



Email:editorijless@gmail.com

Volume: 4, Issue 4, 2017 (Oct-Dec)

INTERNATIONAL JOURNAL OF LAW, EDUCATION, SOCIAL AND SPORTS STUDIES (IJLESS)

<http://www.ijless.kypublications.com/>

ISSN:2455-0418 (Print), 2394-9724 (online)

2013©KY PUBLICATIONS, INDIA

www.kypublications.com

Editor-in-Chief

Dr M BOSU BABU

(Education-Sports-Social Studies)

Editor-in-Chief

DONIPATI BABJI

(Law)

©KY PUBLICATIONS



FAIBLESSE DU CONTROLE SOCIAL ET OBSTACLES AUX ACTIONS DE SECURISATION DU PORT AUTONOME DE SAN PEDRO (PASP)
(English Title : WEAKNESS OF SOCIAL CONTROL AND BARRIERS TO SECURING THE AUTONOMOUS PORT OF SAN PEDRO)

Casimir ZADY^{1*}, Antoine Nassoua OKPO², Stéphane Boris N'GUESSAN³

¹Maître-assistant, UFR criminologie, Université Félix Houphouët Boigny-Cocody-Abidjan

*zadycasimir@yahoo.fr

²Maître-assistant, UFR criminologie, Université Félix Houphouët Boigny-Cocody-Abidjan

³Doctorant, UFR criminologie, Université Félix Houphouët Boigny-Cocody-Abidjan

ABSTRACT

The circles mobilizing many people are currently the subject of a particular attention due to terrorism. The maritime and port environment is one of them. The attention we paid him aims to know the difficulties of securing this environment in order to provide solutions. To achieve this, it has been suggested that there is a relationship between weak social control and insecurity at the San Pedro Port Authority (PASP). With 86 participants, this study took place in the port area of San Pedro (Ivory Coast), around observation, maintenance and the questionnaire as data collection tools. This information has been processed, both qualitatively and quantitatively. The results obtained indicate that the insecurity of the PASP is the result of a weakening of the social control characterized as insufficiencies in the means of action, human and financial means, the impunity, the nonapplication and the non-respect of the laws. Also, some psychosocial characteristics of the users and the lack of safety culture of these. Establishing a sort of "anomic" context conducive to insecurity. On the other hand, we have defined more in-depth research and suggested the reinforcement of the mechanisms, means and tools of social control, vital to a better port security.

Keywords : social control ; harbour insecurity ; reassurance ; safety/security

Résumé

Les milieux mobilisant de nombreuses personnes font actuellement, l'objet d'une attention singulière du fait du terrorisme. Le milieu maritime et portuaire en fait partie. L'attention que nous lui avons portée vise à connaître les difficultés de sécurisation de ce milieu afin d'y apporter des solutions. Pour y parvenir, il a été proposé comme hypothèse qu'il existe une relation entre la faiblesse du contrôle social et l'insécurité au Port Autonome de San-Pedro (PASP). Avec 86 participants, cette étude s'est déroulée dans le domaine portuaire de San-Pedro (Côte d'Ivoire), autour de l'observation, l'entretien et le questionnaire comme outils de prélèvement des données. Ces informations ont été traitées, aussi bien qualitativement que quantitativement. Les résultats obtenus indiquent que l'insécurité au PASP est le fait d'un affaiblissement du contrôle social caractérisé tel des insuffisances au niveau des moyens d'action, moyens humains et financiers, l'impunité, la non application et le non-respect des lois. Aussi, certaines caractéristiques psychosociales des usagers et le manque de culture de sécurité

de ceux-ci. Instaurant une sorte de contexte "anormique" propice à l'insécurité. Nous avons par contre, défini des pistes de recherches plus approfondies et suggéré le renforcement des mécanismes, moyens et outils de contrôle social, vitale à une sécurité portuaire plus meilleure.

Mots clés :contrôle social ; insécurité portuaire ; sécurisation ; sûreté/sécurité

I. INTRODUCTION : quelques repères théoriques

L'environnement sécuritaire mondial en général, et celui de l'Afrique en particulier se caractérise par une grande diversité, où les menaces sont désormais multiples. Il faut noter la porosité des frontières contribue à augmenter ces menaces. L'on peut observer sur le continent africain des groupes armés et criminels engagés dans la piraterie en mer, le trafic de drogue, le terrorisme etc. C'est à juste titre que Soma (2016) estime que la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement qui réunit des représentants d'une trentaine d'Etats africains, réunis à Lomé a constitué un rempart contre l'insécurité en milieu maritime et les pratiques attentatoires au développement des Etats perpétrées dans plusieurs zones du continent notamment dans le golfe de Guinée. Les résultats de cette réunion ont permis de renforcer la sécurité aux frontières et dans les ports africains.

L'activité maritime et portuaire représente pour les Etats, un levier commercial international très important. Vu la diversité d'activités qu'elle propose, les ports se présentent comme les plus gros pourvoyeurs de recettes, d'emplois directs et indirects pour les administrations de tous les Etats dotés d'une telle infrastructure. L'importante activité qui s'y développe crée parfois des incidents et des conduites délinquantes de certains usagers (N'guessan 2015). Souaga A. R. (2017) dans un article paru dans Pôle Afrique info rend compte d'un séminaire pour lutter efficacement contre la criminalité portuaire, l'institut de sécurité maritime interrégional en collaboration avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères ont organisé un séminaire. Au cours de cette rencontre, un colonel de la Direction générale des affaires maritimes ivoiriennes a annoncé l'arraisonnement de 35 navires de pêche illégale grâce au renforcement de la logistique des forces navales militaires ivoiriennes.

Selon le quotidien « l'intelligent d'Abidjan » du 25 juin 2015, des opérateurs économiques exerçant sur la plateforme portuaire se sont plaint du DG du port d'Abidjan en exprimant leur ras bol. Ils mettent en exergue l'insécurité ambiante en ce lieu et le désordre au sein du Port Autonome d'Abidjan qui favorise la persistance de plusieurs actes criminels tels que les vols, les agressions, les malversations diverses, et autres. Les incidents, accidents et actes de criminalité sont présents dans les ports et les plans d'eau portuaire de Côte d'Ivoire. La presse en fait souvent échos. Des exemples foisonnent. La presse en ligne Koaci.com affirme : « le 11 mars 2009, quatre agents de la police maritime en service à l'arrondissement de San Pedro disparaissent au niveau de Sassandra. Partis arraisonner des navires ghanéens soupçonnés de pratiques illicites dans les eaux territoriales ivoiriennes, demeurent toujours introuvables. »

La même presse souligne également que qu'en Octobre 2012, un tanker grec est victime d'une attaque de pirates à son ancrage d'Abidjan puis laissé libre après que les pirates eurent emporté un butin volé à bord. Le 5 août 2008 koaci.com sur son site en ligne affirme qu'un sergent est assassiné à Vridi Ako par des pirates et le 11 décembre de la même année, c'est un autre sergent de périr au large de Sassandra. Ajouté à ces faits, la presse ivoirienne a écrit abondamment sur le déversement des déchets toxiques à Abidjan le 26 août 2006. La direction du port autonome San-Pedro (PASP 2015) a interpellé l'Etat sur le détournement de plusieurs conteneurs au Port Autonome de San Pedro et les différentes menaces terroristes qui peuvent avoir lieu en milieu maritime et portuaire.

