

Gouvernance et identité sociale des syndicalistes: Cas des dockers des Entreprises de Manutention du Port Autonome d'Abidjan (SEMPA)

[Governance and Social Identity of Trade Unionists: Case of Dockworkers at the Autonomous Port Handling Companies (SEMPA) in Abidjan]

Yannick Carl Elvis Gnakabi¹, Simon Adon Affessi², and Landry Niava Bogui³

¹Département de Sociologie, Université Peleforo Gon COULIBALY de Korhogo, Côte d'Ivoire

²Département de Sociologie, Université Peleforo Gon COULIBALY de Korhogo, Côte d'Ivoire

³Département de Sociologie, Université Jean Lorougnon GUEDE de Daloa, Côte d'Ivoire

Copyright © 2025 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the **Creative Commons Attribution License**, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: In a work environment marked by danger and precariousness, trade union action constitutes a central lever for dockworkers at the Port of Abidjan to defend their rights. This study analyzes the social profile of dockworker trade unionists and their repertoires of action, based on a methodology combining direct observation, individual interviews, and documentary research. The findings show that union leaders generally come from among the most experienced dockworkers and possess a higher level of education than the average of their peers. Their legitimacy relies on the strategic use of narrative and symbolic resources, while, in certain situations, resorting to forms of physical violence. The article highlights the tensions between internal solidarity, power struggles, and structural constraints in a context where institutional mechanisms for worker protection remain limited.

KEYWORDS: solidarity, multiplicity, collective organization, dominant identities, social security.

RESUME: Dans un environnement de travail marqué par la dangerosité et la précarité, l'action syndicale constitue pour les dockers du Port Autonome d'Abidjan un levier central de défense de leurs droits. Cette étude analyse le profil social des syndicalistes dockers et leurs répertoires d'action, en s'appuyant sur une méthodologie combinant observation directe, entretiens individuels et recherche documentaire. Les résultats montrent que les leaders syndicaux sont généralement issus des dockers les plus expérimentés et disposent d'un niveau d'instruction supérieur à la moyenne de leurs pairs. Leur légitimité repose sur l'usage stratégique de ressources narratives et symboliques, tout en mobilisant, dans certaines situations, des formes de violence physique. L'article met en lumière les tensions entre solidarité interne, enjeux de pouvoir et contraintes structurelles, dans un contexte où les mécanismes institutionnels de protection des travailleurs restent limités.

MOTS-CLEFS: solidarité, multiplicité, organisation collective, identités dominantes, protection sociale.

1 INTRODUCTION

La Côte-D'Ivoire compte deux ports en eau profonde. Il s'agit du Port de San Pedro au Sud-Ouest et celui d'Abidjan, la capitale économique au Sud-Est. Le Port Autonome d'Abidjan est décrit comme le « poumon de l'économie ivoirienne » et une « référence » dans la sous-région ouest-africaine. Il participe à plus de 75% des échanges maritimes de la Côte-d'Ivoire (PAA, 2022). Son trafic contribue à 90% des recettes douanières du pays et à 60% du revenu de l'État. 65% des unités industrielles du pays exercent sur le port, représentant un effectif de 50 000 personnes sur le site. 70% du Produit Intérieur Brut (PIB) ivoirien passe par le port. Dans le port, transitent 70% des

échanges extérieurs des pays de l'hinterland (Koutou, 2018). Ce sont plus de 20 entreprises qui se partagent l'activité portuaire à Abidjan avec une main-d'œuvre essentiellement constituée de dockers (PAA, 2024).

