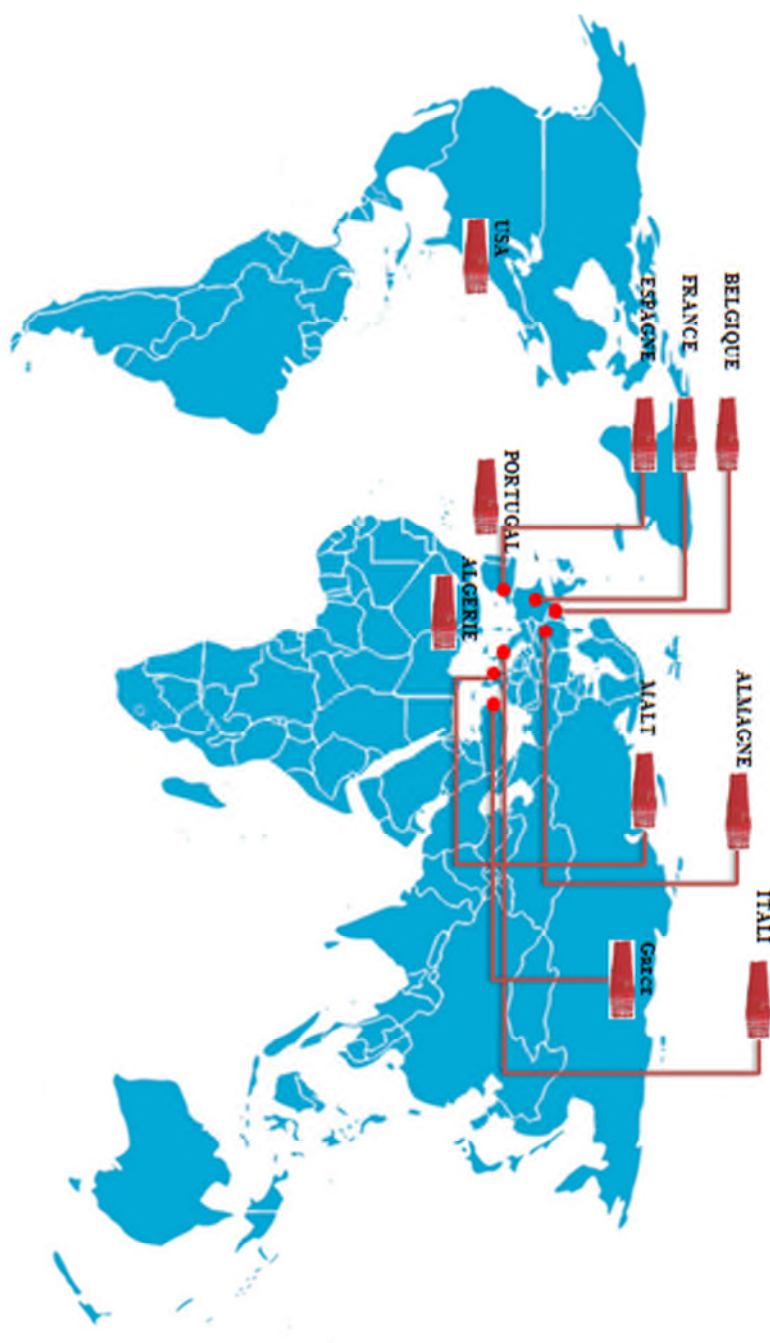
ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA
ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA
Exercice 2013

