

LA SECURITE AU TRAVAIL DES OUVRIERS DES PORTS DES PAYS DE LA COTE OUEST AFRICAIN : LE CAS DES DOCKERS DU PORT COMMERCIAL D'OWENDO/LIBREVILLE

Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA

*Maître de Recherche à l'Institut de Recherche en Sciences Humaines,
CENAREST/Libreville/Gabon,
madoungoumerlo@gmail.com*

René Casimir ZOO EYINDANGA

*Géographe, Maître de Conférences à l'Ecole Normale Supérieure de Libreville
Laboratoire de Géographie et d'Environnement (LAGEN)
eyeneyi@yahoo.fr*

Guy-Serge BIGNOUMBA

*Géographe, Enseignant-Chercheur, Professeur Titulaire,
Université Omar Bongo de Libreville,
Centre d'Etudes et de Recherches en Géosciences
Politiques et Prospective (CERGEP),
gsbignoumba@yahoo.fr*

Résumé :

Les ouvriers dockers du port commercial d'Owendo travaillent dans des conditions de sécurité précaires. Aucun texte réglementaire n'encadre leur profession, ce qui les expose notamment au mauvais traitement des acconiers.

Un cadre juridique plus approprié et respecté de tous, y compris par les acconiers, permettrait d'améliorer leur situation sociale. Le port commercial d'Owendo/Libreville, par où transitent 80% du trafic international du Gabon, verrait également son fonctionnement amélioré.

Mots clés : Condition, Sécurité-Travail, Ouvriers-Dockers, Port, Owendo/Libreville.

Abstract :

Dockworkers at the Owendo commercial port work in precarious safety conditions. No regulations govern their profession, which exposes them to mistreatment by stevedores.

A more appropriate legal framework respected by all, including stevedores, would improve their social situation. The Owendo/Libreville commercial port, through which 80% of Gabon's international traffic passes, would also see its operations improved.

Keywords : Conditions, Workplace Safety, Dockworkers, Port, Owendo/Libreville.

Introduction :

La Commission Internationale du Travail (CIT) du Bureau International du Travail (BIT) définit le docker comme tout travailleur destiné à terre ou à bord des navires, à la manutention des marchandises dans un port.

Les dockers exercent un métier physiquement exigeant, malgré l'usage d'une diversité d'engins de levage et de déplacement des charges. L'intensité de leur rythme de travail les expose à des risques divers.

La complexité des opérations portuaires quotidiennes nécessite l'intervention de plusieurs métiers. Ils ont en commun d'apporter aux navires, tous les moyens possibles aux opérations de chargement et de déchargement ainsi que les procédures administratives, douanières et commerciales dans des délais réduits au maximum. B. IBOUANGA (1998, p. 124).

Dans la plupart des ports, les dockers sont classés en deux catégories : les professionnels et les occasionnels. Les dockers professionnels dans les ports ouest-africains sont souvent des employés permanents des sociétés de manutention. Les Dockers occasionnels, sont sollicités pour l'exécution des tâches ponctuelles lorsque le volume de marchandises l'exige, ils sont employés pour les déchargements et chargements et parfois pour le pointage des marchandises. C. KOUTOU (2018, p.141).

Au port commercial d'Owendo les dockers sont organisés de la même manière. Cependant, leur travail se caractérise par une forte pénibilité. L'une des causes est le port de charges excessivement lourdes. Il se traduit par des troubles musculosquelettiques correspondant à des pathologies canalaies. Les pathologies respiratoires, causées par l'inhalation des poussières et autres produits toxiques y sont également observées. . Les accidents mortels des ouvriers dockers sont également enregistrés. En 2010 un accident dans les cales d'un navire en déchargement avait entraîné la mort de 3 dockers.

Au regard de ce qui précède, la question posée est de savoir ce qui peut expliquer les mauvaises conditions de travail des ouvriers dockers au port d'Owendo et comment améliorer leur situation.

On peut y répondre en émettant l'hypothèse d'un non-respect des cadres juridiques international et d'une mauvaise volonté du Groupement Professionnel des Acconiers du Gabon (GPAG) à maintenir les dockers dans la précarité. Les mesures à prendre pour en sortir appellent le respect des conventions internationales, la mise en place d'un cadre juridique national clair et l'engagement du GPAG à revoir les conditions de recrutement des dockers par le biais du Bureau d'Embauche de dockers mis en place depuis 2016 au sein du complexe portuaire.

La présente étude vise à appeler l'attention du Gouvernement et des responsables portuaires sur les conditions de travail difficiles de cette catégorie de personnels.