Par ailleurs, l'insécurité en milieu maritime et portuaire a fait l'objet d'un regard scientifique de différents auteurs. Traoré (2003), a montré au terme de son étude que la sécurité des biens et des personnes au Port Autonome d'Abidjan souffrait d'actes de criminalités allant de la dégradation des marchandises à leurs disparitions. Selon l'auteure l'insuffisance des entrepôts et les difficultés de mise en œuvre de la sécurité des biens et des personnes laissent libre cours au vol, au détournement et au

vandalisme sur les biens. Qu'en est-il de la sécurité des êtres humains ? Maquet et Burtin (2012) répondent en étayant que la présence, de passagers clandestins à bord d'un navire de marine marchande, est devenue risque puis menace contre laquelle il faut se prémunir. Selon ces auteurs le phénomène des passagers clandestins révèle des enjeux politiques et économiques qui dépassent le cadre maritime et portuaire. Aussi la figure fantasmée du passager clandestin participe à l'accroissement du phénomène avec des dispositifs sécuritaires affaiblis. Ils soulignent par la même occasion que lorsque le passager est découvert l'on assiste à des situations humainement insoutenables qui révèlent des pratiques complexes. Où les intérêts économiques priment sur les droits humains. Ndjeunda (2009) a pour sa part, analysé le processus de sécurité et de sûreté portuaire dans les pays de la Côte Ouest Africaine (COA). Il en résulte que ces pays sont encore au balbutiement car les règles de l'OMI ne sont pas appliquées dans cette région avec fermeté et rigueur. Pour lui les accès terrestres des ports de la COA sont perméables. Par conséquent, ils souffrent du phénomène d'encombrement, de l'intrusion de substances illicites et de vols. Il en donne pour illustration la catastrophe de « JOOLA », un paquebot qui a coulé le 26 septembre 2002 au large de la Gambie et le déversement des déchets toxiques à Abidjan le 26 août 2006. Par ailleurs, il s'intéresse au laxisme qui existe dans la mise en œuvre des règles du transport maritime international dans la présente région.

En revanche, il souligne que les efforts des gouvernements des pays de la COA sont insuffisants et présentent beaucoup de manquements qui ne garantissent pas leurs sécurités et leurs sûretés. Pour finir, Ndjeunda propose davantage d'implication des pays dans l'application des règles de sécurité et de sûreté portuaire, des agents formés et outillés et une aide financière des bailleurs de fonds, du Fonds Monétaire International (FMI) et de la Banque Mondiale.

Sous un autre angle, Collins et al. (2012) stipulent que : la fraude est traditionnellement associée aux espaces portuaires et insulaires. Pour eux depuis l'avènement du capitalisme, il n'ait pas de port prospère qui ne concentre tous les trafics illicites. Ils ajoutent que la société portuaire, cosmopolite et très polarisée, développe des formes d'organisation sociale et culturelle qui facilitent les fraudes et les rendent attractives. Ou bien celle-ci est la conséquence de contrainte économique dont les ports sont les premières victimes. Pour lui il est question d'examiner à travers une large typologie de trafics illicites et voir l'existence d'un lien spécifique entre activité portuaire et pratiques illicites. Enfin, pour l'auteur la fraude participe à la construction et au renouvellement des identités portuaires et insulaires car les ports sont des laboratoires où se construisent de nouvelles normes juridiques, formes de régulations sociales et aussi de nouveaux modes de souveraineté. Ces normes sont-elles respectées comme il se doit ?

La sécurisation des ports est donc devenue un enjeu pour tous les gouvernements. De nombreuses stratégies initiées et adoptées passe par une dynamique et une synergie d'actions des autorités portuaires. Afin de réponse efficacement à toutes les questions résultants des changements et mutations sociales diverses dans ce milieu. La question sécuritaire apparait clairement, primordiale et la détermination de mesures et stratégies de sécurité devient inéluctable. Les ports en général et en particulier le Port Autonome de San Pedro (PASP), ne fait pas exception à ce questionnement, garant de la pérennité et du développement de ses activités.

Des dispositifs sécuritaires ont été élaborés par les autorités portuaires du PASP à travers la mise en œuvre du code ISPS. Cependant, des obstacles à la sécurisation demeurent. Lohoua (2008) note que : « le PASP est resté une longue période avec un système de surveillance artisanal [...] il y va de la compétitivité du port en terme de sécurité. » Selon cet auteur le PASP est confronté à l'insécurité et doit être compétitif au plan sécuritaire. Adopo (2014) dans ce même ordre d'idée, souligne que : « le PASP, en dépit d'un satisfecit lié aux investissements et à l'organisation enregistre des défaillances pouvant nuire à une meilleure application du code ISPS d'où l'insécurité ».

Ces écrits montrent la situation des ports en Afrique et la problématique de leur sécurisation. Ainsi, ce travail de recherche soulève des questions importantes. Ainsi les questions de recherche qui s’y dégagent peuvent être formulées comme suit :

- Pourquoi, malgré le dispositif de sécurisation observe-t-on des actes d’insécurité et de criminalité ?
- Quels sont les facteurs susceptibles d’entraver la sécurisation au PASP ?
- Le lien indissociable entre contrôle social et insécurité n’est-il pas explicatif de ce fait ?

Dans le souci d’apporter des réponses à ce phénomène, il convient de préciser que l’objectif de cette étude est comprendre les obstacles à la sécurisation du port autonome de San-Pedro et d’en faire des propositions. Dès lors, l’hypothèse se formule comme suit : la faiblesse du contrôle social engendre un contexte « anémique » qui conforte les actes de criminalité.

La théorie qui sous-tend cette étude est celle du sentiment d’insécurité frappé par son intensité et, en tant que sentiment.

La méthodologie choisie, c’est-à-dire le terrain d’enquête, la population étudiée, les techniques de collecte et d’analyse des données.

II. METHODOLOGIE

- Site et participants

Le terrain investi, par cette recherche est spécifiquement, la zone portuaire San Pedro. Cela se justifie par le fait que le PASP, est l’une des portes d’entrée des navires européens en Côte d’Ivoire. En effet, les populations venues de la région et des régions environnantes pour y travailler, offrent à ce milieu un brassage culturel de ces populations. Où se côtoient différents comportements sociaux et cultures.

Ensuite, l’étude s’est intéressée à l’ensemble des personnes fréquentant régulièrement le domaine portuaire. Les critères d’exclusion eux portent le caractère irrégulier de la présence (visiteurs par exemple). La méthode d’échantillonnage utilisé est l’échantillon par quotas. Sur cette base l’échantillon (N=95) se répartit comme suit :

Tableau N°1 : répartition des catégories d’enquêtés

catégories	Groupes cibles	échantillon	TOTAL	
		Effectif partiel	effectif	Fréquence %
Acteurs de la sécurisation	Agents de la DEPC sûreté-sécurité	15	27	28,42
	Agents de sécurité privée	12		
Usagers du domaine portuaire	Dockers	30	55	57,9
	prestataires	10		
	Agents de transit	15		
Service de secours accidentés et acteurs d’incidents	médecin	2	13	13,68
	accidentés	8		
	prévenus	3		
TOTAL		95		100

Source : donnée de l’enquête 2017

En effet, le recrutement de nos enquêtés s’est fait, en milieu portuaire sur leurs lieux de travail, sur des parkings et lieux de restaurations. Par ailleurs, avec un total de 95 participants au préalable, seulement 86 ont complété les questionnaires, le nombre de participants perdus durant l’étude est de 9.

