



Ministère de l'Enseignement Supérieur  
et de la Recherche Scientifique



**CSRS**  
Centre Suisse de Recherches  
Scientifiques en Côte d'Ivoire



# **RSS-PASRES**

**REVUE DES SCIENCES SOCIALES**

## **PROGRAMME D'APPUI STRATEGIQUE A LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

### **COMITE DE PILOTAGE**

**Président :** KATI-COULIBALY Séraphin, Université Félix Houphouët-Boigny

**Vice-président :** Marcel TANNER, Institut Tropical Suisse

**Vice-président délégué :** BONFOH Bassirou, Centre Suisse de Recherches Scientifiques

**Membres :** TRAORE Seydou, FISDES  
HOEGAH Théodore, Représentant du Secteur Privé

**Observateurs :** BIAKA Zasseli Ignace, Président du Conseil Scientifique  
SANGARE Yaya, Secrétaire Exécutif, secrétaire de séance

### **COMITE SCIENTIFIQUE**

- AKA-EVY Jean-Louis, professeur titulaire, Université Marian Ngouabi de Brazzaville
- AKAPKO Yaovi, professeur titulaire, Université de Lomé
- AKINDES Francis, Professeur titulaire, Collège de France, Université Alassane Ouattara de Bouaké
- BANCOLE Alexis, Maître de Conférences, Université d'Abomey Calavi
- BIAKA Zasseli, professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan
- BONGO-PASI M. Sangol, Professeur titulaire, Université de Kinshasa
- DIAGNE-MBENGUE Ramatoulaye, professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop de Dakar
- HOUNSOUNON-TOLIN Paulin , Maître de conférences, Université d'Abomey Calavi
- KONE Cyrille B., Professeur titulaire, Université de Ouagadougou
- NIAMKEY Koffi, professeur titulaire, Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan
- POAME Lazare, professeur titulaire, membre associé de l'Académie Royale de Belgique, Université Alassane Ouattara de Bouaké
- QUASHIE Maryse Adjo, Maître de Conférences, Université de Lomé
- SAWADOGO Mahamadé, professeur titulaire, Université de Ouagadougou

## **COMITE DE LECTURE**

- Professeur ANOH Paul, Géographie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr GNABRO Gaston, Maître de Conférence, Géographie, Université Péléforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
- Dr NASSA Dabié Axel, Maître de Conférence, Géographie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Professeur BADINI Amadé, Philosophie, Université de Ouagadougou (Burkina Faso)
- Professeur KOUASSI Kpa Raoul, Philosophie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Professeur N'DOUBA François, Psychologie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr De Chacus Sylvie, Maître de Conférence, Psychologie, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- Professeur IBO GUEHI Jonas, Socio-histoire, Université Nangui ABROGOUA (Côte d'Ivoire)
- Professeur OUATTARA Tiorna, Histoire, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Professeur EKANZA Simon Pierre, Histoire, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Professeur ALLOU Kouamé René, Histoire, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Prof GNBELY Yao Roch, Sociologie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr TOSSOU Cocou, Maître de Conférence, Sociologie, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)

## **COMITE DE REDACTION**

- Dr OUATTARA Lhaur-Yaigaiba Annette, Sociologie, Rédacteur en Chef, Université Nangui ABROGOUA
- Dr DAYORO Arnaud Kévin, Sociologie, Rédacteur en chef adjoint, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr YAO KOUAME, Philosophie, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr KONIN Sévérin, Histoire, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr ABOYA Narcisse, Géographie, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr KRA Kouakou Appoh Enoc, Linguistique, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr YAPO Ludovic, Lettres Modernes, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
- Dr N'Dri Eugène, Psychologie, Rédacteur, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)

## **Directeur de Publication**

Professeur BIAKA Zasseli Ignace

## **ADMINISTRATION**

Secrétaire Exécutif du PASRES,

Centre Suisse de Recherches Scientifiques, KM 17, ADIOPODOUME sur la route de DABOU.

Tél : (225) 23 47 28 29;

Fax : (225) 23 45 12 11;

01 BP 1303 ABIDJAN 01

yayasangci@yahoo.fr

# SOMMAIRE

<b>Adewola Samuel EZEKIEL</b> : Les cache-nez ou masques comme instruments de théâtralisation du corps humains .....	4
<b>Emmanuel ADJERAN et al</b> : Qualité des sols sur l'efficacité économique des facteurs de production du maïs du bassin versant de l'Okpara .....	13
<b>Kouadio Baya BOUAKI</b> : De l'exploitation des ressources naturelles au développement local en Côte d'Ivoire : quand la transition perdure.....	28
<b>Romuald Blah KOUADIO</b> : L'introduction de l'anacarde et la recrudescence des problèmes fonciers dans le Gbèkè : le cas du village d'Akproabo (1995-2020) .....	42
<b>Jean Bosco Esse Kouamé KOUASSI</b> : Changement climatique et refugies en Afrique de l'ouest (1990-2020).....	55
<b>KOUMOI-Zakariyao et al</b> : pas de nom, le résumé en français, adresse .....	68
<b>Charles Auguste OINDJI KORE</b> : Insuffisances des dispositifs de sureté du port d'Abidjan et Conséquences .....	82
<b>Caleb Koua TCHOMAN, Mathieu Gnanké NIAMKE, Eckou Stéphane Désiré N'DOLI</b> : Mode de gestion des déchets dans la ville de M'Batto (Côte d'Ivoire) .....	94
<b>N'Guessan Pierre Tovi</b> : Focus régulateur et choix de carrière professionnelle : le rôle du niveau de représentation mentale chez des étudiants en master .....	113
<b>Jean-Aimée Assue YAO, Fernand Séka AYENON, Faustin GUEI</b> : Insécurité dans un contexte de reconstruction post-crise dans la ville de Bouaké : diagnostic et perspectives.....	128
<b>Bla Désirée Sandrine ZIKETO</b> : Covid-19 et violence sexuelle : cas d'une adolescente au service d'addictologie et hygiène mentale .....	144