Notre recherche s'articule autour de trois axes. Le premier présente le contexte géographique et la méthodologie de l'étude.. Le deuxième présente les résultats tirés de l'analyse des conditions du travail des dockers. Le troisième ouvre à la discussion, tout en formulant des propositions en vue de l'amélioration des conditions de travail des dockers dans le principal port du Gabon.

1. Contexte géographique et méthodologie de la recherche

1.1. Contexte géographique

Localisé au fond de l'estuaire du fleuve KOMO sur la rive droite, le port Commercial d'Owendo/Libreville a été construit en 1974. Cette position géographique le protège des intempéries. Il est situé à 15 km au Sud de Libreville, plus précisément entre 0°24' de latitude Nord et 9°26' de longitude Est. G. M. MADOUNGOU NDJEUNDA (2009, p148). Il enregistre un tirant d'eau de 11 mètres de profondeur, et représente 80% de l'activité portuaire du pays, hors exportations de pétrole brut (Photo n°1).

Depuis sa mise en service, le port commercial d'Owendo/Libreville est administré par l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG). En 2007, l'Etat gabonais a concédé à la société Gabon Port Management (GPM), filiale du groupe japonais MITSUI certaines prérogatives de l'OPRAG, pour une durée de 25 ans. En 2017, le groupe singapourien OLAM a construit à travers sa filiale GSEZ Ports, un port cargo appelé New Owendo International Port

(NOIP), la plus récente des plateformes du complexe portuaire d'Owendo/Libreville sous concession pour 25 ans.

Photo n°1 : Vue aérienne du complexe portuaire d'Owendo/Libreville



Source : l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG), juillet 2020

Ce port est doté d'un terminal à conteneurs appelé Owendo Container Terminal d'une capacité de 81 000 m² qui gère le trafic conteneurisé. G. L. S. ESSENG-EKOH (2018, p.40).

La part du trafic conteneurisé du port commercial d'Owendo/Libreville ne cesse d'augmenter. Car aujourd'hui, 65% des marchandises qui y transitent sont conteneurisées. G. M. MADOUNGOU NDJEUNDA (2024, p.8).

Il importe de souligner que l'exiguïté des installations et les mauvaises conditions nautiques constituent un sérieux handicap pour l'accueil des navires de la nouvelle génération. G. MAKIELA MAGAMBOU (2007, p.90).

Le port à bois situé au sud du port commercial et le port minéralier de la Compagnie Minière de l'Ogooué (COMILOG) du groupe français ERAMET situé au Nord, complètent l'armature globale du complexe portuaire d'Owendo/Libreville.

1.2. Approche méthodologique

La méthodologie adoptée pour cette recherche s'est appuyée sur une recherche documentaire et des enquêtes de terrain.

La documentation relative aux conditions du travail des dockers dans les installations portuaires, ainsi que les rapports techniques de l'OPRAG et des Aconiers installés au complexe portuaire d'Owendo ont été consultés. Il s'agit notamment des travaux de C. Koutou (2018), G.L.S. Esseng-Ekoh (2018), Ngnigone Nguéma H. (2011), G.M. Madoungou Ndjeunda G.M. (2009), G. Makiela Magambou (2007), B. Ibouanga (2023) et du Bureau International du Travail (2002).

Les enquêtes de terrain ont pris la forme d'entretiens et de questionnaires auprès des personnes ressources sélectionnées, notamment, les Acconiers, les dockers, les responsables de l'OPRAG, du Ministère des Transport, de la Marine Marchande et de la Logistique, en particulier la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM). Ainsi, un total de 353 personnes, regroupées dans le tableau 1 ci-après, a pu ainsi être contacté. Il faut toutefois relever la difficulté à obtenir des informations dans l'administration publique régalienne.

Tableau 1. Répartition de l'échantillon

Catégories socio-professionnelles	Taille	% au sein de l'échantillon
Les dockers	310	87,82%
Les acconiers	10	2,82%
Direction Générale de la Marine Marchande	20	5,67%
Ministère des Transport, de la Marine Marchande et de la Logistique	13	3,68%
TOTAUX	353	100%

Source : Enquêtes de terrain, mai 2025

L'objectif de cette consultation était de recueillir des informations sur les conditions du travail des Dockers au port

commercial d'Owendo/Libreville. Il ressort ainsi que les Dockers vivent très mal leur situation de travail précaire sans fondement juridique. Les acconiers rejettent toutes les allégations des Dockers contre eux et affirment faire des efforts pour améliorer leurs conditions de travail. L'administration publique (Direction Générale de la Marine Marchande et son Ministère de tutelle) pour sa part reconnait le retard accumulé pour la mise en place des textes juridiques pour un meilleur encadrement de ce secteur.