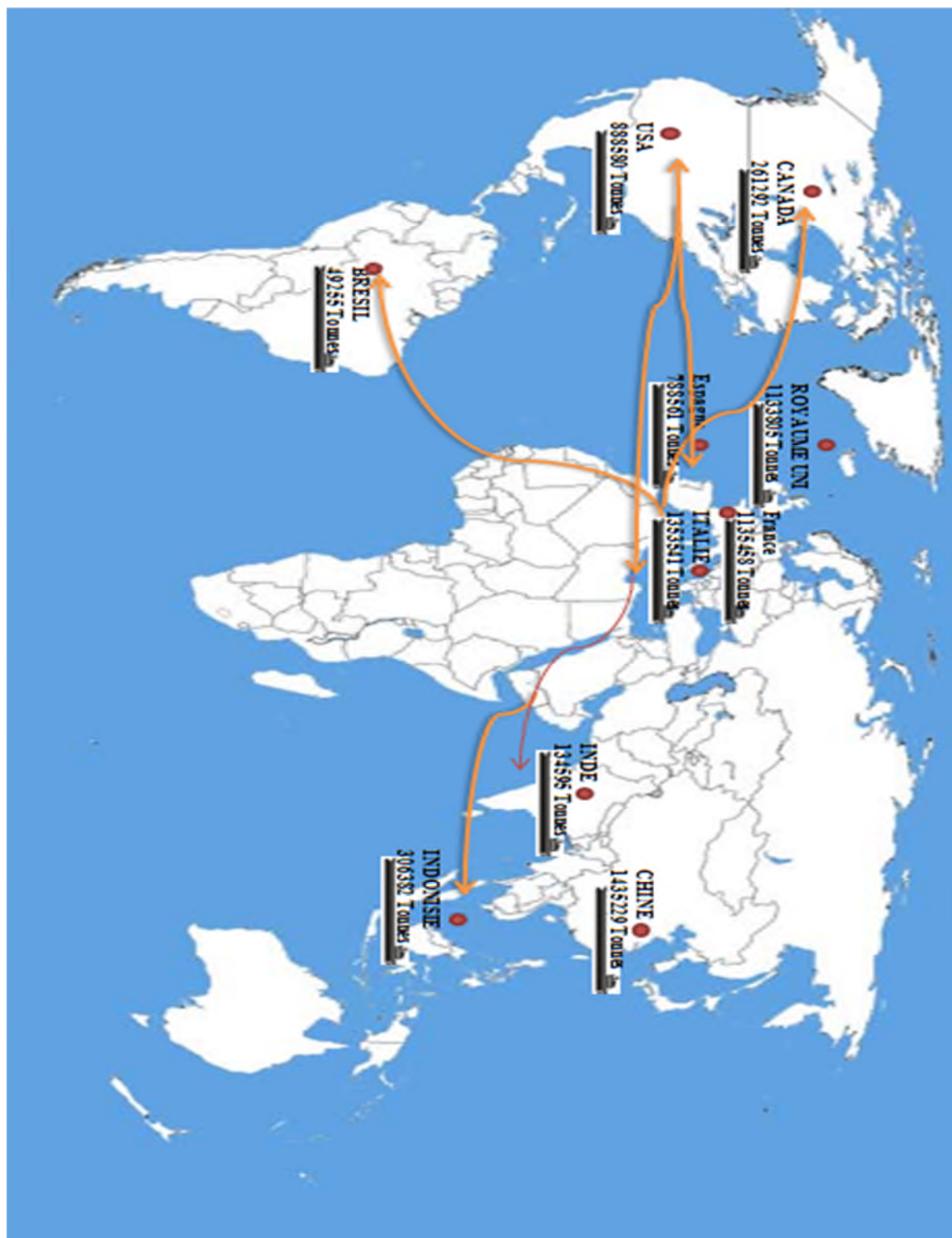
COMPTES DE RESULTAT (Par Nature) Arrêté au : 31/12/2013