- Instruments de recherche

En outre, la variable indépendante de l’étude, à savoir, la faiblesse du contrôle social qui renvoie au déficit des mécanismes et moyens de contrôle social, a été mesurée à l’aide de l’observation, l’entretien et la documentation. Ces mêmes outils ont servis à mesurer la variable dépendante de

l'étude à savoir, l'insécurité qui réfère à tout incident de sécurité et actes de criminalité au port. Ils ont aussi servi pour la variable intermédiaire de cette étude, le contexte "anémique" qui a pour indicateurs désordre, laxisme, collusion, corruption (affaiblissement des normes) etc. Ces outils sont pour la plupart utilisés en sciences sociales, notamment en criminologie.

Un questionnaire auto-administré a permis de collecter des renseignements, sur la qualité du contrôle social au PASP, les caractéristiques de la sécurisation et ses obstacles auprès des participants. L'entretien mené individuellement et en groupe a permis d'obtenir des informations diverses sur les variables à l'étude. Au début de chaque entretien et questionnaire, il était fait une description brève de la recherche. Les participants étaient à nouveau confortés, quant à la confidentialité et à la participation volontaire de cet travail. Lors de ces entretiens, qui duraient environ un quart d'heure, les répondants étaient invités à faire part de leur perception, leur opinion et leur vécu se rapportant aux incidents de sécurité et actes de criminalité en zone portuaire, tels que perçus dans leur quotidien. Une question ouverte sur ce qu'ils entendent par l'expression sécurité était posée. Ils étaient ensuite invités à développer les notions sorties de leurs affirmations. Les enquêtés partageaient leurs points de vue, toutefois ils s'abstenaient sur certaines positions particulièrement, la désignation de présumés délinquants par exemple.

- **Analyse des données**

Deux méthodes d'analyse qualitative et quantitative des données ont été utilisées dans le cadre de cette étude. L'analyse quantitative a permis de dresser des tableaux statistiques des données recueillies. Il a permis d'apprécier l'ampleur du phénomène mais surtout d'évaluer l'existant. En ce qui concerne l'analyse qualitative, elle donne l'occasion de ressortir la quintessence des verbatim recueillis après entretien avec les enquêtés.

III. RESULTATS

Malgré, quelques difficultés, l'enquête a permis d'obtenir les résultats suivants qui mettent l'accent d'une part sur le déficit du dispositif de sécurisation, aux obstacles à la sécurisation des biens et des personnes au Port Autonome de San-Pedro. D'autre part, il permet d'analyser le contexte « anémique » en zone portuaire « pétruisienne »

1) Moyens et mécanismes sociaux de sécurisation au Port Autonome de San-Pedro : état des lieux

La mise en œuvre de la sécurisation du domaine portuaire de San Pedro est assurée, à travers un cadre réglementaire et des outils de sécurisation. Elle repose essentiellement sur la mise en œuvre du code ISPS. Elle est le fait de plusieurs acteurs surtout des autorités désignées, de la DSS, du GSP, des affaires maritimes, des services de secours ; des agents de Sécurité privée. Il convient de noter que ce cadre réglementaire comporte des dispositions réglementaires internationales à savoir le code ISPS ; la directive du BIT SST ; le code de la marine marchande loi 61-349 du 09 novembre 1961 et des dispositions réglementaires nationales qui sont : Le règlement de police du port de San Pedro adopté, le 26 septembre 1973 et publié au journal officiel de la république de Côte d'Ivoire, le 15 novembre 1973 ; le code pénal en son article 141 à 187 crime et délits contre la sûreté de l'Etat, la défense nationale et la sécurité publique. L'arrêté n°392 du 1^{er}/02/1977 portant règlement d'exploitation du port de San Pedro. Par ailleurs quant aux outils de sécurisation ils varient en fonction des services. Ce sont en général des moyens d'action, des moyens de transport et des moyens de communication.

Au niveau de la DSS, nous avons recensé des ordinateurs, deux véhicules de types fourgon dont un au garage depuis un an ; un véhicule de liaison de type 4*4 ; des bouches à quai ; des poteaux incendie ; des extincteurs ; Du matériel de sauvetage et de lutte antipollution ; des radios VHF ; des téléphones portables.

Au niveau du GSP on retrouve aussi, des radios VHF, des véhicules de liaisons et de patrouille ; des armes de types kalachnikov et des revolvers.

Au niveau des agents de sécurité privée, on note des bombes lacrymogène ; des miroirs à manche ; des détecteurs de métaux ; des torches ; des radios VHF et des téléphones portables.

L'application de ces moyens et mécanismes sociaux permettent la mise en œuvre du contrôle social, formel et informel, au port autonome de SanPedro. Leur analyse, nous a permis de voir que le PASP, à première vue est asymptotique d'une mauvaise organisation dans la mise en œuvre de la sécurité tant l'image qu'elle reflète à l'extérieure est dissuasive et parfaite. C'est ce qui semble décrire l'un des enquêtés, NL dockers : « il y a des caméras partout dans le port maintenant tu ne peux rien faire sans qu'on te voit, si quelqu'un essaie de voler les gendarmes vont venir le prendre à la minute. » Et un autre SK chauffeur d'ajouter que : « avant m'importe qui pouvait entrer au port comme il le voulait, il y avait des vols partout, maintenant sans chaussures de sécurité, chasubles, casques, et cartes d'accès tu ne peux pas entrer... ils ont tracé partout où on doit marcher on ne marche pas n'importe comment dedans... »

Par ailleurs, à y voir de l'intérieur, le constat est peu reluisant. Il n'existe pas de parc de sécurité pour les marchandises dangereuses, en effet les marchandises et produits dangereux qui transitent au PASP ne sont pas entreposés et conditionnés conformément aux prescriptions correspondant à leur classification.

Le plan d'eau du port n'est pas surveillé ; les menaces et risques peuvent donc provenir du plan d'eau puisqu'aucun dispositif n'est mis en place. Un scénario potentiel des menaces peut se dérouler de la haute mer jusqu'à la terre. Le PASP reste donc inefficace face à la continuité qu'il faut donner au recueil d'informations et aux capacités de réaction. Tant pour mener des actions ciblées que pour assurer une chaîne réactive d'alerte face à une menace susceptible d'apparaître sans signes avant-coureurs manifestes.

Au niveau des moyens d'action le service incendie enregistre un seul fourgon pour trois équipes de car, les bouches à quai sont très souvent en panne. On note aussi une absence de citerne.

Le point de contact ISPS qui est un service censé entrer en contact avec le réseau mondial de l'OMI (réseau Lloyd) pour savoir à l'avance des informations sur les navires qui doivent accoster n'existe que de nom.

On peut ajouter à la suite de ce constat le non-respect des indications et une mauvaise utilisation des équipements de protection individuelle (EPI). Cette organisation présente des insuffisances à plusieurs niveaux et ne peut donner satisfaction aux acteurs et usagers de sécurité portuaire. Les incidents se produisant plus ou moins. Quelles sont ces insuffisances ? En quoi, constituent-elles des obstacles à la sécurité des biens et des personnes au PASP ?