# INSUFFISANCES DES DISPOSITIFS DE SURETE DU PORT D'ABIDJAN ET CONSEQUENCES

## INADEQUACIES OF THE PORT OF ABIDJAN AND CONSEQUENCES

Charles Auguste OINDJI KORE\*

### **Résumé :**

Le caractère stratégique de la maritimisation du commerce international nécessite la mise en place de dispositifs sécuritaires plus sûrs pour protéger au mieux les navires, les installations et les ports. Pourtant, en dépit de l'implémentation des procédures de sûreté en milieu portuaire, l'insécurité y est persistante. Cette étude a pour objectifs d'identifier les insuffisances des dispositifs de sûreté, de les décrire à travers leurs manifestations ainsi que les conséquences pour le Port d'Abidjan. Basée sur une recherche empirique, elle s'est aidée du structuro-fonctionnalisme et a fait usage de l'étude documentaire, de l'observation directe, de l'entretien et du questionnaire ; ainsi que des analyses qualitative et quantitative respectivement comme techniques de recueil et méthodes d'analyse de données. Les résultats de l'étude montrent qu'il existe des insuffisances dans le dispositif sécuritaire actuel proposé par l'Autorité portuaire au niveau opérationnel, de l'équipement et de la formation dont les conséquences affectent le niveau sécuritaire, l'image du Port d'Abidjan et le rendement des acteurs de la sûreté portuaire.

**Mots clés :** Insuffisances, Dispositifs, Sûreté, Port d'Abidjan, Conséquences.

### **Summary :**

The strategic nature of the maritime sector of international trade requires the implementation of more secure systems to protect ships, facilities and ports. However, despite the implementation of security procedures in ports, insecurity is persistent. The objectives of this study are to identify the inadequacies of security measures, to describe them through their manifestations, and the consequences for the Port of Abidjan. Based on empirical research, it used structurofunctionalism and made use of documentary study, direct observation, interviews and questionnaires, as well as qualitative and quantitative analysis as data collection techniques and analysis methods respectively. The results of the study show that there are inadequacies in the current security system proposed by the Port Authority at the operational, equipment and training levels, which affect the security level, the image of the Port of Abidjan and the performance of port security actors.

**Keywords :** Inadequacies, Devices, Security, Port of Abidjan, Consequences.

---

\* Doctorant à l'UFR Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan, oindjikca@gmail.com

## INTRODUCTION

Les ports constituent des maillons essentiels de la chaîne de transports car ils relient la voie maritime permettant le transport de marchandises en grande quantité sur de longues distances et la voie terrestre. Ils favorisent les échanges commerciaux et sont d'une importance capitale au plan économique pour les pays qui en disposent (**Zinsou, 2010**). Les opérations effectuées dans les ports maritimes sont diverses et variées et les structures et équipements qui y sont installés sont nombreux. Ce qui accentue les risques engendrés par cet environnement de travail particulier. Car comment s'assurer que la marchandise en provenance d'un autre pays ne compte pas de risques ? (**Zouaoui, 2012**). Des systèmes de gestion de la sûreté ont donc été pensés afin que les ports soient sûrs (Zouaoui, op.cit ; **Bouzaher, 2016**). Mais, après les attentats de 2001 aux Etats-Unis, des travaux ont été menés en vue de la mise en place d'une démarche commune en matière de sûreté des conteneurs et l'érection d'un nouveau code pouvant s'adapter aux exigences de la sûreté maritime et portuaire (**Boisson, 2003 ; Organisation Maritime Internationale et l'Organisation Internationale du Travail, 2003**).

Ce nouveau code est le Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires, en abrégé Code ISPS. Ce code a vu le jour en 2002 à Londres et est entré en vigueur le 01 juillet 2004. Il s'applique aux navires à passagers ; aux navires marchands de plus de 500 tonneaux, aux plates-formes de voyages internationaux de forage offshore et aux installations portuaires utilisés par les navires engagés dans des voyages internationaux (Boisson, op.cit. OMI et OIT, op.cit.). Selon le **Rapport de la république française (2006)**, le Code ISPS vise à traiter de la protection contre les actions d'actes terroristes, le transport illicite de marchandises, l'immigration clandestine et les autres actes de malveillance de droit commun. Surtout, il faut noter qu'il vise à établir un cadre international en vue d'internationaliser la réponse contre le terrorisme principalement et tout autre acte malveillant en général.