2. Résultats

2.1. Le cadre juridique du travail des dockers dans les ports Gabonais et les conditions de recrutement

L'analyse du cadre juridique et des conditions de recrutement des dockers au port commercial d'Owendo/Libreville, permet de mieux comprendre les difficultés auxquelles sont confrontés ces derniers au quotidien. Le cadre juridique est international et national.

2.1.1. Le cadre juridique international

La législation internationale en matière de travail portuaire est très dense. Cependant, le cadre juridique international relatif au travail des dockers est essentiellement encadré par les normes de l'Organisation International du Travail (OIT). Celles-ci s'intéressent en particulier à la protection des dockers face aux risques sécuritaires et de santé auxquels ils sont exposés au travail ainsi qu'à l'impact du progrès technologique et du commerce international sur l'emploi et l'organisation du travail dans les ports. Plusieurs conventions ont ainsi été adoptées, notamment les Conventions n°137, 152, 58, 32, 28 et, 27 (Tableau 2).

Tableau 2. Les principales Conventions de l'OIT qui encadrent le travail des dockers dans les installations portuaires

Conventions	Date de l'adoption	Date d'entrée en vigueur	Objectif sur le travail de dockers
La Convention sur le travail dans les ports. Convention n°137 :	Le 25 juin 1973	Le 24 juillet 1975	Elle traite des répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention (dockers) dans les ports. Cet instrument juridique vise deux objectifs, à savoir, garantir aux dockers une protection durant leur vie professionnelle grâce à des dispositions concernant les conditions d'obtention d'un travail et la performance requise. Elle prévoit de gérer de la meilleure manière possible le fait de mesures appropriées, les variations du travail et des effectifs indispensables pour l'accomplir les tâches.
La Convention sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires. Convention n°152	Le 25 juin 1979	Le 05 décembre 1981	Elle a pour but l'aménagement et l'entretien des lieux de travail, du matériel ainsi que l'utilisation de méthode de travail offrant des garanties de sécurité et de salubrité ; l'aménagement et l'entretien des moyens d'accès ; l'information ; la formation et le contrôle pour garantir la protection des travailleurs contre les risques d'accident ou d'atteinte à la santé résultant de leur emploi.
La Convention sur l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime Convention n°58	Le 24 octobre 1936	Le 11 avril 1939	Le fait que le travail de manutention nécessite des efforts physiques, cette convention est primordiale, elle fixe un âge minimum du personnel. L'objectif poursuivi est de lutter contre le travail des enfants dans le milieu portuaire.
La Convention sur la protection des dockers contre les accidents	Le 12 avril 1932	Le 30 octobre 1934	Elle a pour but de protéger le docker contre tout danger relatif aux moyens d'accès aux appareils de levage ainsi qu'aux engins utilisés pour les

Convention n°32			opérations de manutention en tout lieu.
La Convention sur la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents Convention n°28	Le 21 juin 1929	Le 1 ^{er} avril 1932	Elle a été révisée en 1932 par la convention 32 ce qui l'a exclu de toute ratification.
La Convention sur l'indication du poids sur les colis transportés par bateau Convention n°27	Le 21 juin 1929	Le 09 mars 1932	Cette Convention trouve sa nécessité dans le fait que la surcharge a de graves répercussions sur la santé des dockers. De ce fait, il est important de savoir la limite de poids autorisé à fin d'éviter tout risque ou tout danger.

Source : Compilation des données bibliographiques. Réalisation : Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA, juin 2025.

Le tableau ci-après présente les principales Conventions élaborées par l'OIT pour améliorer la sécurité au travail des dockers dans les ports. . Ces textes internationaux sont généralement complétés par les textes nationaux. C'est le cas au Gabon.

2.1.2. Le cadre juridique national

Au Gabon, le métier de docker ne bénéficie pas d'un cadre juridique suffisant comme l'exigent les conventions de l'OIT. Cette situation traduit le faible intérêt des autorités gouvernementales à la profession et aux difficultés auxquelles sont quotidiennement confrontés les dockers dans l'exercice de leur métier. En 2016, l'Etat a bien créé un Bureau d'Embauche des dockers. Cinq années plus tard, le Ministère des Transport, de la Marine Marchande et de la Logistique a pris l'arrêté n° 000009/MT/SG/CABM du 09/07/2021 fixant les modalités d'organisation et de fonctionnement du Bureau de Gestion des Dockers Temporaires en République Gabonaise.