Le rapport de la commission internationale de travail du BIT (2002), stipule que le docker est tout travailleur occupé tant à terre qu'à bord des navires à la manutention des marchandises dans un port. La revue de la littérature sur le milieu ouvriers docker a montré qu'ils traversent de nombreuses difficultés. Belkacem R. et Montcharmont L. (2012), explique par exemple que la sécurité est quasi inexistante dans le travail de ces ouvriers si bien que les accidents constituent une des principales causes d'invalidité temporaire et permanente dans les ports. Quant à Lenciné Bakayoko (2010), il met en lumière le vécu quotidien des ouvriers dockers au Port Autonome d'Abidjan, notamment de nombreuses entraves à leur liberté syndicale. Pourtant ils jouent un rôle important et contribuent à faire du Port Autonome d'Abidjan l'un des plus importants ports en Afrique. Aussi, Albert Agbeko (2018) affirme dans une étude similaire que les dockers ont un salaire de misère en dépit des risques encourus dans leur métier. Dans ce contexte de montée des incertitudes socio-professionnelles et la dégradation des conditions de vie d'une partie grandissante de la classe laborieuse (Castel, 2009), on peut s'interroger sur le rôle joué par les syndicats, en particulier ceux du Collectif National des Dockers et Dockers Transit (CNDD), par rapport à leur rôle de producteur de solidarités (Dufour, 2016).

S'il est vrai que les syndicats jouent un rôle crucial dans la protection des droits des ouvriers dockers, peu de travaux sont consacrés à leurs profils social et à leur répertoire d'action. Ainsi, comment les syndicalistes dockers du Port Autonome d'Abidjan interprètent-ils et expliquent leurs profils et leurs répertoires d'actions ? La présente étude réalisée au port d'Abidjan a pour double objectif de répondre à cette préoccupation.

2 METHODOLOGIE

2.1 CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE

Cette étude, extrait d'une recherche plus large menée dans le cadre de ma thèse de doctorat s'appuie sur le modèle sociologique de Dufour et al. (2009), qui postule que les syndicalistes construisent leurs pratiques et choix à partir de normes internalisées héritées, leur permettant de développer des stratégies de résilience face aux aléas sociaux. Pour analyser ces dynamiques, une enquête qualitative a été menée entre janvier et avril 2024 auprès de 30 dockers syndicalistes du Collectif National des Dockers et Dockers Transit (CNDD) au Port Autonome d'Abidjan. L'échantillon, constitué par convenance, comprend 23 participants interrogés sur site et 7 hors site, sélectionnés pour leur disponibilité et pertinence. La collecte des données a combiné entretiens semi-directifs et observation participante et non participante afin de saisir la culture et les pratiques syndicales dans leur contexte social.

2.2 PROCEDURES D'ENQUETE ET D'ANALYSE DES DONNEES

Un guide d'entretien qui traite des questions liées au profil des leaders syndicaux ainsi que de leurs répertoires d'actions, a été élaboré et administré sous la forme d'un guide d'entretien individuel. Ces entretiens individuels et semi-structurés ont permis à tous les acteurs (dockers syndiqués ou non, leaders des syndicats) qui ont un intérêt direct et indirect à donner leurs perceptions. En plus des entretiens individuels réalisés avec le secrétaire du syndicat, d'autres dockers ont été interrogés. Ces entretiens de terrain se sont déroulés sur trois mois au Port Autonome d'Abidjan et dans les communes de la capitale. De façon pratique, il s'est agi pour chaque question posée, de dénombrer et de classer les réponses obtenues de même que les avis recueillis sur la plate-forme par groupe de réponses identiques. Ainsi, en fonction de la récurrence des idées, la perception des acteurs vis-à-vis du phénomène étudié a été ressortie.

3 RESULTATS: SYNDICALISME DOCKER, UNE ACTIVITE SOCIALE PARTICULIERE

3.1 PROFIL SOCIAL DES LEADERS SYNDICAUX DOCKER

Nous présenterons dans cette partie quelques-unes des caractéristiques des leaders syndicaux docker du Port Autonome d'Abidjan, notamment: Le charisme syndical, le niveau d'instruction et l'ancienneté. Ces caractéristiques sont essentielles pour comprendre le rôle et l'influence des leaders syndicaux. Elles conditionnent leur légitimité, leur capacité à négocier et leur expérience dans la gestion des dynamiques collectives.