Libellé	Note	Exercice	Exercice précédent
Chiffre d'affaires		4 755 464 854,55	4 448 874 223,27
Variation stocks produits et en cours			
Production immobilisée			
Subventions d'exploitation			
I. PRODUCTION DE L'EXERCICE		4 755 464 854,55	4 448 874 223,27
Achats consommés		-155 892 326,58	-125 408 142,25
Services extérieurs et autres consommations		-328 472 088,86	-200 462 164,61
II. CONSOMMATION DE L'EXERCICE		-484 364 415,44	-325 870 306,86
III. VALEUR AJOUTEE D'EXPLOITATION (I-II)		4 271 100 439,11	4 123 003 916,41
Charges de personnel		-1 817 833 526,35	-1 641 392 000,10
Impôts, taxes et versements assimilés		-138 480 029,20	-112 347 970,59
IV. EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION		2 314 786 883,56	2 369 263 945,72
Autres produits opérationnels		159 760 320,16	59 075 065,14
Autres charges opérationnelles		-18 618 917,18	-23 081 444,35
Dotations aux amortissements et aux provisions		-677 365 312,49	-640 091 092,75
Reprise sur pertes de valeur et provisions		30 053 798,70	180 241 221,94
V. RESULTAT OPERATIONNEL		1 808 616 772,75	1 945 407 695,70
Produits financiers		287 269 310,59	451 297 781,47
Charges financières		-34 065 239,11	-10 698 245,63
VI. RESULTAT FINANCIER		253 204 071,48	440 599 535,84
VII. RESULTAT ORDINAIRE AVANT IMPOTS (V+VI)		2 061 820 844,23	2 386 007 231,54
Impôts exigibles sur résultats ordinaires		-497 815 553,00	-519 029 899,35
Impôts différés (Variations) sur résultats ordinaires		47 987 209,75	41 112 653,56
TOTAL DES PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES		5 232 548 284,00	5 139 488 291,82
TOTAL DES CHARGES DES ACTIVITES ORDINAIRES		-3 620 555 783,02	-3 231 398 306,07
VIII. RESULTAT NET DES ACTIVITES ORDINAIRES		1 611 992 500,98	1 908 089 985,75
Eléments extraordinaires (produits) (à préciser)			
Eléments extraordinaires (charge) (à préciser)			
IX. RESULTAT EXTRAORDINAIRE			
X. RESULTAT NET DE L'EXERCICE		1 611 992 500,98	1 908 089 985,75
Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence			
(1)			
XI. RESULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDE (1)			
Dont part des minoritaires (1)			
Part du groupe (1)			
(1) à utiliser uniquement pour la présentation d'états financiers consolidés			

Fiche de traitement de processus de traitement des marchandises à l'import et à l'export .



Echanges mondiaux de marchandises conteneurisées.

Trafic hydrocarbure : Acheminement des pétroliers.

Liste des tableaux

N°	Titre du tableau	Page
1	Les attentes des parties prenantes envers les entreprises	28
2	La comparaison entre ISO 14001 et EMAS.	32 . 33
3	Evolution des échanges commerciaux à travers le port de Bejaïa	54
4	Evolution des échanges à travers le port.	56
5	Evolution du nombre des navires et jauge brut.	62
6	La contribution de l'EPB dans l'emploi de la commune.	68
7	La part de la fiscalité payée par l'EPB.	71
8	Evolution du nombre des clients.	71
9	Deux terrains ont été acquis par l'entreprise.	74 . 75

Liste des figures

N°	Titre de la figure	page
1	présentation du système d'offre par les flux physiques.	15
2	Acheminement des flux informationnels.	16
3	Acheminement des flux financier.	17
4	La pyramide de la responsabilité sociale des entreprises de CAROLL.	26
5	Les parties prenantes de l'entreprise.	27
6	La structure de la norme ISO 14001.	31
7	La roue de Deming.	35
8	La pyramide documentaire.	38
9	Les quatre facteurs liés à l'incident.	40
10	Présentation de l'organigramme de l'EPB.	53
11	Représentants de la fonction qualité environnementale.	81
12	Prévention des situations d'urgence.	83

Liste des graphes

N°	Titre de graphe	page
1	Evolution du trafic des vrac liquide.	57
2	Evolution du trafic solide.	58
3	Evolution du trafic des marchandises diverses.	58
4	Evolution du trafic conteneur.	59
5	Evolution du trafic passager.	60
6	Evolution des rendements.	61
7	Emplois directs crée par l'EPB.	67
8	Evolution du chiffre d'affaire.	69
9	Evolution de la valeur ajoutée.	69
10	Evolution de la valeur ajoutée et du chiffre d'affaire.	70

GLOSSAIRE DE L'ETUDE

Comme dans tout domaine spécialisé, la gestion portuaire comporte son lot de termes.