Si ce texte constituait en soi un progrès par rapport à la situation antérieure, il comportait cependant quelques défaillances, notamment la non prise en compte des conditions de rémunération et de sécurité au travail. Il en a résulté plusieurs mouvements de grève chez les dockers au complexe portuaire d'Owendo/Libreville en juillet

2018, en avril 2022, en septembre, octobre, novembre 2023, et en juillet 2024 (Photo n°). Avec pour conséquence, l'encombrement du port et l'augmentation des charges financières, car les navires restent plus longtemps aussi bien en rade qu'à quai entraînant ainsi des surestaries ou des coûts supplémentaires pour les clients et les armateurs avec des répercussions sur le consommateur. G. M. MADOUNGOU NDJEUNDA, B. IBOUANGA, L. E. NDJAMBOU, (2014, p.4).

Photo n°2 : Grève des Dockers au port Commercial d'Owendo/Libreville en 2024



Source : l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG), juillet 2020

Les dockers dénoncent notamment, la non-application des dispositions du décret n° 0206/PR/MT du 27 mars 2015 portant réglementation de la profession de docker temporaire en République gabonaise, au sujet de l'établissement d'une base salariale mensuelle à laquelle s'ajoutent des accessoires de solde conformément à la convention collective des secteurs portuaire, maritime et fluviaux en République Gabonaise. Ils revendiquent également le versement des

cotisations sociales par leur hiérarchie, la souscription d'une assurance complémentaire santé du fait de la pénibilité du travail dans un environnement particulier, la valorisation catégorielle et la réactualisation des statistiques des effectifs de dockers jugées pléthoriques au sein du bureau de gestion pour une meilleure performance.

Du fait d'un cadre juridique défaillant, les conditions de recrutement et de rémunération des dockers leur sont défavorables.

2.2. Les conditions de recrutement et de rémunération des dockers au port commercial d'Owendo/Libreville

Dans quelles conditions de sécurité et de rémunération travaillent les dockers du complexe portuaire d'Owendo/Libreville ?

2.2.1. Les conditions de recrutement des dockers

Les conditions de recrutement des dockers au port commercial d'Owendo/Libreville ont connu trois phases dans leur évolution historique.

La première phase part de 1974, date de mise en service du port, à 2011. Cette période se caractérise par l'absence d'outillages portuaires modernes. La manutention était rudimentaire et peu performante. Les dockers étaient recrutés au jour le jour, soit en deux temps : 7h-30 mn pour le travail de jour et 17h pour le travail de nuit. Les candidats retenus étaient transportés par bus jusqu'au port commercial d'Owendo car les recrutements s'effectuaient à l'extérieur du port.

La deuxième phase court de 2011 à 2016. La gestion du recrutement des dockers est désormais confiée au Groupement des Personnels Acconiers du Gabon (GPAG). Les candidats se présentent à 7h-30 mn aux portes des entreprises manutentionnaires. Les responsables de la manutention dressent la liste des ouvriers retenus, sans base objective mais en fonction des affinités. Par la suite, les responsables établissent le programme de travail, en indiquant les noms des « titulaires ». Ces derniers sont des dockers connus, et à qui il est concédé le choix des ouvriers devant intégrer leurs équipes. Mais aux affinités s'ajoute la corruption. Les dockers inconnus des titulaires sont contraints, pour être retenus, de céder au titulaire 2 000 F CFA à 2 500 F CFA de leur rémunération journalière.

La troisième phase part de 2016 à nos jours. Elle se caractérise par la création en 2026 et par l'Etat, du Bureau d'Embauche des Dockers au port commercial d'Owendo/Libreville. L'apparition de cette structure a révolutionné les conditions de recrutement des dockers. Aujourd'hui, leur recrutement est conditionné par le dépôt d'un dossier auprès de l'entreprise qui en exprime le besoin. Ce dossier comprend : une lettre de motivation ; une photocopie de la pièce d'identité ; deux photos d'identité. Si avis favorable, le postulant signe un contrat à durée déterminée (CDD) ou indéterminée (CDI). Ici, l'expérience est un atout, notamment une bonne connaissance dans la manipulation de certaines machines ou engins tels que les chariots élévateurs et les portiques. Le docker travaille uniquement pour l'entreprise avec laquelle il est en contrat. Il a obligation de se rendre chaque matin à son lieu de travail. S'il n'a pas de tâche à remplir, il peut être autorisé à rentrer chez lui.