Aujourd'hui, c'est ce code qui est appliqué par tous les pays membres contractants de l'Organisation Maritime Internationale. Cependant, la question de la gestion de la sûreté portuaire n'a pas définitivement trouvé les réponses. De nombreux problèmes la minent. Pour **Haveman et Shatz (2006)**, l'un des problèmes de la sûreté portuaire est l'activité portuaire en elle-même car elle peut être utilisée comme conduit par lequel les terroristes pourraient préparer des attaques. Aussi, avons-nous les caractéristiques physiques des ports qui font d'eux des cibles potentielles dû à leur dimension et leur grande taille (**Kusi, 2015**). En Afrique, et précisément en Côte d'Ivoire, l'encombrement des voies d'accès dû au stationnement anarchique des camions de transports, occasionne des vols. Au niveau de la sûreté portuaire, **Scheiner (2008)** explique que plus de sûreté n'est pas un problème de technologie mais un problème de personnels et de gestion. Ce travail de recherche a pour objectif d'identifier les insuffisances des dispositifs de sûreté, les décrire et montrer comment elles se manifestent ainsi que les conséquences pour le Port d'Abidjan. L'hypothèse qui sous-tend cette étude est la suivante : les insuffisances des dispositifs de la sûreté expliquent les obstacles de la sécurisation du Port d'Abidjan aux conséquences dommageables pour le port.

## MÉTHODOLOGIE

Les enquêtes ont été menées au Port d'Abidjan, un port maritimo-fluviolagunaire et premier port ivoirien devant celui de San-Pédro (Feed the Future, 2019). « Poumon de l'économie ivoirienne »,

il contribue à 90% des recettes douanières du pays (Latte, 2019). Sa superficie comprend un plan d'eau de 1000 hectares, 105 000 m<sup>2</sup> de terre-pleins aménagés, 140 000 m<sup>2</sup> de magasins cales et de hangars, une capacité d'accueil de 60 navires et de 34 postes à quai sur 6 km. Il génère 55 000 emplois directs et indirects (Latte, op.cit.). Cette étude est menée uniquement au niveau de la périphérie du PA, des postes de contrôle (6), des zones d'accès restreint (12), des quais (15) et de l'interface navire/port en vue de recueillir les informations relatives aux insuffisances des dispositifs de sûreté lors de la surveillance et du contrôle.

Dans l'optique de mieux appréhender l'objet de l'étude, nous avons diversifié les sources d'information. A cet effet, la population d'étude est composée de toutes les personnes ayant un lien avec la gestion de la sûreté du port. Elle comprend les trois (3) catégories sociales suivantes :

- Les acteurs publics de la sûreté du Port d'Abidjan car sur le territoire national, c'est à eux, que revient la charge de maintenir l'ordre public. Il faut préciser que la population se constitue des agents opérationnels de la Direction Générale du port, de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires et de leur supérieur hiérarchique. Cette population concerne 21 agents de la Capitainerie (18 agents opérationnels et 3 officiers supérieurs), 13 agents de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (10 points ISPS et 3 Responsables en charge de la direction de la sûreté), 14 agents du Groupe Sécurité Portuaire (12 agents postés aux 6 postes de contrôle et 2 officiers), 10 agents du Commissariat de Police Spéciale du Port d'Abidjan en charge de l'immigration/émigration (8 sous-officiers et 2 officiers).
- Les acteurs privés de la sûreté du Port d'Abidjan, dans la mesure où l'Autorité portuaire leur a fait des concessions ou donner des attributions pour soutenir l'effort de sûreté au port. Cette population est constituée de 48 agents de Port Sécurité (4 agents au maximum sont postés à chaque poste de contrôle et 2 à chaque zone d'accès restreint) et de 10 agents de la sécurité privée de Puissance 6 et SIGA Sécurité postés aux accès des installations privées (au maximum 2 agents qui se relèvent lors des vacations jour et nuit).
- Les dockers et les « bana bana<sup>2</sup> » puisqu'ils participent au bon fonctionnement du port. Cette population se constitue de 40 dockers et « bana bana ». En effet, pour le déchargement d'un conteneur de 15 pieds, la société Global Manutention emploie 10 dockers. Nous avons assisté à des opérations de manutention de 4 conteneurs de 15 pieds pour un effectif de 40 déchargeurs et/ou chargeurs.

Au total, la population mère étudiée est constituée de 156 individus.

Nous avons opté pour la méthode d'échantillonnage non-probabiliste à travers des choix raisonnés. C'est une technique qui nous a permis de faire « le tri des cas à inclure dans l'échantillon répondant de façon satisfaisante » à la recherche (N'da, 2015). C'est ainsi que l'échantillon d'enquête, représentatif de toutes les catégories sociales sus-évoquées, s'est constitué. Ce sont soixante-cinq (65) personnes qui ont été questionnées et/ou interviewées, dans cette étude, réparties comme suit :

- Acteurs publics de la sûreté du Port d'Abidjan

- 8 agents opérationnels et 2 Commandants en charge de la sûreté à la Capitainerie ;
- 5 agents de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires dont 4 points ISPS et

---

<sup>2</sup> Ce sont des ouvriers qui travaillent sur le site portuaire sans la carte docker. Ils sont payés « main en main ». Leur présence sur les quais et les navires pose problème.

l'assistant du Directeur de la sûreté ;

- 10 agents du Groupe Sécurité Portuaire dont 8 agents postés, le Commandant du GSP et son assistant ;

- 5 agents du Commissariat de Police Spéciale du port dont 3 agents du service Immigration/émigration, le Commissaire et son assistant.