Acconage : Manutention navire quai entrepôt.

Action corrective : Action entreprise pour éliminer la cause d'une non-conformité détectée ou d'une situation indésirable.

Il peut y avoir plusieurs causes à une non-conformité.

Une action préventive est entreprise pour empêcher la réapparition de la non-conformité.

Accostage : marine manœuvre pour immobiliser (un navire) le long d'un quai ou d'un bateau.

Action préventive : Action entreprise pour éliminer la cause d'une non-conformité potentielle ou d'une autre situation potentielle indésirable.

Il peut y avoir plusieurs causes à une non-conformité.

Une action préventive est entreprise pour empêcher l'occurrence de la non-conformité.

Amarrage : Maintien d'un navire à l'aide de corde ou de cordage à une certaine distance du quai en l'attachant à un point fixe.

Amélioration continue : Processus d'enrichissement du système de management environnemental, pour obtenir des améliorations de la performance environnementale globale en accord avec la politique environnementale de l'organisme.

Le processus ne nécessite pas d'être appliqué dans tous les domaines d'activité simultanément.

Arrimage : Chargement et arrangement des marchandises dans les cales d'un navire.

Aspect environnement : Élément des activités, produits ou services d'un organisme susceptible d'interactions avec l'environnement.

Un aspect environnemental significatif est un aspect environnemental qui a ou peut avoir un impact environnemental significatif.

Audit : Processus de vérification systématique et documenté permettant d'obtenir et d'évaluer, d'une manière objective, des preuves afin de déterminer si le système de management environnemental d'un organisme est en conformité avec les critères de l'audit du système de management environnemental définis par l'organisme, et afin de communiquer les résultats de ce processus à la direction.

Cabotage : navigation à faible distance des côtes et de port en port.

Transport routier de marchandises, de ville à ville, dans un même pays.

Cale : Espace d'un navire destiné à recevoir la cargaison.



Cargaison : Ensemble de marchandises et de produits transportés par un navire.

Cargo : Navire à vaste cale destiné au transport de grandes quantités de marchandises.

Chenaux : passage étroit aménagé pour la navigation entre des terres, des écueils ou des hauts fonds et conduisant souvent du port vers la haute mer.

Communauté portuaire : C'est en règle générale, l'association formelle de toutes les organisations intervenant dans le transfert des marchandises et des passagers par la zone portuaire

Commerce international : domaine d'activité lié à l'achat, à la vente ou à l'échange des produits entre pays.

Conteneur : C'est un pavé droit métallique dans lequel on charge les marchandises pour des raisons de sécurité et d'économie d'espace.

Contribution : aide et collaboration, participation financière volontaire ou involontaire.

Coopération : soutien réciproque dans un but commun, ou aide active à la réalisation d'un projet.

Docks : entrepôt du port où sont stockées les marchandises déchargées ou en attente d'être chargées.

Dockers : ouvrier des docks qui charge et décharge les navires.

Dépotage : Manutention consistant à sortir des marchandises d'un conteneur

Développement : économie, création d'industries, de services et d'échange commerciaux dans un pays ou une région.

Durabilité : permanence, ou soutenable.

Ecluse : construction hydraulique en forme de sas sur une voie d'eau, grâce à laquelle on peut obtenir le même niveau d'eau que celui de façon en aval ou que celui de l'amont pour permettre aux bateaux de franchir des dénivellations.

Economie : domaine d'activité relative à la production, à la distribution et à la consommation des richesses d'une collectivité humaine.

Embarquement : montée ou mise à bord de quelqu'un ou d'un véhicule.

Empotage : Manutention consistant à mettre des marchandises dans un conteneur.

Entrepôt : Bâtiment, emplacement servant d'abri, de lieu de dépôt pour les marchandises pour lesquelles les droits de douane ne se sont pas encore acquittés.

Entreposage : commerce dépôt et stockage (de marchandises) dans un entrepôt.

Ensemble des conditions naturelles susceptibles d'agir sur les organismes vivants.