2.2.2. Les conditions de rémunération des dockers

Au port commercial d'Owendo/Libreville, la rémunération des dockers est fondée sur plusieurs variables : la qualification professionnelle, le poste de travail et la période de travail, sachant que le travail de nuit est mieux rémunéré. Ainsi, le journalier perçoit 7 000 FCFA pour le travail de jour et 9 000 FCFA pour le travail de nuit. Les dimanches et les jours fériés, la rémunération grimpe à 14 000 FCFA la journée de travail.

Il est également tenu compte du nombre d'heures de travail effectué (Tableau 3). L'heure supplémentaire est rémunérée à 2000 F CFA. Le salaire est versé à la fin du mois, avec possibilité d'avance sur salaire.

Les opérations de manutention ont lieu tous les jours, 24h/24h. En 2025, elles mobilisent près de 800 dockers.

Il importe de souligner que les rémunérations ainsi présentées n'intègrent pas le salaire de base, la prime de transport, de logement et de panier (au vue de la pénibilité du travail, il est recommandé aux acconiers d'offrir une ration alimentaire aux ouvriers dockers).

Les salaires des dockers au port commercial d'Owendo/Libreville varie d'un acconier à un autre. À titre d'exemple, le Chef d'Equipe des dockers à Owendo Contenaires Terminal perçoit

un salaire de 19 000 FCFA par jour ordinaire, 20 000 FCFA le Weekend en journée et 25 000FCFA pour le travail de nuit.

Tableau 3. Récapitulatif de la rémunération des dockers au port commercial d’Owendo/Libreville

Montant de la rémunération par jour	Poste de travail occupé	Tranche horaire de travail
18500 F CFA	A bord du navire	6h à 18h30 et
11000 F CFA	Charger ou décharger le conteneur	8h à 16h
7000 F CFA	A quai	8h à 16h
5000 F CFA	A la direction (Il est charge de planifier et de superviser les taches)	8h à 16

Source : Enquête de terrain, mars 2025.

NB : Ce tableau ne prend pas en compte la rémunération du travail de nuit.

2.3. Les conditions de sécurité au travail des dockers au port commercial d’Owendo/Libreville

Les conditions de sécurité au travail des dockers au port commercial d’Owendo/Libreville font apparaitre certains risques, qui sont de deux types : les risques occasionnés par la manutention physique des marchandises et ceux liés aux conditions thermiques et chimiques liés à la santé des dockers.

2.3.1. Les risques liés à la manutention des marchandises

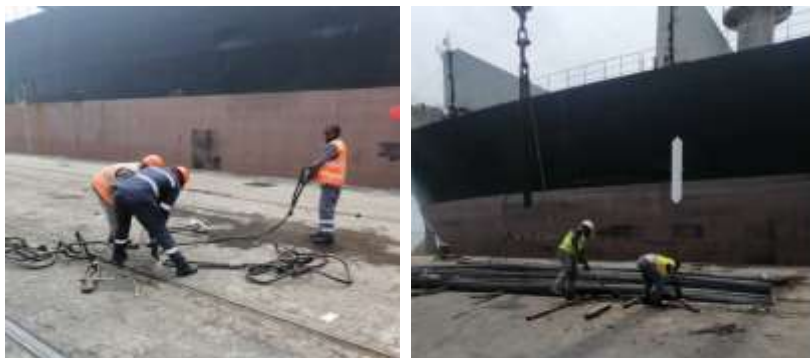
Les dockers du port commercial d’Owendo/Libreville sont exposés à plusieurs risques occasionnés par la manutention physique des cargaisons.

Les dockers sont exposés aux chutes de plain-pied par glissades du fait d'un sol souvent humide ou rendu glissant à la suite de salissure de déchets. Ils peuvent également trébucher sur des sols inégaux ou encombrés, et subir des lésions physiques cutanées et/ou ostéoarticulaires (foulure, entorse, contusions, plaies cutanées hémorragiques, fracture). Il arrive même que certains dockers travaillant sur les quais tombent à l'eau au risque de se noyer ou de souffrir d'hypothermie. Ces accidents sont favorisés par l'absence de garde-corps ou la détérioration des rambardes. Des chutes peuvent également se produire depuis les conteneurs, occasionnant de graves blessures.

