

Le container et le transport du personnel à Libreville

Dr Flavien BEH NDONG
Chargé de recherche CAMES
Directeur du Laboratoire de Philosophie Comparée
et du Développement de la Culture
IRSH/CENAREST
flaveb2002@yahoo.fr

Introduction

Il faut dire qu'en dehors de quelques expériences préalables qui ne furent pas généralisées, le principe du container a été inventé en 1956 par Malcom McLean, un transporteur routier américain, qui trouvait que le transbordement en vrac des marchandises était trop long. Confronté avec sa société McLean Trucking Co à la saturation des transports sur la Côte est des États-Unis, il adapte quatre navires pour transporter des remorques de camions par voie maritime, en chargeant directement le camion et sa remorque sur le bateau. Face au succès de cette expérience, il décide de désolidariser « la caisse » contenant les marchandises du châssis de la remorque, donnant naissance au container¹. Son invention restera toutefois confinée à la Côte est des États-Unis pendant dix ans, puis franchira l'Atlantique en 1966 et connaîtra ensuite une croissance fulgurante. Mais il faudra la guerre du Viet Nam, qui obligeait l'armée américaine à déplacer des masses importantes de marchandises d'Amérique en Asie, pour que la demande devienne assez importante et que son invention se généralise, et même le début des années 1980 pour que le standard de McLean soit utilisé à l'échelle mondiale.

1. Les atouts du conteneur

En effet, le développement, et l'atout principal, du transport de containers est lié à la standardisation. Deux compagnies, Sea-Land Service, fondée par McLean et Matson Navigation, ont établi dès les années 1960 leurs propres tailles de containers, respectivement 35 pieds et 24 pieds. L'American National Standards Institute (ASA) fixe ensuite les longueurs à 10, 20, 30 et 40 pieds pour une hauteur et une largeur de 2,44 m. L'ISO fixe ensuite des standards mondiaux. Ainsi, les mesures ont toujours été fixées en pieds. Le comité ISO TC-104 a pris le relais pour définir les dimensions, matériaux, contraintes, etc., appliquées aux conteneurs, données dans les normes ISO 1496-1 (1990) et ISO 668 (1995).

Les atouts du container sont nombreux, ce qui explique son développement prodigieux après la Seconde Guerre mondiale :

- meilleure protection de la marchandise – contre les avaries et les vols – débouchant sur des primes d'assurance plus avantageuses ;
- possibilités de liaisons de porte à porte sans rupture de charge de la marchandise proprement dite ;
- rapidité de transbordement ;

1. Pierre Gras, *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Tallandier, 2010, p. 73.

- économies sur les emballages, sur la manutention, le stockage ;
- possibilités d'identification et de suivi logistique.

2. Le transport du personnel dans le conteneur : chosification de l'homme ?

Suivant l'historicité du container, il ressort de cela que le container, à l'origine, est réservé au transport des marchandises au niveau de la logistique. À ce titre, il ne doit pas servir au transport du personnel, comme le font certaines sociétés et entreprises exerçant à Libreville et ses environs. Nombre d'interrogations hantent notre esprit :

Les entités concernées ont-elles souscrit à une assurance particulière auprès des sociétés d'assurance du pays leur autorisant à transporter leur personnel dans ces fourgons ? ;

1- Le personnel concerné a-t-il fait des concessions avec la société ou l'entreprise, notamment dans le sens de quelque bonus sur salaire ? Sachant que le container, en se substituant à tout autre moyen de transport du personnel, fait minimiser les coûts d'exploitation à la société. Le container n'exigeant presque pas d'entretien, contrairement à d'autres types de moyens de transport ;

2- Les autorités compétentes en matière de contrôle et/ou de vérification des documents ou des dispositions y relatives sont-elles complices, laissant circuler librement ces containers ? Sachant qu'il existe probablement des dispositions précises en matière de transport du personnel par des sociétés utilisatrices.

Ce mode de transport peut-il garantir la sécurité du personnel, c'est-à-dire conformément au Code du travail gabonais, la sécurité étant l'une des conditions de travail de l'employé ?

1- Y a-t-il, par exemple, une dérogation expresse pour certains types de sociétés ou d'entreprises en la matière ?

2- Ces différentes sociétés secrètent-elles cette culture de l'impunité tout en l'entretenant ?

3- N'y a-t-il pas possibilité de remédier à cette situation par les autorités compétentes ?

Toutes ces interrogations témoignent de l'indignation de notre part ; en voyant circuler librement ces containers sur la Nationale 1 chaque matin ayant à bord les hommes et les femmes ou simplement les responsables de familles.

Conclusion

Les sociétés ou entreprises qui assurent le transport de leurs personnels dans des containers sont passibles de sanctions prévues par la loi ; car aucune disposition juridique ne l'autorise. Transporter le personnel de cette manière constitue une atteinte à la dignité humaine ; autrement dit, c'est la chosification de l'homme. Aussi, peut-on rappeler ici les propos de Kant au sujet de la dignité humaine : celle-ci n'a et ne peut avoir de prix. En revanche, le prix est réservé à d'autres types d'êtres vivants ou encore aux objets. L'homme n'étant « inachetable » ni monnayable.