• Acteurs privés de la sûreté du Port d'Abidjan

- 10 agents de Port Sécurité ;

- 5 agents de la sécurité privée ;

• 10 Dockers et 10 « bana bana ».

Les procédés utilisés pour recueillir les informations inhérentes à ce travail de recherche ont concerné l'observation directe, l'étude documentaire, l'entretien et le questionnaire.

Pour observer notre objet d'étude, nous avons eu recours à la grille d'observation et celle inhérente à l'analyse des menaces et risques. La grille d'observation nous a permis de voir ce qui est fait et de relever les écarts avec la norme en matière de sûreté portuaire. Et la grille d'analyse des menaces et risques dans l'idée d'**Ani (2016)** nous a permis de cerner les zones vulnérables qui peuvent impacter négativement sur la sûreté du port si elles sont visées.

L'étude documentaire a permis de rassembler des informations sur la mise en place des dispositifs, leur importance et les insuffisances qui peuvent exister afin d'enrichir la littérature. Egalement, l'étude documentaire nous a permis de ne pas nous éloigner de notre objet d'étude grâce aux travaux des prédécesseurs.

Aussi, pouvons-nous relever qu'un entretien et un questionnaire furent nécessaire avec les enquêtés. L'entretien notamment le guide d'entretien nous a permis d'avoir des précisions sur les questions ouvertes et fermées abordées dans le questionnaire. L'entretien a pris en compte les thématiques suivantes : la politique actuelle de sûreté au Port d'Abidjan ; l'implémentation du Code International des navires et des installations portuaires ; les menaces auxquelles est confronté le port ; les difficultés rencontrées par les acteurs lors de l'exercice de leur fonction et les solutions pour un Port d'Abidjan sûr.

Les analyses qualitative et quantitative retenues sont respectivement l'analyse de contenu et le tri à plat. L'analyse de contenu a permis d'explicitier les opinions, les pensées exprimées par les enquêtés ainsi que les non-dits pour en ressortir les insuffisances des dispositifs et les conséquences qui y découlent. Quant au tri à plat, il a permis de faire le traitement statistique des données recueillies.

## RESULTATS

Les résultats portent sur les insuffisances des dispositifs de sûreté mis en place au Port d'Abidjan et les conséquences de ces insuffisances pour ledit port.

### INSUFFISANCES DES DISPOSITIFS DE SURETE

Elles s'observent au niveau de la surveillance et du contrôle, des moyens de locomotion, de communication et d'équipements sanitaires ainsi qu'au niveau de la formation des acteurs de la sûreté.

#### • Surveillance défaillante

Le Port d'Abidjan est couvert par 800 caméras. Malgré la couverture vidéo et la présence effective des acteurs en charge de la sûreté, les individus escaladent la clôture sans être interceptés. En effet, la non-interception des individus s'explique par le fait que le dispositif de sûreté mis en place n'est pas réactif, lent dans la transmission de l'information aux agents d'intervention et des fois à cause de l'absence des agents postés dans la salle de vidéo-protection.

**Tableau 1 : Récapitulatif des principaux sites d'escalade au cours du mois de juillet**

Sites d'escalade	Nombre d'escalades	Nombre d'individus interceptés	Pourcentage des individus non interceptés
MAG 7-8 bis	11	00	0%
Clôture PC 6	04	00	0%
Clôture PC 5	04	00	0%
Villa CMB	02	00	0%
Outillage	02	00	0%
Total	23	00	0%

Source<sup>3</sup> : Données de l'enquête, juillet 2019

#### • Contrôle défaillant des agents de Port Sécurité

A l'entrée de chaque poste de contrôle, il y a des agents de Port Sécurité et ceux du GSP. Les premiers procèdent au contrôle des usagers désireux d'accéder à la zone sous douane. Mais, force

3- L'enquête pour cet article a été menée de 2018 à 2021 pendant que nous faisons l'enquête pour la rédaction de la thèse unique de doctorat.



est de constater que des “bana bana” (travailleurs journaliers) qui ne disposent pas de la carte docker errent dans l’enceinte douanière en ayant acheté uniquement le titre journalier par exemple le lundi pour en sortir une semaine après. Pour comprendre les raisons, nous les avons interrogés. M. S., un “bana bana” explique : « *Je paie mon ticket au guichet accompagné de ma chasuble. Je me présente aux différentes entrées. Les agents vérifient mes documents et j’accède au quai. A l’intérieur, j’espère être pris pour travailler et j’attends peut-être mon tour. La nuit tombée, s’il n’y a rien, je recherche un endroit pour dormir très souvent près des magasins. Même si je suis choisi pour travailler et que j’ai décidé de faire 2 jours ici, je m’arrange pour ne pas être vu par les surveillants.* ».