D'une manière générale, la manutention manuelle par les dockers impacte d'une manière ou d'une autre la santé de ces derniers en raison notamment du nombre excessif de manipulations auxquelles ils sont astreints, cela se traduit par des troubles musculosquelettiques, car la manutention des charges est répétitive et accentue les contraintes articulaires imposées par les mouvements de torsion, de déplacement et de levage. Des pathologies telles que les lombalgies sont fréquentes dans ce milieu. Il en est de même des entorses, coincement des doigts, vieillissement accéléré pour cause de pénibilité des tâches, etc. (Planche n°1).

L'élingage constitue l'une des techniques les plus risquées pour les dockers. En effet, les risques de ruptures de l'élingue, de déséquilibre et de glissement de la charge sont un danger pour l'élingueur et les dockers postés à proximité. Une inattention, une défectuosité du matériel ou une erreur d'élingage peut entraîner un écrasement du docker par la chute de la marchandise. Ces accidents sont fréquents et peuvent causer de graves blessures telles que des fractures ou écrasement des membres, traumatisme crâniens, certaines blessures étant mortelles. Ce fut le cas en 2010 où au moment du déchargement d'un navire, une erreur d'élingage a entraîné la chute des sacs de riz sur les dockers dont trois trouvèrent la mort. H. NGNIGONE NGUEMA (2011, p53).

Planche n°1 : Les dockers en manutention manuelle au port commercial d'Owendo/Libreville



Source : Clichés de l'auteur, avril 2025.

La manutention mécanique comporte également des risques pour les dockers. Les appareils et engins de levage de charges (grues, portiques...) représentent des risques majeurs pour la sécurité des dockers et des usagers. Les pertes, chutes de charges manipulées, les bris de matériels et chutes d'objets divers, les trébuchements lors des déplacements sur marchepied, les chutes de hauteur en gravissant ou en descendant de l'échelle constituent de réels risques d'accidents. Il en est de même des mauvaises manipulations d'engins de levage (Planche 2).

Planche n°2 : Les dockers en manutention mécanique avec un chariot élévateur au port commercial d’Owendo/Libreville



Source : Clichés de l’auteur, avril 2025.

2.3.2. Les risques thermiques et chimiques liés à la santé des dockers

Les dockers sont exposés aux risques thermiques et chimiques liés à leur santé. En ce qui concernent les risques thermiques, nous constatons que le travail à l’extérieur conduit les dockers à être exposés aux ultraviolets (UV), à l’intempérie, au froid, à la chaleur et à l’humidité. Les conditions climatiques variables du Gabon influencées par la grande forêt équatoriale du bassin du Congo, (chaleur et pluie) accentuent les risques liés aux postures de travail contraignant et ne permettent pas aux dockers de travailler en toute sécurité (orage, vent violent et soleil accablant). Ainsi, l’exposition fréquente au UV peut être responsable de cancer de la peau, d’ophtalmie (brûlure de la cornée) et d’érythème solaire (coup de soleil).

Les problèmes de santé dus à la charge et à l’action prolongée du rayonnement solaire sur la tête (effets de l’insolation, de la déshydratation...) génèrent des risques de malaise générale, de

crampes musculaires, de perte de connaissance, qui peuvent être vitaux dans les cas extrêmes (coup de chaleur) indirectement. Le travail en temps de forte chaleur peut augmenter aussi des risques d'accidents par la fatigue, la sudation, la diminution de la vigilance.

Par ailleurs, les dockers sont également exposés aux produits chimiques qui transitent au port commercial d'Owendo/Libreville. En effet, les dockers sont exposés à la toxicité de l'air lors de l'ouverture des conteneurs maritimes qui referment des produits chimiques dangereux, notamment des produits de fumigation des fongicides pour le bois, des pesticides pour les denrées alimentaires ou végétales notamment les céréales dans le soja, utilisé pour éliminer les champignons, rongeurs et insectes. L'intérieur des conteneurs est régulièrement soumis à des gaz de fumigation, des vapeurs désinfectantes (assainissement) ou toxique (destruction des nuisibles) très nocives.

L'exposition des dockers à ces produits phytosanitaires est génératrice de risque chimique par voie cutanée ou respiratoire et peut occasionner les troubles : maux de têtes, nausées, vomissements, vertiges, paresthésies (trouble de la sensibilité), mais potentiellement à long terme. L'impact de ces substances sur la santé présente des risques cancérogènes, neurotoxiques, de perturbation endocrinienne pour une exposition chronique et élevée.

La manutention du vrac solide tels que : le charbon, le minerai de fer, le ciment, les engrais...), les exposent aussi à la poussière et met les voies respiratoires des dockers « rude épreuve » (rhinite, bronchite, asthme, silicose).