3.1.1 LE NIVEAU D'INSTRUCTION, UNE CARACTERISTIQUE MAJEURE

Selon les données documentaires corroborées par l'enquête réalisée environ 57% des ouvriers dockers du Port Autonome d'Abidjan n'a jamais été scolarisé. Parmi les 43% de dockers scolarisés, la grande majorité, soit (84%) n'est pas allé au-delà du cycle primaire. Le faible taux de scolarisation des ouvriers dockers n'est cependant pas un fait isolé car cela est illustré par la littérature sur le milieu ouvrier docker. Plusieurs raisons sont avancées pour justifier cette situation sociale. Entre autres, la pauvreté, le chômage des parents, la classe sociale des familles, etc. La tâche principale du docker est le chargement et le déchargement des marchandises arrivant à bord des navires, ainsi l'activité de docker n'exigeant pas de spécialisation scolaire particulière se présente comme une voie de recours pour les

chômeurs. A contrario les leaders syndicaux sont issus de la faible proportion des dockers ayant un niveau d'étude supérieure au cycle primaire, voire ayant un diplôme du supérieur, eu égard aux exigences de l'activité syndicale. A ce propos, un leader syndicale interrogé dit ceci BIS¹:

« Nous ne pouvons pas prendre un illettré pour le mettre à la tête du syndicat parce que le leader syndical doit au moins savoir lire et écrire. Quand il va aux réunions avec les employeurs ou avec les partenaires sociaux, il doit prendre la parole pour exprimer les revendications des camarades mais s'il ne peut pas se faire entendre par supérieurs comment il pourra transmettre le message... en plus de cela il doit prendre note de ce qui a été dit pour venir faire le point aux camarades. C'est une réalité donc si tu ne peux pas prendre note qu'est-ce que tu vas dire aux ouvriers à ton retour. Parmi nous, il y en a quelques-uns qui ont des diplômes et ce sont ceux-là qui peuvent faire ce travail »

En vue donc d'être plus efficient et plus fort certains individus pensent qu'il faut à la tête du syndicat des individus ayant fait des études supérieurs et capables de discuter avec des interlocuteurs généralement instruits. Cette réalité est attestée par un ouvrier docker, membre du syndicat des dockers, rencontré sur la plateforme portuaire en ces termes AL:

« Moi-même j'ai plusieurs années d'expérience. Je suis ici depuis plus de 15 ans mais on m'a dit que je ne peux pas parler devant les patrons parce que je ne maîtrise pas bien le français donc il faut des gens qui ont des diplômes pour devenir leader de notre syndicat. Ce sont eux qui deviennent plus tard superviseurs et ils sont mieux payés que nous. »

Ainsi, l'activité de leader syndical demande un niveau d'instruction minimum afin de pouvoir gérer toutes les activités de représentation y afférentes. Même si la plupart des ouvriers dockers sont perçus comme des analphabètes et des individus sans qualification, l'on peut constater que l'activité syndicale, à un certain niveau requiert un niveau d'instruction minimum. Cette faible scolarisation ne signifie pas pour autant un désintérêt total pour la sécurité et les bonnes pratiques. En effet, des initiatives de sensibilisation ont permis d'améliorer la prise de conscience des dockers quant aux risques liés à leur activité. Cela est illustré par l'exemple d'un docker portant un tee-shirt sur lequel est inscrit: « J'ai conscience des risques, je m'engage à respecter les consignes », témoignant de l'importance accordée à la formation pratique et à l'engagement individuel malgré un faible niveau d'instruction



Fig. 1. Docker sensibilisé portant un tee-shirt incitant au respect des consignes de sécurité, Port Autonome d'Abidjan (Auteur, 2024).