2) Peu de moyens d'action et non-respect du cadre réglementaire, source d'insécurité.

En référence à ses objectifs, cette étude a parcouru systématiquement les difficultés de la sécurisation des biens et des personnes au PASP, avec une distribution des responsabilités de chaque acteur.

2.1. Insuffisance et inadaptation des moyens de sécurisation

Des faits majeurs relatifs aux dispositifs de sécurité, ont retenus notre attention. Les enquêtés de la catégorie impliquée dans la mise en œuvre de la sécurisation ont fait l'unanimité sur la question de l'insuffisance de leurs outils d'action. Le tableau ci-dessous mis à notre disposition par le service identification de la DEPC Sûreté- Sécurité illustre ce fait.

Tableau N°2 :Etat des équipements d'Intervention et observations

N°	Equipements exigés	Nombre exigé/souhaité	Nombre acquis	Ecart	Observations	Délai
1	Véhicule d'intervention et de contrôle	5	1	4		
2	Radio Motorola CP 040	14	6	8	En cours d'acquisition	Non déterminé
3	Miroir à manche	4	0	4	En cours d'acquisition	Non déterminé
4	Paire de jumelle	2	0	2	-	-

	longue observation					
5	Détecteur de métaux	8	0	8	En cours d'acquisition	Non déterminé
6	Tenue	68	68			
7	Chaussure de sécurité	58	58			
8	Ceinturon					
9	Tonfard	40	11	29		
10	Porte Tonfard	40	11	29		
11	Torche en aluminium à 03 piles	15	6	9	En cours d'acquisition	Non déterminé
12	Sifflet	73	20	53	En cours d'acquisition	Non déterminé
13	Bombe Paralysante	14	0	14	En cours d'acquisition	Non déterminé
14	Abonnement Téléphone mobile +téléphone		20 puces			
15	Badges Professionnel		0		En cours d'acquisition	Non déterminé
16	Gilets Fluorescents	28	10	18		
17	Imperméables	28	15	13	Imperméables à chaque poste	
18	PR 24	40	0	40	En cours d'acquisition	Non déterminé
19	Motos	5	1	4	En cours d'acquisition	Non déterminé
20	Canidés	9	7	2	En cours d'acquisition	Non déterminé
Total		451	214	237		

Source : DEPC SURETE-SECURITE service identification 2015

Le tableau 1 présente, l'état des équipements d'intervention. Ils nous montrent le nombre d'équipements d'intervention souhaité ou exigé pour mener à bien la sécurisation. Nous constatons que les équipements acquis représentent environ la moitié des équipements attendus pour assurer la sécurisation au PASP. A cela s'ajoute, l'inexistence de certains équipements comme ; les miroirs à manche et les détecteurs de métaux qui permettent de détecter des explosifs, des clandestins, des armes à feu ou objets dangereux, lors des contrôles d'accès sur les véhicules entrants. Au niveau de la douane il n'y a pas de scanner. Au niveau des pompiers on note un manque de camion-citerne et de vedette. Cette insuffisance est donc très importante et est un obstacle qui rend compte des difficultés de sécurisation. Par ailleurs, Cela ne permet pas l'exécution complète des activités de sécurisation. On assiste à des activités partielles qui ne couvrent pas la totalité du PASP.

2.2. Inadaptation et défaillance des outils de sécurité

Certains outils ne répondent plus efficacement aux exigences de la sécurité en milieu portuaire car l'environnement portuaire a évolué sans toutefois, que ces outils aient été renouvelés ou réadaptés. Nous avons eu à observer ce fait dans la plupart, des services que nous avons visités.

Un officier du point de contact ISPS, nous confiait que : « le point de contact ISPS existe de nom car le seul ordinateur de service est vieux et sans connexion internet. » L'obstacle ici est la difficulté pour ce service d'entrer en contact avec le service international d'échange d'informations sur les navires (réseau Lloyd). Car les équipements de contrôle ne sont pas à la pointe. Ce service chargé du suivi des

navires " point de contact ISPS" n'arrive pas à assurer la traçabilité des navires à partir du réseau Lloyd. Les agents vont donc en haute mer à la rencontre du navire pour recueillir des informations sur le type de cargaison et les membres de l'équipage avant que celui-ci ne rentre au port.

Aussi, le système de vidéosurveillance enregistre plusieurs caméras hors service. Nous avons pu le constater sur les écrans de commande de la vigie. Pour des raisons de sécurité nous ne donnerons pas ici les positions des caméras défectueuses, et certains dysfonctionnements de ce système.

Les bouches à quai et les poteaux incendie utilisés par le service de sécurité, installés depuis de longues années avec les premières installations portuaires fonctionnent mal ou ne fonctionnent pas du tout. Ce service nous a fait savoir qu'il ne dispose pas d'ordinateurs, ni de radios VHF. Les agents ont une incapacité à agir à temps et à fonds dans un temps record. Un responsable de ce service affirmait que : « *Nos deux fourgons dont l'un en panne depuis un an sont des "France au revoir" nous n'avons plus qu'un fourgon qui ne cesse de tomber en panne et on ne fait qu'improviser* ».

Des locaux observés, présentent de petits bureaux vétustes construits avec le port. On retrouve deux à trois agents par bureaux, ce qui ne permet pas aux agents de travailler dans des conditions optimales.

2.3. Moyens humains insuffisants

Dans la mise en œuvre, du code ISPS celui-ci prévoit des PSFO et des SSO, pour tout le service nous n'avons relevé qu'un seul PSFO et deux SSO. Qui doivent se relayer nuit et jour pour la mise en œuvre du code ISPS. En cas d'absence de l'un de ces agents les difficultés apparaissent. *Le rapport annuel 2015 de la DSS* stipule le renforcement de l'équipe des PSFO. A cette insuffisance s'ajoute, le manque de formations et de stages pratiques des agents. 76% des enquêtés de la catégorie employés de la DEPC et service de sécurité n'ont pas reçus de formation ab initiale, ni de formation continue. A la question quel type de formation souhaitez-vous pour être plus efficace ? Les vigiles et agents pompiers ne savent quoi répondre à 96%.

2.4. Lenteur des financements

Les acteurs, autres que le PASP impliqués dans la sécurisation du PSP, sont les agents de l'Etat issus de la douane, de la marine nationale, des eaux et forêt et de la gendarmerie. Certains de ces services logés au sein du port comme, ceux du PASP offrent un visage peu reluisant, nous faisant penser à deux poids deux mesures. En effet les services relevant du PASP sont mieux équipés que ceux de l'Etat. Cette situation traduit un problème d'équipement et de financement. Au dire d'un agent des affaires maritimes il ressort que : « *nous sommes logé au sein du port mais le port ne nous reconnait pas.* » Alors pour leurs besoins et équipement ces services se tournent vers l'Etat (ministère de tutelle) qui accuse une lenteur et un faible engagement. Par ailleurs, certains services du PASP dénoncent aussi ce fait, vis-à-vis du PASP.