Au regard de ce qui précède, il en ressort que les dockers du port commercial d'Owendo/Libreville travaillent dans des conditions difficiles. Durant nos investigations sur le terrain, nous avons interrogé 146 dockers du terminal à conteneurs d'Owendo Conteneurs Terminal (OCT) sur leur condition de travail. Le résultat de cette enquête est présenté dans le tableau 1 ci-après.

Tableau N° 1 : La répartition de l'échantillon d'étude selon les conditions de travail

Conditions de travail	Nombre de dockers	Nationalité		Pourcentages		Totaux
		Gabonais	Etrangers	Gabonais	Etrangers	
Bonnes	55	50	5	90,90%	9,09%	100%
Acceptables	56	52	4	92,85%	7,14%	100%
Mauvaises	35	31	4	88,57%	11,42%	100%

Source : Compilation et analyse des enquêtes de terrain janvier 2025.

Les résultats de cette étude montrent que sur les 146 dockers d'OCT interrogés, 55 jugent leurs conditions de travail bonnes, 56 dockers estiment que leurs conditions de travail sont acceptables, cependant, 35 dockers affirment qu'ils travaillent dans de mauvaises conditions.

3. Discussion

3.1. La création d'un bureau d'embauche des dockers : une avancée considérable, mais

Le métier d'ouvrier dockers ne dispose pas en soi d'un cadre juridique au Gabon. La création du Bureau d'embauche en 2016 avait suscité beaucoup d'espoir auprès de dockers. Mais grande fut leur déception de constater que l'arrêté n° 000009/MT/SG/CABM du 09/07/2021 fixant les modalités d'organisation et de fonctionnement du Bureau de Gestion des Dockers Temporaires en République Gabonaise, pris par le Ministère de la Marine Marchande et de la Logistique ne prends pas en compte leurs préoccupations.

Il importe que le Ministère de tutelle s'en occupe. Comment comprendre que depuis la création du port d'Owendo en 1974, il n'existe pas à ce jour de texte législatif qui encadre cette profession

pénible ? Cette situation est à l'origine des grèves récurrentes des dockers. Ainsi, au cours des sept dernières années, six mouvements de grèves ont paralysé l'activité portuaire près de deux semaines à chaque fois. Les conséquences financières de ces grèves ne sont jamais communiquées par l'Autorité portuaire malgré leur impact indéniable.

Il suffirait de mettre en application les Conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) pour doter les dockers d'un cadre juridique de travail approprié.

3.2. Les suggestions pour améliorer les conditions de sécurité du travail des dockers dans les ports gabonais

L'amélioration des conditions de sécurité du travail de dockers du port commercial d'Owendo/Libreville passe par la prise en compte de plusieurs éléments importants.

La formation est et reste un aspect incontournable pour de meilleures conditions de travail.. Le métier de dockers a beaucoup évolué, depuis l'usage unique de la force manuelle au tout début jusqu'à l'utilisation des engins de levage de plus en plus modernes. Ainsi, les acconiers du complexe portuaire d'Owendo/Libreville, en tête des quels Owendo Terminal Conteneurs devraient suivre l'exemple de l'entreprise Owendo Minéral Port (OMP) qui a organisé un séminaire de formation pour le renforcement de capacités de 60 dockers dont 9 femmes et 51 hommes à la conduite de grues off-shore le 3 octobre 2022.

Interrogé à ce sujet le jour de la remise des Attestations de Participation, le Directeur Général d'Owendo Minéral Port, affirme que : *« Cette formation fait partie de la vision, de la philosophie d'Owendo minéral port, nous sommes toujours à la recherche des talents. Si nous n'arrivons pas à développer les compétences, nous ne pouvons pas atteindre nos objectifs ».*

Outre le respect des conventions internationales, les Acconiers du Gabon doivent respecter la convention collective des secteurs portuaire, maritime et fluviaux du Gabon. Celle-ci exige « la fixation d'un salaire de base mensuel auquel s'ajoute les accessoires de salaire conformes ». Ces accessoires sont constitués notamment de primes de transport, de logement et de risque.

Par ailleurs, l'amélioration des conditions de sécurité au travail des dockers, exige notamment que les Acconiers immatriculent

effectivement ces derniers auprès de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), afin de garantir leur retraite. Les entreprises affirment verser les cotisations sociales de leurs ouvriers dockers, mais lorsque ceux-ci vont vérifier leur situation à la CNSS, ils sont désagréablement surpris de ne pas faire partie du fichier de cette structure d'assurance retraite. Ce qui est contraire aux lois du Bureau International du Travail (BIT) qui exige que les travaux portuaires soient réservés aux travailleurs immatriculés (BIT, 2002, p. 42).