3.1.2 LE CHARISME SYNDICAL

Le charisme est une caractéristique importante dans le milieu ouvrier docker, car les dockers sont des individus perçus comme robustes et ayant une grande endurance physique. Le leader syndical est censé jouer un rôle important, notamment mobiliser les ouvriers et en défendre leurs droits. A ce titre, sa capacité à inspirer confiance et à galvaniser les masses ouvrières est cruciale. Cette capacité du leader syndical est confirmée par cet ouvrier docker nommée BG, secrétaire général d'un syndicat en ces termes:

¹ Par souci d'anonymat, le pseudonyme des participantes n'a pas été associé à leur rôle professionnel

« Ici il y a trop de problèmes donc un leader doit pouvoir mobiliser les gens. Si tu parles que les gens n'écoutent pas comment tu peux rassembler. Les dockers sont des gens compliqués donc il n'y a pas de recrutement particulier pour devenir leader syndical. Ce sont juste des gens qui sont beaucoup écoutés et qui savent parler, car ce sont les personnes qui ont du beau monde derrière eux que les patrons écoutent. Des gens qui peuvent aller devant les patrons et parler pour tous les dockers...car certains quand ils arrivent devant nos patrons, ils sont incapables de traduire fidèlement les revendications de leurs camarades »

D'après cet enquêté, le leader syndical doit pouvoir être capable de mobiliser les ouvriers. Il doit être un homme écouté et capable de galvaniser les militants pour les causes communes. À cet effet, un leader incapable de mobiliser et d'être écouté par la majorité des ouvriers aura du mal à se maintenir à la tête d'un syndicat. En effet, celui qui mobilise le plus de personnes s'impose naturellement comme leader dans le milieu syndical, la mobilisation étant un facteur essentiel dans la lutte syndicale.



Fig. 2. Leaders syndicaux dockers en réunion de mobilisation (Auteur, 2023)

3.1.3 L'ANCIENNETE DANS LE MÉTIER, UN CRITÈRE DE STRATÉGIE

Les leaders syndicaux dockers du Port Autonome d'Abidjan rencontrés au cours de cette étude avaient exercé pendant plus de 20 ans pour certains et 15 ans pour d'autres avant d'occuper cette fonction. Les dockers qui totalisent plusieurs années d'expériences dans le métier sont les plus susceptibles de diriger les mouvements collectifs tels que les syndicats et les associations. Le témoignage de cet ouvrier docker, ZOM que nous avons interrogé au Port Autonome d'Abidjan illustre cette réalité:

« Tous ceux que tu vois à la tête des syndicats sont des gens qui ont duré ici au port. Nous sommes venus les trouver sur les lieux... quand je suis venu en 2010, certains avaient déjà 10 ans de service voir 15 et 20 ans pour d'autres. Ce sont nos "vieux père" (ndlr) et ce sont eux qui maîtrisent le travail et qui sont capables de parler devant les patrons de nos conditions. Si tu es un nouveau docker, qu'est-ce que tu peux dire du métier de docker ? »

En outre, cette réalité s'explique par l'expérience acquise dans le métier, leur donnant ainsi beaucoup de légitimité dans leur environnement social et aux yeux des ouvriers. En effet, ce sont ceux-là qui sont à même de connaître au mieux les réalités et les conditions de travail liées au chargement et au déchargement des navires dans le port, car depuis des années le manque de mobilité professionnelle contraint la plupart des ouvriers à exercer la même tâche jusqu'à la retraite, et cela dans les mêmes conditions.

3.2 REPERTOIRE D'ACTION DES SYNDICATS DE DOCKERS

Les actions menées par les collectifs d'actions dockers pour leurs revendications sociales sont multiples et contenues dans leurs répertoires d'actions. Elles vont d'actions pacifiques aux actions les plus violentes, selon l'idéologie proclamée par le collectif. Notamment les ressources narratives, les ressources physiques et l'ancre dans les réseaux.