La synthèse à cette partie, nous indique que La faiblesse du contrôle social ici, se situe plus du côté externe, formel, tant l'affaiblissement et l'insuffisance des moyens de sécurisation ne créent plus le sentiment de peur (dissuasif) qui devrait éloigner l'individu du comportement interdit. Les sanctions négatives (punition, sanction etc.) qui devrait jouer sur la dissuasion disparaissent laissant libre cours à la déviance.

3. Mauvaise application, méconnaissance, inadaptation et violation des règles et normes de sécurité

Des contradictions ou manquements aux règles de sécurité sont observés dans l'enceinte portuaire. Analysons ici quelques articles du règlement de police du PSP. L'article 4 stipule que : « *...le commandant du port a sous ses ordres directs les officiers, maîtres et surveillants de port, il a autorité sur le commissariat spécial du port et le chef de la brigade de gendarmerie du port* ». L'application est tout autre, car il nous a été révélé au cours de nos investigations que le commandant du port n'as pas autorité sur le chef du groupe de sécurité portuaire (GSP, géré par la gendarmerie. Ni sur le responsable des services de marine et de douane ces forces travaillent en collaboration pour la

sécurité du port. Ce fait est renforcé par la non application de l'article 15 de ce même règlements dans lequel il est dit que : *l'ordre et l'heure des mouvements sont fixés par le commandant du port ou son représentant qui ont seuls qualité pour modifier le tableau de service et pour donner les ordres nécessaires.* En effet, la présentation des services relevant de son autorité, que nous a fait le commandant du port, se limite au service identification et au service sécurité incendie. Il existe donc un service mouvement qui gère l'ordre et l'heure des mouvements de navire contrairement à ce règlement.

Lors d'un entretien, un enquêté à la question de savoir, quelles sont les obstacles à la sécurisation du PSP ? Répondait que : *« le règlement de police du port prévoit un commandant du port le port n'as pas de commandant c'est la DEPC qui assure l'intérim sur plusieurs années depuis. Alors que le commandant du port représente le point focal dans la mise en œuvre de la sécurisation, C'est déjà une faille. Aussi il y a un manque de coordination au niveau des chefs de département au plan organisationnel ».*

Par ailleurs, on note l'inobservation de certains articles du règlement de police. Notamment les articles 38 ; 52 ; 53 et 67 qui interdisent respectivement : le débarquement de marchandises sans autorisation préalables. L'interdiction de vente ambulante dans la zone sous douane ; et hors douane qui elle est soumise à l'autorisation du directeur du port. De l'interdiction d'allumer du feu et de fumer. Alors qu'on observe des dockers et des marins descendre souvent avec des boissons de la nourriture des cigarettes et des produits de toute sorte qu'ils revendent souvent. Aussi, certains manutentionnaires et agent de sureté et de sécurité fument non loin des navires et des installations portuaires.

Conformément, au code ISPS il est prévu un espace de stockage des marchandises dangereuses. Cependant, le PSP ne dispose pas à proprement dit d'un espace pour les produits dangereux.

La mauvaise application des règles et normes de sécurité se fait ressentir aussi dans les formations, exercices et entraînements de sûreté du navire prévus au *paragraphe 13 de la partie A du code ISPS.* Le compte rendu d'un exercice dont le scénario consistait à passer du niveau 1 au niveau 2 de sûreté ISPS, fait remarquer : les méconnaissances des changements entre niveaux par des agents. (Rapport entraînement 2015 DEPC-SS)

Ensuite, les obstacles liés à l'insécurité doivent aussi, être recherché dans la méconnaissance ou la négligence des règles et normes. Les acteurs de la sécurisation et les usagers du domaine portuaire porte chacun une responsabilité. Les vigiles et les pompiers par exemple ne connaissent pas les textes qui régissent leurs professions. Quant aux usagers du domaine portuaire ils ont une ignorance des normes et règles mises en œuvre, et ne comprennent souvent pas le sens de ces règlements. Ils en sont hostiles et réfractaires ce qui conduit à l'insécurité. Letableau N°3 ci-dessous traduit leurs taux d'ignorance.D'où la question : *Que pensez-vous des règles de sécurité ?*

Tableau N°3 : Avis sur les règles de sécurité

Acteurs Opinion	Acteurs de la sécurisation	Usagers domaine portuaire	du Service de secours accidentés et acteurs d'incidents	
Bien renseigné	15	7	2	
Assez renseigné	6	13	1	
Peu renseigné	6	16	5	
Pas renseigné	0	13	2	42
Total	27	49	11	86

Source : donnée de l'enquête 2017

Ce tableau montre que 42 enquêtés ne sont pas renseignés ou peu renseignés sur les règles. Soit un taux d'ignorance évalué à 48,83%. C'est dire qu'au niveau de certains agents de sûreté et usagers

du domaine portuaire l'on note une connaissance approximative des consignes. Les réponses données étaient hésitantes avec des attitudes souvent embarrassées. Certains agents ne savent pas lire et écrire.

4. Caractéristiques psychosociales des usagers

Dans le cadre de cette recherche, nous avons cherché à connaître les caractéristiques particulières des usagers du PASP. Ainsi nous leur avons posé un ensemble de questions.

4.1. Nationalité, sexe, activité socioprofessionnelle, et niveau d'étude

Tous les usagers du PASP interrogés sont de sexe masculin (86 personnes, soit 100% de la taille de l'échantillon). Par rapport, à l'échantillon considéré 60 enquêtés soit 70% sont de nationalité ivoirienne, 30% sont d'origine étrangère dont le Niger (11%), le Mali (9%), le Burkina (7%) et (3%) issus d'autres pays.

27 enquêtés soit 31,39% des enquêtés n'ont jamais été à l'école et ne savent ni lire ni écrire le français. 20% soit 10 personnes se partagent le niveau primaire (5) le niveau secondaire (3) et le niveau supérieur (2). Ils sont pour la majorité des dockers (30 personnes), des machinistes, des manutentionnaires, des transporteurs etc.

Ces caractéristiques, notamment le niveau d'étude rend compte des difficultés de sécurisation dans la mesure où, les usagers manifestent une ignorance des textes et normes de sécurité. Ainsi qu'un manque d'information et de connaissance en raison du fait qu'ils sont pour la plupart des analphabètes. Un responsable de sécurité affirmait que : « les dockers et intervenants externes sont la frange la plus réfractaire aux mesures de sécurité et de sûreté. Pour certains on ne s'est même plus comment s'y prendre pour leur dire on ne fait pas ceci ou cela. »

4.2. Connaissance des mesures de sécurité et sûreté

Avez-vous connaissance des règles et normes de sécurité ? Si oui pensez-vous être totalement ou partiellement informés ?

Tableau N°4: Opinion des enquêtés sur les règles de sécurité

DONNEES D'OPINION	EFFECTIF	%
totalement informés	35	40,70
Partiellement informés	51	59,30
Pas du tout informés	0	0
TOTAL	86	100

Sources : données de l'enquête 2017

Tous les enquêtés (N=86) connaissent l'existence des règles de sécurité quant à leur degré de connaissance 40,69% sont totalement informés et 59,30% partiellement.