La souscription d'une assurance complémentaire santé pour les dockers est indispensable. Car, la pénibilité de leur travail les expose à des maladies qui pourraient endommager gravement leur santé.

Conclusion :

Plus de 50 ans après sa mise en service, le port d'Owendo/Libreville ne dispose pas d'un cadre juridique approprié pour les ouvriers dockers. Toutefois, la création du Bureau d'embauche en 2016 et l'arrêté n° 000009/MT/SG/CABM du 09/07/2021 fixant les modalités d'organisation et de fonctionnement du Bureau de Gestion des Dockers Temporaires en République Gabonaise, pris par le Ministère de la Marine Marchande et de la Logistique sont des avancées non négligeables.

Cependant, les conditions de sécurité au travail des dockers n'ont pas fondamentalement changé, d'où l'urgence de les doter d'un cadre juridique approprié, prenant en compte toutes leurs préoccupations, notamment en termes de sécurité. Le Gouvernement devrait s'y employer au regard de l'importance de cette catégorie socio-professionnelle au fonctionnement des ports gabonais.

Références bibliographiques :

1/ BUREAU INTERNATIONALE DU TRAVAIL (BIT), 2002, Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations, 124 p. Disponible en ligne : <https://www.ilo.org/public/french/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/rep-iii-1b.pdf> (dernier accès octobre 2024).

2/ ESSENG-EKOH Guyonne-Lizzie-Sarah, 2018, Contribution à l'amélioration des conditions de sécurité du travail des dockers a Owendo Container Terminal, Mémoire de Master 2 en Gestion Portuaire et Maritime, Ecole Supérieure de Commerce et de Management (SUPDECOM), Libreville, 111p.

3/ IBOUANGA Brice., Novembre 2023, Le dispositif social des ports gabonais : regard rétrospectif sur la profession d'ouvrier Docker, *In Revue Gabonaise d'Etudes Stratégiques et de Sécurité Maritime (ReGESMa)* de l'Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH), du CENAREST/GABON, n5, Pp.105-133.

4/ KOUTOU Claude, 2018, Conditions de travail des dockers au port d'Abidjan, In Ouvrage Collectif RÉFLEXIONS SUR LA FORCE DE TRAVAIL DANS LES MILIEUX PORTUAIRES ET PÉRI-PORTUAIRES, dirige par Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN et Akou Don Franck Valery LOBA, EMS, MANAGEMENT ET SOCIETE, CAEN, Pp.139-159

5/ MADOUNGOU NDJEUNDA Guy Merlo, 2009, Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la Côte Ouest Africaine, Thèse de Doctorat Unique en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, Nantes, 514p.

6/ MADOUNGOU NDJEUNDA Guy Merlo, IBOUANGA Brice, NDJAMBOU Léandre Edgard, 2014, « Réflexion critique et prospective autour de la congestion du port de commerce de Libreville-Owendo ». HUMANITAS (Revue de Reference du Groupe de Recherche en Sciences Humaines et Sociales, GRESHS), N° 13, p. 3-16.

7/ MADOUNGOU NDJEUNDA Guy Merlo, 2024, Les conditions de sécurité du traitement des conteneurs dans les ports des pays de la côte ouest africaine : cas d'Owendo Containers Terminal (Libreville), in *Collection PLURAXES/MONDE, Vol 2 No 6 / Septembre 2024, Dossier 3 : Afrique / Histoire, Science politique, Relations internationales, Economie, Géographie, sous la Direction de François DAYO, Université Lyon 1, France, Pp.86-102*

8/ MAKIELA MAGAMBOU (G.), Juin 2007, *la Politique portuaire au Gabon : Contribution à une Géographie des Transports de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)*, Thèse de Doctorat, Université de Paul Valéry- Montpellier III, 538p.

9/ NGNIGONE NGUEMA Hugnette, 2011, La réglementation du travail dans le secteur portuaire : le cas des ouvriers dockers du port d'Owendo. Mémoire de Master Professionnel ALM, Université Omar Bongo, Libreville, 122 p.

10/ REPUBLIQUE GABONAISE, 2021, Gabon-Code du travail (Loi n° 022/2021 du 19 novembre 2021)

11/ REPUBLIQUE GABONAISE, 2021, Arrêté N° 000009/MT/SG/CABM du 09/07/2021 fixant les modalités d'organisation et de fonctionnement du Bureau de gestion des dockers temporaires en République Gabonaise.