3.2.1 LES RESSOURCES NARRATIVES, MOYEN DE LEGITIMATION DES ACTIONS

Les représentations partagées au sein de la corporation jouent également un rôle de différenciation entre les acteurs syndicaux. Il s'agit de cadre interprétatif ou d'action mobilisés en vue de galvaniser la base ou les nouveaux syndiqués pour des actions collectives. Lors de notre enquête nous avons pu constater que les différents acteurs syndicaux utilisent ces ressources narratives soit pour discréditer leurs adversaires, soit pour se donner de la légitimité au sein de la corporation. C'est ce que nous confirme ACK, ce leader syndical docker interrogé:

« Quand nous avons créé le CNDD, aucun acteur syndical ne pouvait parler sur le port, c'est nous qui avons mené le combat contre le "Probo Koala"² en mobilisant les dockers car les syndicats que nous avons trouvés avaient été mis sous silence par le patronat. Tu peux demander aux dockers... ce jour-là, des milliers de dockers sont sortis dans les rues pour manifester, c'était du jamais vu...il y a eu même des morts ce jour-là. C'était en février 2008, nous avons tous été renvoyés par les patrons. Tout le monde a reconnu que ce combat-là était historique, même ceux qui sont nos opposants aujourd'hui.»



Fig. 3. Dockers en réunion avec leurs leaders pour prendre des décisions (auteur, 2024)

Comme le traduit ce verbatim, les responsables de syndicats dockers utilisent des ressources narratives pour légitimer leur maintien à leur poste ou même le refus d'alternance, au risque parfois de mettre en cause la libre expression et la démocratie au sein des organisations collectives.

3.2.2 LES RESSOURCES PHYSIQUES, MÉTIERS DE DISSUASION

Les moyens d'actions violents sont parfois privilégiés par les responsables lors de certaines revendications sociales comme l'atteste BG, un membre du bureau du syndicat en ces termes:

« Quand nous sommes venus, les gens ne voulaient pas nous écouter, on n'a employé la force pour se faire entendre et quand les gens ont vu que par la violence on prenait le dessus, ils partaient même prendre les loubards pour venir, or ici là il y a les gens de FESCI³ (ndlr) aussi avec nous. Donc on a pas cédé, comme ils ont vu que la force ne pouvait pas nous vaincre ils ont demandé à négocier et avec la négociation on a pris le dessus donc...la priorité pour nous, c'est de procéder par la violence pour nous faire entendre

La photographie suivante illustre l'usage des ressources physiques, ici l'intervention policière, comme moyen de dissuasion face aux mobilisations syndicales des dockers.

² L'affaire du « Probo Koala » est une catastrophe environnementale survenue en Côte d'Ivoire. Elle tire son nom du navire vraquier qui a acheminé des déchets en Côte d'Ivoire en 2006 : le Probo Koala, un navire vraquier immatriculé au Panama, appartenant à une compagnie grecque

³ Fédération Estudiantine et Scolaire de Côte d'Ivoire, réputé pour ses modes d'action parfois violent



Fig. 4. Dockers arrêtés par la police à la suite d'une manifestation syndicale, Port autonome d'Abidjan, 2022 (cliché fourni par un docker).

Cette situation est confirmée par BG, un responsable du syndicat qui explique les moyens communément utilisés pour revendiquer de manière violente sur la plateforme portuaire. Il affirme en substance:

« Quand on dit violence, ce n'est pas attaquer les gens innocents, mais on peut par exemple bloquer les activités du port, tu peux aller demander à tous les dockers, personne d'autre ne peut paralyser⁴ les activités du port à part nous. Vous avez vu vous-même qu'en 2019 ils ont assassiné notre secrétaire⁵ à coups de gourdin alors qu'il rentrait du boulot »

Ce témoignage illustre la conception spécifique de la violence au sein du milieu dockers syndicalistes, où la violence n'est pas perçue comme une agression gratuite envers des innocents, mais plutôt comme un moyen de pression ciblé et stratégique, notamment à travers le blocage des activités portuaires. La revendication d'un monopole effectif sur la capacité à paralyser le port souligne le pouvoir collectif et la centralité des dockers dans le fonctionnement économique. Par ailleurs, le rappel tragique de l'assassinat du secrétaire syndical en 2019 met en lumière les risques personnels élevés encourus dans ce contexte de lutte sociale, renforçant la dimension sacrificielle et la gravité des conflits. Cette parole révèle donc une légitimité construite autour de la force d'action et une mémoire collective marquée par la violence subie. Entre autres actions, nous avons des enlèvements, des séquestrations, des agressions physiques et verbales. Des chevrons de palettes sont utilisés lors des grèves pour obstruer les voix d'accès au port et certains individus armés de gourdins en main avec des visages masqués sont chargés de veiller au respect scrupuleux du mot d'ordre de grève. Il faut noter que des dockers, membres de syndicats opposés sont interdits d'avoir accès au port pour travailler. Pour certains syndicalistes, cette manière violente de revendiquer est à proscrire.