Exportateur : commerce professionnel qui fait de l'exportation.

Fret : Prix de rémunération payable pour le transport de marchandises par mer. Il désigne aussi le prix de location ou d'utilisation d'un navire et la cargaison elle-même.

Fonction régalienne : qui désigne la souveraineté, dont dispose l'Etat, en incluant la sécurité intérieure et extérieure.

Gare : dans le transport ferroviaire bâtiment et installations aménagés pour l'embarquement aménagés pour l'embarquement et le débarquement des passagers ou des marchandises, des trains.

Hydrocarbures : comme les produits pétroliers, le gaz, les carburants.

Importateur : qui induit (des biens ou des personnes sur un territoire) par contrat, à des fins économiques.

Infrastructure : ensemble des équipements nécessaires à une activité (économique ou sociale).

Jauge brut : La jauge brute est une des méthodes de mesure de la capacité de transport d'un navire. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute, ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m³.

Management : méthode de gestion, d'organisation et direction (d'une entreprise). C'est un mot anglais.

Manifeste : C'est un récapitulatif de tous les connaissances de toutes les marchandises embarquées de tous les ports d'escale.

Navire : Construction flottante qui sert ou peut servir exclusivement ou partiellement à la navigation maritime.

Partenariat : accord ou système associant des personnes, des entreprises, des institutions, ou des pays ayant des intérêts communs ou en vue d'une action commune.

Pétrolier : C'est un tanker spécialisé pour transporter des produits pétroliers.

Pilotage : Opération qui consiste pour les ports concernés à conduire les opérations de manœuvre à l'entrée et à la sortie du port.

Plate-forme : Support plat de dimension très variable, destiné à recevoir certains matériels ou équipements.

Pollution : est la dégradation d'un écosystème par l'introduction, généralement humaine, qui peut avoir un impact très important sur la santé.

Portique : structure en forme d'arche située à l'arrière d'un chalutier.

Quai : Ouvrage composé d'un ou de plusieurs face d'accostage de navire ainsi que d'un espace d'opérations pour le transbordement ou le chargement et le déchargement de marchandises.

Rade : C'est un espace géographique aménagé en mer, où mouillent les navires.

Remorquage : C'est le fait de traîner les navires avec des engins de tirage pour un accostage dans de meilleures conditions.

Silos : réservoir conçu pour le stockage (produits agricoles).

Superstructure : ensemble des constructions situées au-dessus du pont supérieur d'un navire

Trafic : transport, fréquence du mouvement (des personnes, des marchandises ou des véhicules) sur une voie.

Transit : qui fait escale dans le port, que ça soit des marchandises ou des personnes.

Terminal : Ensemble des installations de port localisées sur un site excluant les eaux navigables.

Terre pleine : Un terre-plein est une étendue artificielle de terre acquise sur la mer par remblaiement, à l'aide souvent de déchet, de gravats et de sable, et qui a un niveau altimétrique supérieur au niveau de la mer.

Tirant d'eau : C'est la distance comprise entre le dessous de la quille au point le plus bas d'un navire et le niveau de l'eau.

Transbordement : C'est le changement des moyens de transport d'une cargaison ou d'un chargement.

Vrac : dans la marine signifie en tas et sans être arrimé. Dans le commerce au détail et selon la qualité désirée.

Table des matières

Table des matières

Introduction générale.....	01
Chapitre1 : cadre conceptuel et théorique de l’environnement portuaire	
Introduction	04
Section 1 : quelques notions sur le port.....	04
1.1. Définition d’un port	04
1.2. Les différents types de port	05
1.3. Les fonctions et statut des ports	06
1.3.1. Les fonctions des ports	06
1.3.3.1. La fonction maritime	06
1.3.1.2. La fonction commerciale	06
1.3.1.3. La fonction industrielle	06
1.3.1.4. La fonction logistique.....	07
1.3.2. Le statut des ports	07
1.3.2.1. Les ports d’Etat	07
1.3.2.2. Les ports autonomes	08
1.3.2.3. Les ports privés	08
1.4. Evolution et caractéristiques des ports	08
1.4.1. Les ports de première génération	09
1.4.2. Les ports de deuxième génération	09
1.4.3. Les ports de troisième génération	09
1.4.4. Les ports de quatrième génération	10
1.5. Stratégie des ports	10
Section 2 : Les principaux intervenants.....	11