A l’analyse de ce récit, deux observations se dégagent. La première est à se demander si les 800 caméras installées sur le domaine portuaire fonctionnent normalement. Car, il y a des usagers notamment les « bana bana » qui dorment à proximité des magasins-cales. Ce qui est proscrit par le règlement de police du port. La seconde est que les agents de Port Sécurité ne cherchent pas à savoir si les usagers qui ont acheté leur ticket journalier sont effectivement sortis. Ils ne peuvent le faire car ils n’ont pas la capacité de fournir de statistiques sur les entrées et sorties des usagers de façon quotidienne. En outre, une condition sine qua non pour accéder au quai est le port d’une chasuble estampillée du nom ou du logo de l’entreprise employeuse. Au port, selon un Commandant « **l’habitude fait la loi** ». Pour l’agent de Port Sécurité, il suffit que l’usager ait une chasuble et cette condition est acceptée à en croire F. O., un docker : « *Une fois qu’ils voient la chasuble sur toi, c’est fini. On ne te demande pas qui est ton employeur. Et c’est pareil au guichet avec les gens de la Capitainerie* ».

En substance, selon les propos des dockers, les insuffisances des dispositifs de contrôle débutent au guichet et les agents de la Capitainerie ne semblent s’intéresser qu’à la vente du ticket. A chaque poste de contrôle, le contrôle des véhicules/camions entrant dans la zone douanière du port ne s’effectue également qu’à la vue et au toucher. Sans un miroir de détection, ils acceptent que les véhicules aient accès à l’enceinte douanière. Sans matériel de détection d’armes à feu ou d’armes blanches, les usagers entrent et sortent sans crainte d’être démasqués s’ils cachaient un dispositif pouvant nuire à la sûreté du port ou d’un navire. C’est comme si, ce qui préoccupe Port Sécurité, c’est le contrôle documentaire. Tous ces éléments traduisent des risques. En effet, il ne faut pas attendre que le risque soit imminent pour aller au-delà du contrôle documentaire. Il faut adjoindre au dispositif de contrôle au niveau 1 le miroir télescopique, le magnétomètre puisqu’ils existent dans le dispositif de sûreté de Port Sécurité. Mais pour un agent de cette entreprise L. R. : « *Nous utiliserons quoi maintenant au niveau 2 puisqu’il s’agit de nos mesures additionnelles.* » Au regard de ces propos, il apparaît que la minimisation du danger rime avec mesures de sûreté minimum dans l’esprit de cet agent. A quoi répond votre absence à la sortie ?

Pour répondre à cette question, un agent de Port Sécurité B. D. souligne que : « *les hommes, les camions et les marchandises sortent du Port d’Abidjan. Nous ne subissons donc pas trop de risques* ».

4- Niveau normal c’est-à-dire que les activités au port se déroulent en toute quiétude. Il n’y a pas de dangers et le risque est acceptable. Les mesures de sûreté minimales sont maintenues.

L'agent fait bien de dire « **pas trop** » de risques. C'est dire qu'il a conscience qu'il existe un risque celui du vol par exemple. Un camion quittant une installation portuaire peut emporter des marchandises avec la complicité d'agents internes en passant en toute quiétude à la sortie des postes de contrôle. Il est vrai que les textes soutiennent qu'en cas de vol au sein d'une Installation Portuaire, la responsabilité lui incombe, mais déployer des agents de Port Sécurité aux sorties permettrait aux Installation Portuaire de renforcer leurs dispositifs de sûreté en cas de vol constaté en leur sein. Ce contrôle défaillant est accentué par le manque de matériels permettant de détecter les titres d'accès falsifiés aux postes de contrôle. A chaque poste de contrôle, nous avons constaté que leurs agents ne disposent pas de matériels électroniques, numériques pouvant détecter un titre d'accès falsifié. C'est dire que celle-ci se fait encore au toucher et à la vue de l'agent de sûreté. Or, les cartes d'accès, les macarons contiennent des données spécifiques liées à l'entreprise dont peut se réclamer un individu ; lesquelles données qui peuvent être sues uniquement par le biais de la machine.

Mais, Port Sécurité, qui est l'entreprise, qui doit doter le port de ce dispositif électronique, ne l'a pas fait et oblige de facto ses agents à ouvrir "grandement les yeux". En effet, ces derniers doivent remarquer selon **Z. K.**, un agent de Port Sécurité, certaines caractéristiques dictées par leurs supérieurs telles « *la matière, le format, la brillance, la photo, le tampon qui doit être sec, la signature du commandant du port, ne pas constater de rature, la date et l'année avec un dateur* ». Sachant que le port reçoit en moyenne par jour plus d'un millier de personne à ses entrées, aurons-ils la force, à chaque passage d'un usager, de vérifier ainsi les titres d'accès ? Non, ce ne peut être possible. Ce manque de dispositif technologique ne favorise pas un contrôle efficace et efficient des usagers. Puisque contrôler c'est empêcher au maximum que des personnes qui ne remplissent pas les conditions d'accès se retrouvent dans l'enceinte douanière. Ce "dispositif anomique" contraint énormément les actions des agents de Port Sécurité car ils ont l'ambition de bien effectuer le contrôle, et compenser la défaillance humaine, mais les moyens technologiques sont inexistantes.