3.2.3 L'ANCRAGE DANS DES RESEAUX, MOYEN DE PRESSION

Pour être plus fort, les syndicats de dockers du port nouent des liens avec d'autres syndicats, mouvement sociaux, partis politiques et autres organisations. Cette situation plutôt que de contribuer à rendre plus forte et plus influent l'action collective contribue parfois à développer des agendas propres et du même coup à influencer l'action collective. C'est ce qui a été observé au cours de l'enquête et confirmé par un leader syndical docker nommé KKL lorsqu'il affirme:

« Nous par exemple nous sommes membres de la fédération internationale des ouvriers de transport (IFT⁶) qui est notre plus grand allié, c'est en fait la fédération internationale des travailleurs dockers et tout ce que nous faisons, c'est justement pour nous mettre au niveau des critères internationaux fixés. Désormais, si le décret abouti, les dockers

⁴ Il s'agit ici de barrer les voies d'accès au port avec des planches de bois ou des pneus usés incendiés. Certains syndicalistes vont jusqu'à interdire l'accès du port à une catégorie de docker sous peine d'être séquestré, voire de subir des sévices corporelles (des images de violences et de sévices, collectés sur les réseaux sociaux des syndicats dockers n'ont pas été ajouté à nos résultats pour ne pas heurter la sensibilité des lecteurs).

⁵ Mr Bruno Koffi, secrétaire du Collectif National des Dockers et Dockers Transit (CNDD) assassiné à coups de gourdin non loin du port alors qu'il rentrait du travail et deux semaines après nos premiers entretiens. Cette situation m'a contraint à suspendre mes enquêtes de terrain en master 2.

⁶ Fédération internationale des ouvriers du transport (IFT) est une organisation mondiale qui représente les travailleuses et travailleurs du secteur des transports. Fondée en 1896 à Londres, l'IFT regroupe aujourd'hui près de 700 syndicats de 150 pays.

seront payés comme les dockers de France, de Chine ou je ne sais parce que nous avons lié un partenariat avec l'international ».

L'ancre dans les réseaux syndicaux locaux est illustré par le siège de la centrale syndicale Humanisme, qui joue un rôle clé dans la mobilisation des dockers au Port Autonome d'Abidjan



Fig. 5. Siège de la centrale syndicale humanisme au Port Autonome d'Abidjan (Auteur, 2024)

Comme nous le remarquons, les syndicats de dockers du Port Autonome d'Abidjan usent dans leur répertoire d'action de partenariats avec divers organisations nationales et internationales en vue d'avoir des soutiens dans la lutte pour l'amélioration de leur condition de travail et le progrès économique auquel ils aspirent depuis des années. Notamment les réformes liées à leurs conditions de travail et à la gestion de la main d'œuvre.