2.1. Les intervenants directs	11
2.1.1. Sur les marchandises	11
2.1.2. Auprès des navires	12
2.2. Les intervenants indirects	13
Section 3 : les flux maritimes	14
3.1. Les flux physiques	14
3.2. Les flux informationnels	15
3.3. Les flux financiers	16
Section 4 : l'impact de l'activité portuaire sur le plan local.	18
4.1. Notion d'avant et arrière-pays	18
4.2. Impact économique	18
4.2.1. La valeur ajoutée	18
4.2.2. La fiscalité	19
4.3. Impact social	19
4.3.1. La création de l'emploi	19
4.4. Impact environnemental	20
Conclusion	21
 Chapitre 2 : le développement durable au sein de l'entreprise.	
Introduction	22
Section 1 : développement durable	22
1.1. Quelques concepts sur le développement durable	22
1.1.1. Naissance et notion du développement durable.....	22
1.1.2. principes du développement durable.....	23
1.1.2.1. Principes pollueur payeur (PPP)	23

1.1.2.2. Principes de prévention	23
1.1.2.3. Principe de précaution	24
1.1.3. Les indicateurs de développement durable	24
1.1.3.1. Indice de la durabilité environnementale	24
1.1.3.2. L'emprunt écologique	24
1.1.3.3. Indice de développement humain	24
Section 2 : le développement durable dans le management de l'entreprise.....	25
2.1. La responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)	25
2.1.1. La RSE face aux parties prenantes	27
2.1.2. Les normes internationales relatives à la RSE	29
Section 3 : la mise en place d'un système de management environnemental au sein de l'entreprise	30
3.1. Définition de système de management environnemental	30
3.2. L'ISO 14001 et EMAS	30
3.2.1. La norme ISO 14001	30
3.2.2. EMAS	31
3.2.3. La comparaison entre ISO 14001 et EMAS	32
3.3. La mise en place de SME	33
3.3.1. Définition de management environnemental	33
3.2.3. Système de management environnemental (SME)	34
3.3.3. Comment mettre en place un SME au sein de l'entreprise	34
3.3.3.1. Tracer une politique environnementale claire et pertinente	36
3.3.3.2 .Mise en œuvre des activités planifiées	37
3.3.3.3. Contrôle de système et correction des écarts et évaluation des résultats	41
3.4. Avantages de la mise en place du SME	43

3.4.1. Les avantages économiques	43
3.4.2. Les avantages au niveau organisationnel	43
3.4.3. Les avantages administratifs	44
3.4.4. Les avantages commerciaux	44
3.4.5. Un plus pour la protection de l'environnement	44
3.4.6. Un gain en termes d'image.	44
Conclusion	44

Chapitre3 : présentation de l'entreprise portuaire de Bejaïa

1.1. Historique de l'EPB et leur situation géographique	46
1.1.1. Historique de l'EPB	46
1.1.2. Situation géographique de l'EPB	47
1.2. Moyens et capacités portuaires	47
1.2.1. Infrastructure du port	47
1.2.2. Ses principaux équipements	48
1.2.2.1. Equipement anti-pollution	49
1.2.2.2. Les installations spécialisées du port	49
1.3. Missions et activité de l'EPB	49
1.4. Stratégie globale de l'EPB	50
1.4.1. Axes stratégiques	51
1.4.2. Les axes stratégiques des entités commerciales	51
1.5. La structure organisationnelle de l'EPB	51
1.5.1. Direction générale	51
1.5.2. Direction générale adjointe	52
1.5.3. Directions fonctionnelles	52

1.5.4. Directions opérationnelles.....	53
--	----

Chapitre 4 : l'impact de l'activité portuaire sur la wilaya de Bejaïa

Section 1 : le port vecteur essentiel dans le transport maritime.....	56
--	-----------