Les usagers dans leur grande majorité connaissent l'existence des règles et normes de sécurisation. Les difficultés se situent au niveau de l'application de celles-ci et le sens que les usagers donnent aux règles et normes de sécurité. Pour certains les règles et normes de sécurité se limitent au port des EPI. Ce qu'ils ne jugent pas toujours nécessaires d'ailleurs. Quant à d'autre, ils estiment qu'ils y a trop de restrictions et de lois ce qui ralenti leurs travaux. Comme le témoignent les propos de ce participant : « les lois-là sont trop au port ici, faut pas faire ci, faut faire ça. Si quelque chose veut arriver à quelqu'un ça va lui arriver. Au lieu de régler les vrais problèmes des gens on prend pour blanc on copie seulement... »

Au total les caractéristiques psychosociales des usagers notamment le niveau d'instruction expliquent aussi, les obstacles à la sécurisation des biens et des personnes au PSP

Enfin, selon le rapport d'entraînement 2015 DEPC-SS, il existe un défaut de contrôle des véhicules, engins et personnes qui font les allers et retours fréquents au poste de contrôle. En raison, de leurs passages répétés, il se crée une connaissance ou une familiarité des intervenants. Ainsi assiste-t-on à des passages, sans contrôle ni fouille. Aussi, certains professionnels du port n'acceptent pas de se soumettre au contrôle des vigiles en raison de leurs rangs. Un responsable d'entreprise de sécurité privée déclarait que : « il y a un manque de courtoisie de la part des agents envers les vigiles. Ils se soumettent très rarement au contrôle alors qu'ils en sont les créateurs. » D'autres usagers du port refusent de porter les badges et équipements de protections individuels (EPI). « La procédure d'octroi de titres

d'accès est souvent contourner par des responsables pour des raisons de temps. » Nous confiait un responsable du service identification.

La faiblesse du contrôle social, est de ce qui précède perceptible au niveau interne. L'intériorisation par l'individu des normes en vigueur, n'arrivent plus à se faire normalement en raison de leur caractéristique psychosociale. En effet, certains usagers font une mauvaise application des règles et la transgresse. Cet autocontrôle dû à la socialisation, c'est-à-dire à l'intériorisation des règles morales ou comportementales est mis à mal par la violation des règles et normes de sécurité. Conséquemment, les incidents de sécurité et les actes de criminalité y trouvent une brèche d'éclosion. Cependant, contexte anémique et faiblesse du contrôle social quel rapport ?

5. Contexte « anémique » et faiblesse du contrôle social

Les mutations sociales rapides ont pour principal effet de frapper d'obsolescence les normes de conduite qui prévalaient antérieurement au PASP, sans que les nouvelles apparaissent clairement. Ce que l'on a observé qui peut rendre compte d'un contexte "anémique" se situe tant au niveau du contrôle social que les usagers doivent exercer les uns sur les autres et aussi au niveau des outils de contrôle social insuffisants, inadaptés et défailants. Le rapport indissociable entre contrôle social et sécurité est explicatif des obstacles liés à la sécurisation des biens et des personnes au PASP.

Le contrôle social est l'ensemble des moyens utilisés par la communauté portuaire pour assurer la sécurité et la sûreté au PASP. Ce contrôle est opéré aux moyens de patrouilles, de contrôle d'accès, de surveillance, de sensibilisation et de protection. Ces opérations permettent de garantir la sécurité au PASP malgré cela l'on enregistre des incidents de sécurité. Cela se justifie par la faiblesse du contrôle social crée par ce contexte dit "anémique. Dans cette situation, le PASP ne canalise plus les pulsions individuelles, qui demeurent sans limites. Ainsi, le « contexte anémique »' apparait et désigne le contexte selon lequel on assiste à l'affaiblissement de l'attachement aux normes et de la conscience collective. C'est-à-dire, quand les outils et dispositifs de sécurisation de par leur mutation et imperfection engendrent la faiblesse du contrôle social, il s'en suit un contexte « anémique » qui lui favorise l'insécurité. Lequel se manifeste à travers le laxisme des acteurs de contrôle, la faiblesse institutionnelle et la fragilité du lien social. Ceci traduit par les points suivants.

5.1. Attitudes, croyances et opportunités

A l'observation de certaines pratiques des usagers du port on voit disparaître le concept ambigu de la réaction sociale (stimulus/réponses) du fait de l'absence de coercition. En effet, ces personnes ne craignent pas la menace de la répression quand ils ne respectent pas les règles. Certains agents des services de sécurité se lassent de faire leur travail dans cette atmosphère ; certains, se croient tout permis. Les règles sont alors, des obligations que l'individu n'arrive plus à s'imposer à lui-même. L'autorégulation se fragilise face à l'inefficacité de la prévention développementale.

Par ailleurs, la surveillance que les usagers du domaine portuaire doivent exercer les uns sur les autres en sanctionnant mutuellement leurs déviances n'est pas trop palpable. Les incidents enregistrés au PSP revêtent parfois l'implication d'un degré de risque de la part de leur auteur. Cette prise de risque ; en relation avec des croyances est un élément, dans l'attitude des usagers ayant un impact sur la sécurité de ceux-ci.

Ainsi, A la question : *Qu'est-ce qui vous protège contre les accidents dans votre travail ?*

Tableau N° 5: opinion des enquêtés sur leur protection

opinion	Dieu	respect des règles	Autres	Total
effectif				
enquêtés	57	19	10	86
pourcentage	66,28	22,09%	11,62%	99,99%

Source : donnée de l'enquête 2017

A 66,28% les enquêtés attribuent la source de leur protection aux croyances contre 22,09% pour le respect des règles. Ainsi les usagers tiennent pour vrai certaines idées qui ne sont pas

scientifiquement ou objectivement vérifiables. Ce qui les conditionne dans la prise du risque. D'autres jugeant, que le port des EPI et des chaussures de sécurité sont une histoire de "blancs" ; refusent de les porter ou de s'en acheter, tant qu'ils ne sont pas offert par le port.

Les usagers déviants par leurs attitudes en rapport avec le contexte anomique ou leurs croyances font fi des règles et agissent selon leur gré. Aussi, soulignons que certains dockers et prestataires de service ne sont pas embauchés et considèrent leur travail comme un emploi temporaire de ce fait ils ne s'intègrent pas véritablement, dans les pratiques et conduites mises en place pour la sécurisation du PASP. Ils ne se sentent pas concernés.

« Les responsables du port eux même sont des corrompus et ne se préoccupent pas de nous les tâcherons. C'est eux les auteurs de détournement qui nous pousse aux accidents en nous mettant la pression pour finir leur travail. » Aux dires de ce enquêté, il y a un soupçon d'implication des responsables dans l'insécurité au PASP. Ce soupçon entretient la faiblesse du contrôle social qui laisse prospérer les actes antisociaux dans l'enceinte portuaire.

Les opportunités de passage à l'acte au PSP, sont des situations décrites comme, des situations pré-criminelles favorables aux violations des normes et règles par des individus prédisposés à la déviance. Ceux sont des déclencheurs du passage à l'acte.

Il s'agit pour les risques d'incendies du manque d'espace fumeur. Les fumeurs malgré l'interdiction de fumer quand ils ont une opportunité de fumer le font sans tenir compte de l'endroit, augmentant ainsi les risques d'incendie.