4 DISCUSSION DES RÉSULTATS

Au Port Autonome d'Abidjan, l'activité syndicale offre à certains dockers la possibilité d'accéder à des fonctions moins physiquement exigeantes, les leaders syndicaux bénéficiant généralement de salaires supérieurs à ceux des ouvriers ordinaires (Andolfatto et al., 2021; Koutou, 2017). Bien que la majorité des dockers présente un faible niveau d'instruction, l'engagement militant et la maîtrise des enjeux syndicaux constituent des critères essentiels pour l'exercice du leadership (Fortin, 2019; Lévesque et Murray, 2010). Les syndicats développent leurs ressources de pouvoir à travers la mobilisation autour des conditions de travail précaires et d'événements structurants, tels que l'affaire « Probo Koala », ainsi que par des partenariats stratégiques avec des organisations internationales, notamment l'International Dockworkers Council (IDC) et la Fédération Internationale des Travailleurs des Transports (ITF). Ces alliances s'inscrivent également dans des dynamiques politiques locales, illustrées par la participation active des syndicalistes aux campagnes électorales. Conformément aux analyses de Lévesque et al. (2010), les syndicats adaptent leurs répertoires d'action aux spécificités contextuelles, s'appuyant sur des ressources narratives qui confèrent sens et légitimité à leurs luttes (Peetz, 2006; Martinez, 2009). La construction de mythes collectifs et d'histoires partagées renforce la cohésion interne et soutient l'orientation des actions futures (Voss, 1996). Enfin, la solidarité syndicale s'étend au-delà du cadre local, avec des alliances régionales et internationales visant à influencer les processus de changement social (Hyman, 1997; Anner et al., 2006). Cependant, La participation à des luttes sociales expose parfois les syndicalistes à des formes de violence, comme l'analysent Della Porta (2021) dans ses travaux sur la dynamique des mouvements sociaux et les affrontements liés aux protestations collectives.

5 CONCLUSION

Au terme de cette étude sur le profil des syndicats de dockers du Port Autonome d'Abidjan et leurs répertoires d'actions, les caractéristiques des leaders syndicaux ainsi que leurs modes d'action ont été identifiés. Premièrement, le charisme, le niveau d'instruction et l'ancienneté apparaissent comme des critères majeurs pour accéder au leadership, souvent détenu par des individus expérimentés jouissant d'une forte légitimité au sein de la corporation. Deuxièmement, les leaders mobilisent diverses ressources narratives, physiques et relationnelles qui renforcent la cohésion sociale, la solidarité et leur légitimité, tout en constituant des moyens de pression sur le patronat pour améliorer les conditions de travail. Néanmoins, cette étude révèle également que des actions violentes, bien que limitées, restent présentes dans le milieu docker. Afin de mieux comprendre les interactions entre ces acteurs et leur environnement, il serait pertinent d'élargir cette analyse à la gouvernance du Port Autonome d'Abidjan. Une étude future pourrait ainsi

explorer le rôle des dockers dans les processus décisionnels et les rapports de pouvoir qui influencent la gestion portuaire, offrant une vision plus complète des dynamiques internes et externes qui structurent ce secteur stratégique.

REFERENCES

- [1] Andolfatto, D. (2021). *Syndicalisme et dynamique du travail portuaire en Afrique de l'Ouest*. Revue africaine de sociologie du travail, 14 (2), 45-67.
- [2] Della Porta, D. (2021). Social Movements and Violence: From Protest to Riot. Routledge.
- [3] Fortin, N. (2019). Leadership syndical et engagement militant: enjeux contemporains. *Revue de Sociologie du Travail*, 61 (2), 135-152.
- [4] Koutou, S. (2017). *Conditions de travail des dockers du Port d'Abidjan: enjeux et perspectives* (Mémoire de master). Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan.
- [5] Lévesque, C., & Murray, G. (2010). The social organization of labor unions: Repertoires, narratives, and solidarity. New York, NY: Routledge.
- [6] Martinez, T. (2009). Narratives and social movements: Making sense of collective action. *Social Movement Studies*, 8 (3), 237-254. <https://doi.org/10.1080/14742830903139935>.
- [7] Peetz, D. (2006). The role of storytelling in labor activism. *Labor History*, 47 (3), 323-340. <https://doi.org/10.1080/00236560600846207>.
- [8] Voss, K. (1996). Myth and solidarity: The role of collective memory in social movements. *American Journal of Sociology*, 102 (3), 632-660. <https://doi.org/10.1086/230890>.
- [9] Hyman, R. (1997). The political economy of industrial relations. London, UK: Macmillan.