2.1. Evolution du trafic du port de Bejaïa.....	57
---	----

2.2. Analyse des principaux produits par nature et catégorie.....	57
---	----

2.3. Etude des échanges par type de conditionnement des principaux trafics.....	59
---	----

2.3.1. Vrac liquide.....	59
--------------------------	----

2.3.2. Vrac solide.....	60
-------------------------	----

2.3.3. Diverses marchandises.....	61
-----------------------------------	----

2.3.4. Trafic conteneur.....	61
------------------------------	----

2.3.5. Trafic passager.....	62
-----------------------------	----

2.3.6. Evolution des rendements.....	63
--------------------------------------	----

2.4. Performance et qualité de service.....	63
---	----

2.4.1. L'attente en rade et le séjour à quai	64
--	----

2.4.2. Nombre de navires et jauge brut.....	64
---	----

2.5. Les principaux partenariats de l'EPB.....	65
--	----

2.5.1. Le partenariat avec la société PORTEK (BMT).....	66
---	----

2.5.2. Le partenariat avec l'OAIC.....	66
--	----

2.5.3. Le partenariat avec CEVITAL.....	67
---	----

2.6. Les concurrents.....	67
---------------------------	----

2.6.1. Le port d'Alger.....	67
-----------------------------	----

2.6.2. Le port d'Annaba	68
-------------------------------	----

2.6.3. Le port de Skikda.....	68
-------------------------------	----

2.6.4. Le port de Djendjen.....	68
---------------------------------	----

Section 2 : impact de l'EPB au niveau socio-économique	69
3.1. Création d'emplois	69
3.1.1. L'emploi direct	69
3.1.2. L'emploi indirect	70
3.1.3. La contribution de l'EPB dans l'emploi de la commune	70
3.2. Création de richesse	71
3.2.1. Création de la valeur ajoutée	71
3.2.2. La fiscalité	73
3.3. Les principaux clients de l'EPB	73
3.4. Investissement dans les projets de développement	74
3.5. Principaux projets de développement	75
3.5.1. Le projet de la gare maritime	75
3.5.2. La délocalisation du port pétrolier	75
3.5.3. Réalignement des postes 09, 10, 11, 25	76
3.5.4. Extension de l'apponement pour remorqueurs et la réhabilitation des infrastructures de base du port pétrolier	76
3.5.5. Les plates formes logistiques	77
3.6. Les projets de développement à moyen et à long terme	77
3.6.1. en 2015	78
3.6.2. A l'horizon 2025	78
Section 3: La pratique du développement durable par l'EPB	79
4.1. Impact environnemental de l'activité pratiquée par l'EPB	79
4.1.1. Manutention	79
4.1.2. L'acconage	80
4.1.3. Pollution opérationnelle par les navires	81
4.2. La vision du développement durable par l'EPB	81
4.3. La Responsabilité Sociale de l'Entreprise RSE	82
4.4. Système de management environnemental (SME)	83
4.4.1. Structure et responsabilité	83

4.4.1.1. Un délégué de la direction du Management de la Qualité et de l'Environnement (DMQE).....	83
4.4.1.2. Délégué de la fonction qualité environnement.....	84
4.4.2. Compétence, formation et sensibilisation.....	85
4.4.3. Communication.....	85
4.4.4. La documentation du SME.....	85
4.4.5. La maîtrise opérationnelle.....	86
4.4.6. Préventions des situations d'urgences et l'aptitude de réaction.....	86
4.4.7. Contrôle et actions correctives.....	87
4.4.7.1. La surveillance et mesurage.....	87
4.4.7.2. Non-conformité et actions correctives et préventives.....	87
4.4.7.3. L'enregistrement.....	87
4.4.7.4. L'audit du SME.....	87
4.4.8. La revue de direction.....	87
4.5. La relation entre le port et ville.....	88
Conclusion	89
Conclusion générale..	90
Bibliographie	92
Annexes	94
Liste des tableaux	105
Liste des figures	106
Liste des graphes	107
Glossaire	108
Table des matières	111