Par ailleurs, une autre source de défaillance dans le contrôle effectué par les agents de Port Sécurité au port peut être notée. Et les propos d'**A. U.**, un agent de Port Sécurité, le révèlent : « **Il faudrait désactiver le système de verrouillage des tourniquets à la sortie. Car, uniquement qu'à deux, il est difficile de contrôler, surveiller conséquemment les accès** ». Au niveau des Zones d'Accès Restreint, les agents de Port Sécurité se retrouvent très souvent à 2. Et quand, l'un se déplace pour des besoins primaires (boire, manger, les toilettes) le second peut se trouver déborder. Il contrôle les usagers à pied, les usagers en véhicule, veille sur le portique électronique, le tourniquet, etc. Et la fatigue peut s'emparer de lui. C'est une cause qui pousse **A. U.** à vouloir la désactivation des tourniquets à la sortie des Zones d'Accès Restreint comme ceux à la sortie des postes de contrôle. Le déficit de personnel à Port Sécurité cause un dysfonctionnement dans le dispositif de contrôle dans la mesure où les agents fatigués négligent les consignes d'usage en matière de sûreté à telle enseigne qu'ils donnent l'impression d'oublier que les Installations Portuaires, les quais, l'interface navire/port, les navires et la Capitainerie constituent le système névralgique du port. Pourtant c'est

à ce niveau qu'il faudrait redoubler d'effort et de vigilance. Des insuffisances sont aussi constatées au niveau du dispositif de sûreté mis en place par la Capitainerie ; et ce, au niveau des moyens de locomotion et de communication.

#### • Insuffisance au niveau du matériel

Au niveau des moyens de locomotion et de communication, nous avons eu l'information que depuis plus d'un an les agents de la Capitainerie ne disposent pas de véhicules et de radio de bande de très hautes fréquences mobiles. Et quand c'est le cas, il y en a qu'un. Ce déficit de matériels roulants et de communication complique les activités de ces agents car ils ne sont pas toujours présents là et au moment où il faut. Ce qui offre la possibilité aux usagers d'enfreindre aux dispositions.

Aujourd'hui, avec la pandémie de Covid-19 de nouvelles façons de travailler sont imposées. Ce sont porter un cache-nez durant le contrôle et se laver les mains après le contrôle dans des flux contenant de l'eau savonneuse et de l'eau de rinçage. La sûreté du port en a été impactée également. Car les fouilles des usagers à la main ont été très réduites et des fois interdites ; remplacées par les fouilles au magnétomètre.

Mais, l'on observe que l'eau à chaque poste de contrôle contenue dans des flux, convoyée par le Groupe Sapeur-Pompier du port manque des fois pour le lavage et le rinçage des mains entre 3h et 5h45min du matin après la fouille corporelle qui se pratique toujours. Au niveau du cache-nez, nous avons observé que chaque agent de Port Sécurité devait s'en procurer lui-même. Pour **B. J.** : « *heureusement que j'ai ma carte Couverture Maladie Universelle qui m'aide un peu. Mais des fois, il y a des difficultés pour l'obtenir du fait de la gratuité dans les pharmacies* ». L'achat de cache-nez n'a pas été prévu par les responsables de Port Sécurité. Or, la sécurité des agents est menacée par ce virus avec ces nombreux variant dont aujourd'hui l'Omicron. Outre, les aspects relevés, la vente et la location de chasubles par des particuliers fragilisent le dispositif sécuritaire qui obstrue la sécurisation du port. Au port, ce n'est un secret pour personne, les chasubles sont confectionnées, vendues et louées par des particuliers. Or la chasuble est un outil stratégique dans la sûreté portuaire. Mais le commerce développé autour de la chasuble apparait comme un accessoire banal au Port d'Abidjan. Pourtant, il peut servir de moyens d'intrusion de terroristes. Ayant demandé des réponses sur la question aux agents du Commissariat, de la Capitainerie et du Groupe de Sécurité Portuaire, tous disent qu'« **On n'en a pas connaissance** ». Cette étude vient à point nommé puisqu'elle leur fournit une information que même les agents de la DST du port "**n'ont pas pu avoir**".

#### • Insuffisance de formations des agents en charge de la sûreté

Au Port d'Abidjan, tous les agents en charge de la sûreté sont formés au Code International des navires et des installations portuaires. Selon les agents de la Capitainerie, du Commissariat du port et du Groupe Sécurité Portuaire, c'est la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan, l'Autorité portuaire, qui programme les formations des agents en fonction de sa vision. Le constat que nous faisons est que les agents opérationnels de la Capitainerie manquent de formation en Droit portuaire et maritime voire sur les règlements de Police et d'Exploitation, leur boussole. **Z. G.** pouvait dire : « *A force d'exercer notre fonction, nous avons fini par intérioriser le permis et les interdits au Port d'Abidjan. Et surtout avec l'aide des collègues. Toutefois, nous avons tous une copie desdits règlements sur nous pour la mémoire* ». La préoccupation n'est pas là. Elle se situe au niveau de la

compréhension des textes. Les textes sont édictés, mais est-ce que, ceux qui les appliquent, les comprennent ? Nous ne pensons pas qu'ils les comprennent. L'article 8 alinéa 3 du Règlement de Police du Port d'Abidjan stipule que : « *En cas d'événements imprévus, outre les ordres nautiques qui sont spécialement de sa compétence, il prend s'il y a lieu, en l'absence du responsable du service compétent notamment en ce qui concerne le balisage, les premières mesures d'urgence que nécessite la situation* ».