Aussi, pendant certaines activités de nuit les chauffeurs roulent dans n'importe quel sens, les risques d'accident de circulation sont à craindre. La vigilance des travailleurs baisse. Les risques d'accident de travail et les accidents de travail augmentent. Un enquêté décrivait cela en ces termes : *« il y a un camion remorque qui est tombé dans la mer ici, c'était vers 5h du matin, le chauffeur était à son dernier voyage de transport de conteneur et ramenait le bon retour. C'est alors qu'arrivé au niveau du virage du magasin cale, il n'a pas pu maîtriser le véhicule qui a patiner avec la pluie jusqu'à ce qu'il se retrouve dans la mer »*. L'obscurité facilite aussi, les vols car pendant les opérations les marchandises tombées dans le port apparaissent comme des choses sans maître notamment, les sacs et balayures de fève de cacao. Ils sont alors récupérés à des fins commerciales en dehors du port.

Le contrôle social renvoi à l'ensemble des moyens et mécanismes mis en œuvre dans une société ou un groupe social pour que ses membres se conforment aux normes et aux règles dominantes. Ainsi selon que ces moyens et mécanismes seraient symptomatiques de difficultés comme nous venons de le décrire plus haut, le contrôle social présenterait des faiblesses. Celles-ci participent à l'insécurité et aux actes de criminalité au PASP. Inversement, tant les dispositifs de sécurisation seraient suffisants, appliqués et respectés conséquemment, la force du contrôle social externe et/ou interne contribuerait à une sécurisation encore meilleure du PASP. Le contexte anomique n'as pas seulement pour impact l'attitude négative des usagers. Il donne aussi naissance à des maux.

5.2. Collusion, complicité et corruption

La collusion ici, est le fait pour plusieurs personnes ou des groupes d'intérêt de passer un accord secret en vue de commettre un forfait. Il s'agit d'une connivence qui est apparaît dans l'explication ou « modus opérandis » de plusieurs cas de vols ; de tentative d'embarquement de clandestins et de détournement de conteneur ou de marchandises. Certains enquêtés et ceux de la catégorie prévenus du PASP, nous ont laissé entendre que ces incidents de sécurité ne sauraient se réaliser dans la plupart des cas sans collusion ou complicité.

Par ailleurs, quant à la complicité de nombreux rapports d'incidents de type embarcation de clandestins, vols dans les installations portuaires et sur les navires font ressortir la complicité à l'intérieur de groupes de travailleurs et entre groupes de travailleurs. Cette complicité, dans la commission d'actes interdits est un obstacle dans la mesure où il participe à la mise en place d'un réseau. C'est le cas des dockers qui aident par exemple, un des leurs à se cacher dans un conteneur

vide avec la nourriture pour une embarcation clandestine vers l'Europe. Aussi, la complicité entre manutentionnaires dockers et chauffeurs de camions logistiques qui se décrit par la situation selon laquelle les manutentionnaires dissimulent leurs butins sous les sièges ou dans les cabines des véhicules afin, de les faire sortir du port. Ainsi, certains usagers plutôt que d'exercer les uns sur les autres des procédés visant à la conformité de la sécurité en milieu portuaire, s'en éloigne en se constituant en sous-groupe avec l'attachement à des valeurs autres que celle véhiculées en milieu portuaire.

La corruption, c'est le fait, soit pour une personne dépositaire de l'autorité publique ou chargée d'une mission de service public de solliciter des avantages, de l'argent ou des cadeaux de tiers pour accomplir un acte entrant dans le cadre de ses fonctions ou, au contraire, pour s'en abstenir, soit pour un administré, de solliciter la complaisance du fonctionnaire.

Nos investigations ont révélé qu'il s'agit de la petite corruption, elles n'ont pas pu s'étendre à la corruption à proprement parlé dans tous ces aspects, du fait du caractère exploratoire de cette étude.

A la question de savoir comment, les auteurs de vols arrivaient à passer le poste de contrôle avec leurs butins ? Un enquêté répondait en ces termes : « *il suffit de donner la part de ceux qui sont au poste de contrôle ou bien le confier aux véhicules de transit au moment où le contrôle est faible entre 2h et 5h du matin.* » les agents chargés du contrôle s'abstiendraient donc d'effectuer leur tâche en raison d'une quelconque somme.

Si les gendarmes ont défendu respecter en tout temps les procédures lors, de notre entretien. Ce n'est pas le cas chez les vigiles où certains affirment que souvent il y a des gens qui viennent les voir pour des "services" moyennant le prix de la cigarette. Conformément à Diby (2007), selon qui : « *en côte d'ivoire, comme dans la plupart des pays Africains, la corruption est déclinée avec dévotion, sous une multitude d'appellations. Plus grave, elle est parfois quasiment admise par les usagers impuissants, à la grande satisfaction de certains fonctionnaires. Le langage populaire ivoirien si riche en image, est édifiant sur la question on parle pêle-mêle de « entré dans le contexte de « gombo »... de « pris de cigarette » de verser un passe-droit etc.* »

Pour conclure, Les difficultés de mise en œuvre de la sécurité sont interprétées comme le résultat d'une anomie au sens de Merton (1957), certains usagers du PASP désirent avoir le même mode de vie que d'autres usagers mais les moyens économiques, professionnel et sociaux leur font défaut. Ou encore comme le résultat d'une anomie au sens de Durkheim (1960) certains usagers du PASP ont été insuffisamment socialisés par les règles et normes en vigueur au PASP.

IV- DISCUSSIONS ET PROPOSITIONS

Cette recherche a eu pour objectif de décrire les obstacles à la sécurisation portuaire et identifier des dysfonctionnements de sécurité en vue de faire des propositions.

Les résultats obtenus, nous ont permis de comprendre les manifestations et les facteurs explicatifs de l'objet étudié, nous permettant ainsi, d'affirmer que les objectifs de la recherche ont été pleinement atteints. Il a été envisagé comme hypothèse que la faiblesse du contrôle social au PASP crée un contexte "anémique" qui conforte les actes de criminalité, faisant obstacle aux actions de sécurité. En toute conséquence, la statistique descriptive simple nous a permis de situer l'implication de la faiblesse du contrôle social dans la mise à mal ou dans les difficultés de sécurisation des biens et des personnes au PASP. Ce qui induit la confirmation de l'hypothèse générale. En effet, la faiblesse du contrôle social induit par le déficit de ses moyens et outils ainsi que certains comportements des acteurs du PASP, font le lit à des incidents de sécurité et actes de criminalité.

La faiblesse du contrôle social se présente ainsi comme un prédicteur de l'insécurité en milieu portuaire conformément aux travaux de Crozier, (1980). Pour Cusson (1983 :44), les contrôles sociaux canalisent les délinquants potentiels vers l'option la moins criminelle parmi celles qui se présentent à lui. Les choix des délinquants sont structurés par les contrôles sociaux. Del Baye (2007 ; 2013 ; 2016) et Andréo, (2005) vont dans ce sens, quand ils insistent sur le lien indiscutable entre contrôle social et

insécurité. En effet, pour ces chercheurs la nature du contrôle social est source de sécurité ou d'insécurité. Par ailleurs, l'étude confirme aussi la thèse de Cusson, (1980), démontrant la qualité du contrôle social et sa plus-value sur la sécurité.