L'intervention de ce service, quotidiennement, en milieu péri-portuaire « *crée un conflit de compétence* ». Au plan de la sûreté, tous les agents de la Capitainerie affirment que : « *hormis notre première formation sur le Code International pour la sûreté des navires et installations portuaires, nous ne recevons plus de formation. C'est uniquement nos responsables qui sont formés, recyclés ou suivent des formations de perfectionnement* ». Au niveau de Port Sécurité, la Capitainerie affirme que : « *dans le contrat qui lie Port Sécurité au Port Autonome d'Abidjan, il est exigé à Port Sécurité de former ses agents au Code International pour la sûreté des navires et installations portuaires. Cette exigence est également demise au niveau de toute autre structure de sécurité ayant un contrat avec le Port Autonome d'Abidjan* ». Lorsque nous leur posons la question de savoir : que signifie le Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires pour vous ? Ils répondent que : « *le code nous guide dans notre manière de procéder à la sûreté des accès et de la zone sous douane* ».

L'inutilisation quotidienne du magnétomètre aux accès est un manquement aux dispositions du code. Pour ces derniers, « *Nous n'utilisons pas le magnétomètre parce que nous ne constatons pas de danger et c'est prévu pour le niveau 2<sup>5</sup> de sûreté. Tout comme le miroir télescopique* ». Agir ainsi, pour les policiers et les gendarmes du port : « *Les agents de Port Sécurité, par leur inconduite en matière sécuritaire, sont une menace pour le port* ». En outre, selon D. S. : « *La formation initiale reçue est celle qui nous suit jusqu'à ce qu'un jour nous soyons renvoyés* ».

## CONSEQUENCES DES INSUFFISANCES DES DISPOSITIFS DE SURETE POUR LE PORT D'ABIDJAN

Les conséquences sont la persistance des incidents et insuffisance des exercices et entraînements, le maintien du Port Autonome d'Abidjan sur la "Black list" et la perte de motivation des acteurs de la sécurisation et de la souveraineté.

### Persistance des incidents et insuffisance des exercices et entraînements

La sûreté du Port d'Abidjan est obstruée par des maux<sup>6</sup> qui l'assaillent à telle enseigne que l'on observe que les incidents persistent, demeurent. Aussi pouvons-nous souligner que si les incidents persistent c'est dire que le dispositif sécuritaire ne joue plus son rôle intimidant, dissuasif, préventif. Mais, au port, les « *bana bana* » et les « *rats de port*<sup>7</sup> » constituent une véritable menace pour le port. Car la non-application rigoureuse du Code Installation pour la sûreté des navires et des installations portuaires ne favorise pas le filtrage des usagers pour réduire au maximum les intrusions ; protégeant ainsi les installations portuaires et les navires. Aussi pouvons-nous noter que soit les organismes de sûreté reconnue convoqués n'ont pas l'expertise nécessaire ; soit l'Autorité portuaire n'applique pas leurs recommandations assorties des exercices et entraînements.

5 Les mesures de sûreté additionnelles appropriées sont maintenues.

6 Obstacles expliqués dans cette étude.

7 Ce sont les principaux infracteurs au Port d'Abidjan et connus pour certains du dispositif sécuritaire.

## Maintien du Port d'Abidjan sur la "Black list"

Les garde-côtes américains<sup>8</sup> trouvent que le Port d'Abidjan dans sa globalité est un port dangereux, à haut risque pour la sûreté des Etats-Unis et pour la Côte d'Ivoire. Pour eux, depuis 2004, rien n'a changé. La récente étude menée par un commandant<sup>9</sup> de la Capitainerie l'a reconnu. Nous notons que les efforts de l'Autorité portuaire en matière de sûreté restent vains.

## Perte de motivation des acteurs de la sécurisation et de la souveraineté

Le Port d'Abidjan est une institution considérée comme le « *poumon* » de l'économie ivoirienne. Mais, les agents de la sûreté du port ne ressentent pas ce dynamisme portuaire notamment dans leur mieux être. Ces derniers veillent sur les sites sur ordre de leur hiérarchie. Sinon, ils ne se trouvent plus concernés par « *leur Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires et autres dispositions sécuritaires* ». C'est ainsi que pour s'éloigner de ce qu'ils considéraient comme une corvée, des agents du Groupe Sécurité Portuaire commettent expressément des fautes aux accès en espérant être sanctionné à savoir « *être affecté dans une autre brigade* ». Chez les agents de Port Sécurité, c'est plus la disparité salariale et la dévalorisation de leur métier à travers des tenues mal entretenues qu'ils portent qui les découragent et leur ôtent la volonté de bien faire leur travail.

Au niveau de la souveraineté, la concession d'une partie de la gestion de la sûreté à une structure privée peut poser problème et les conséquences peuvent être dommageables pour la sûreté de l'Etat de Côte d'Ivoire. Le choix de confier la gestion de la sûreté à une structure privée est défendue par l'idée selon laquelle « *l'entreprise est liée à l'Etat par un contrat et est soumise à la production de résultats probants pour le bon fonctionnement du Port d'Abidjan. Et que si les termes du contrat ne sont pas respectés, elle peut être remplacée* ». Au regard de ces propos, il faut comprendre, qu'ici, ce n'est pas l'enjeu économique qu'il faut uniquement privilégier, mais aussi donner une grosse marge de manœuvre à l'enjeu sécuritaire. Car même si la structure peut être poursuivie pour non-respect de la confidentialité des informations obtenues, recueillies durant la gestion de la sûreté du domaine portuaire ; des dangers sont certains. Et l'exemple de « *Facebook* » sous la présidence du premier Président noir des Etats-Unis a montré que des informations à la disposition d'une structure privée peuvent être utilisées à des fins d'espionnage. Sachant également que dans le monde des affaires « *tout le monde a un prix* » ; c'est un danger de confier des informations liées à la sûreté à une structure privée. Devant l'enjeu qui est énorme, nous nous demandons si la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan et ses services opérationnels ont conscience des risques qu'ils font encourir à la Côte d'Ivoire du fait de la gestion « *frêle* » de la question de la sûreté portuaire.

## DISCUSSION

Analysant la gestion de la sécurisation des ports, **Zinsou (2010)** relève que le déficit de matériels impacte négativement les activités des acteurs de la sûreté puisqu'ils n'arrivent pas assurer leur fonction comme il se doit. L'auteur confirme les résultats de cette étude qui montre que le déficit de matériels obstrue la sûreté portuaire. **Delfau (2004)** et **Kusi (2015)** soulignent des insuffisances dans la formation des acteurs de la sûreté. Pour ces auteurs, une formation pointue des acteurs en sûreté est requise devant la grande menace que constitue le terrorisme maritime et portuaire. Ainsi, ces

8 La charge l'exécution du Code ISPS dans les ports américains et ont la charge du contrôle des navires et de la cargaison depuis les ports des pays commerçants avec les Etats-Unis

9 Latte, 2019.

auteurs confirment les résultats de cette étude qui montre l'insuffisance de formation des acteurs opérationnels. Blédé (2016) observe que les ports ne sont pas traités avec l'attention qu'ils méritent. Par conséquent, ils sont le théâtre de diverses menaces. L'analyse de cet auteur confirme les résultats de cette étude qui montre que les conséquences découlant des insuffisances des dispositifs de sûreté sont dommageables pour le domaine portuaire.

## CONCLUSION

Au terme de cette étude, il ressort que les insuffisances des dispositifs de la sûreté expliquent les obstacles de la sécurisation du Port d'Abidjan aux conséquences dommageables pour le port. Ainsi, l'hypothèse soutenue dans cette étude est vérifiée et l'objectif atteint à savoir identifier les insuffisances des dispositifs de sûreté, les décrire et montrer comment ils se manifestent ainsi que les conséquences pour le Port d'Abidjan. L'étude des insuffisances des dispositifs de sûreté portuaire peut nous conduire à relever que le facteur humain est crucial dans la construction d'un dispositif de sécurisation sûr. Et que l'homme reste le maillon essentiel sur lequel doit reposer toute la stratégie sécuritaire pour qu'elle produise les résultats escomptés. C'est dans cette optique que l'opérationnalité des dispositifs de sûreté des ports doit être structurée. Aussi dans une autre étude serait-il important d'analyser spécifiquement les perceptions des acteurs et des usagers vis-à-vis du code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires, le code "phare" en matière de sûreté maritime et portuaire.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ANI, Y., T.** (2016). La sûreté et la sécurité portuaire en Côte d'Ivoire (Thèse unique de Doctorat). Institut de Géographie Tropicale. Sciences de l'Homme et de la Société. Université Félix Houphouët Boigny. 1-296.
- BLEDE, B.** (2016). Protéger les ports en Afrique pour préserver ses économies, Institut d'Etude de Sécurité. <https://issafrica.org/fr/iss-today/protéger-les-ports-en-afrique-pour-preserver-ses-economies>.
- BOUZAHER, A.** (2016). Contribution à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des risques liés à la manœuvre portuaire en Algérie (Thèse de Doctorat en Hygiène et sécurité industrielle, Option Gestion des risques). Institut d'Hygiène et Sécurité Industrielle, Université Batna 2. 1-146.
- DELFAU, S.** (2004). La sûreté maritime : état des lieux (Mémoire du DEA de Droit Maritime et Océanique). Faculté de droit et de sciences politiques de Nantes. 1-100.
- FEED THE FUTURE** (2019). Stimuler la croissance pour les systèmes régionaux d'intrants agricoles (EnGrais) en Afrique de l'Ouest, Structure des coûts logistiques et des procédures d'importation des engrais sur 4 corridors en Afrique de l'Ouest. Port d'Abidjan. USAID. 1-7.
- KUSI, B.** (2015). Port Security-Threats and vulnerabilities, Case: Takoradi Port (Bachelor's Thesis, Degree Programme in Security Management). LAUREA. University of applied sciences. 1-74.
- LATTE, S., A.** (2019). Le contrôle automatisé aux accès d'un port : cas du Port d'Abidjan (Mémoire de fin de formation). Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement. 1-43.
- LOUBET DEL BAYLE, J-L.** (2000). Initiation aux méthodes des sciences sociales. Harmattan, 2000, 1-386.
- N'DA, P.** (2015). Recherche et méthodologie en sciences sociales et humaines. Réussir sa thèse, son mémoire de master ou professionnel, et son article. Harmattan, 1-284.
- RECUEIL DE DIRECTIVES PRATIQUES DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL.** (2005). Sécurité et santé dans les ports. BIT, 1-563.
- REPUBLIQUE FRANÇAISE.** (2015). Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes. 1-58.
- ZINSOU, A.** (2010). La gestion de la sécurité dans l'enceinte du port de Cotonou. Centre de Droit Maritime et Océanique. Université de Nantes. Neptunus, revue électronique 16(2), 1-10.