Notons ici, que ces théories sur le contrôle social se complètent, car avec une bonne qualité du contrôle social on a conséquemment un bon niveau de sécurité et vice versa. Pourtant, certains auteurs n'y voient pas les déterminants de la sécurité du côté du contrôle social.

Pour certains, l'usage de technologies modernes a renouvelé le débat sur le poids du contrôle social. Du côté des pouvoirs publics, la multiplication des caméras de surveillance, des radars soulèvent des interrogations. Dans la sphère privée, *internet*, *facebook* conduisent à s'interroger sur la place des libertés individuelles (Lianos, 2010). Pour d'autres, plusieurs éléments comme l'attribution causale (N'goran, 2015) y sont déterminant dans la construction de l'insécurité.

En outre, les résultats de cette étude, même s'ils sont en accords ou en désaccords avec des résultats pas mentionnés ici, suggèrent d'intégrer le concept d'impact dans la recherche des causes de l'insécurité en milieu organisationnel fermé comme le PASP. Car les conséquences de l'insécurité pris en compte dans la compréhension des dysfonctionnements socio-institutionnels pourraient contribuer à une meilleure sécurisation du milieu maritime et portuaire. Une étude dans ce sens devrait être menée. En attendant, nous proposons au regard de la présente étude de donner plus de force au contrôle social en agissant sur les mécanismes, moyens et outils de contrôle social (formel ou informel). Il s'agit au plan juridique de créer, réactualiser et adapter des textes de loi. Se faisant notre cadre juridique se doit d'être plus dynamique et plus en synergie avec la sécurisation portuaire et maritime sous régionale et internationale. En matière préventive et d'investigation il s'agira au niveau du PASP et du comité de sécurité du PASP d'accroître, de renforcer et de réadapter leurs moyens d'actions et leurs actions sur le terrain afin de maintenir ou limiter les incidents, dans des proportions tolérables.

L'accroissement des moyens d'actions et des actions sur le terrain consiste à : augmenter et à former les différents acteurs de la sécurisation. Dans le renforcement il sera question de donner plus de volumes aux actions existantes c'est-à-dire étendre les actions à succès à travers tous les domaines portuaires.

Avec la sensibilisation par exemple, il faut aussi rééduquer les usagers du PASP à une meilleure culture de sécurité. Afin qu'elle se réapproprie la sécurisation. Cela passe par plus de sensibilisation aux problématiques de la sécurisation. Une sensibilisation à large spectre à l'image d'une semaine portuaire de sécurité par exemple.

Nous recommandons aux usagers du PASP une véritable culture de la sécurité c'est-à-dire faire en sorte que chaque, personne ait le réflexe de se protéger, de respecter les consignes et d'effectuer au mieux sa tâche ; en incitant ses pairs à en faire autant (exemplarité) en milieu portuaire. Le remède pour des usagers avec une culture de sécurité et de protection c'est la sensibilisation sur les méthodes et les attitudes à avoir pour ne pas être victimes ou acteurs d'incidents. Se faisant on participe ainsi, à donner une force au contrôle social. Pour que la conscience professionnelle se renforce ; la réduction de la prise de risque soit effective ; l'abandon des violations de normes et de pratiques frauduleuses qui s'observent au quotidien disparaissent.

En matière d'intervention la répression est un moyen de dissuasion, mais ne change pas les causes qui incitent à commettre les incidents en milieu portuaire, il faut donc souvent revoir les modalités de la répression. Les interventions, tout en respectant les droits de l'homme doivent sévèrement réprimer les délinquants ou déviants lors des cas de vols, par exemple. Il s'avère nécessaire de renforcer le contrôle sûreté/sécurité et de donner plus de force à certains éléments en poste (vigile) ou en patrouille en revalorisant leur activité.

Conséquemment, la nécessité d'une solution économique s'impose pour le renfort du contrôle social. Nous nous accordons tous sur le fait que toutes mesures pour venir à bout de l'insécurité ne seront totalement efficaces, que si elles sont accompagnées de moyens économiques

suffisants. La solution économique consiste d'abord, à interpeller les autorités portuaires sur la mobilisation des capitaux nécessaires aux exigences de la sûreté et la sécurité. Il s'agira ici, de rechercher ces fonds auprès de tous les partenaires aussi bien, nationaux qu'étrangers, et les utiliser là où le besoin se fera sentir. Achat de matériels de sécurisation et revalorisation du traitement des usagers du domaine portuaire. Car l'indigence économique est un invariant dans les problèmes d'insécurité.

Pour finir, il faudra réhabiliter, ainsi on redonne aussi la force au contrôle social car les instruments du contrôle social étant fonctionnel l'individu se soumet facilement au respect des normes. L'usage de la télésurveillance en bonne et due forme devrait servir à identifier des activités malveillantes mais aussi, contrôler les agents aux postes de contrôle. De sorte à établir sur eux un contrôle et les rappeler à l'ordre en cas de manquement. Par ailleurs elle doit servir à encourager ceux qui surpassent leurs objectifs. Ainsi, *les individus sont potentiellement observables physiquement par la hiérarchie, s'ajoute une dimension horizontale du contrôle exercé par les pairs, les collègues de travail.* Aboudou (2013).

En définitive, de cette analyse retenons que les informations recueillies ne rendent pas compte de l'objet d'étude en totalité. Néanmoins, ces résultats serviront à jeter les bases à une autre recherche, car force est de reconnaître que des régularités semblent sortir de ce travail.

REFERENCES

- Aboudou, C. (2013) *le non-respect de la réglementation en matière de sûreté de l'aviation civile et de sécurité aéroportuaire : cas de l'aéroport international Felix Houphouët Boigny d'Abidjan*. Thèse de doctorat unique UFR criminologie UFHB.
- Andreo, C. (2005), *Déviance scolaire et contrôle social*, Septentrion, 2005
- BIT, (2005), *sécurité santé dans les ports*, recueil de directives pratiques du BIT, Genève
- Code ISPS. *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (dit code "ISPS" : International Ship and Port Facility Security code) de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) du 12 décembre 2002 à sa 22^{ème} session*
- Collins, C. A. & Kearns, (R). A. (2005), *Geographies of inequality: child pedestrian injury and walking school buses in Auckland, New Zealand*. Social science and medicine, n°60.
- Crozier, M. (1980), *La transformation des modes de contrôle social et la crise des régulations traditionnelles*, La Revue Tocqueville, vol. II, no 1, pp. 40 à 54.
- Cusson, M. (1983) *le contrôle social du crime*. Paris : Puf. Collection sociologie
- Cusson, M. (1993) *l'effet structurant du contrôle social*, criminologie, 37-62, PUM
- Del Bayle, L. (2007), *Jeunes, police et évolution du contrôle social*. In revue Cahiers de la sécurité, no 1, juillet-septembre 2007, pp. 43-51.
- Del Bayle, L. (2013), *Incivilités et mutations du contrôle social*, (Tome 419), p. 473-483.
- Del Bayle, L. (2016). *Police, société et contrôle social*. Les classiques des sciences sociales. Cahiers de la sécurité. 64 p.
- Diby, C. (2007). *Le management des services public en Afrique : retour d'expérience... des raisons d'espérer*. Abidjan : NEI-CEDA rapport d'entraînement 2014 DEPC-SS
- Lohoua, D. (2008) *fonctionnement et dynamisme du port de San Pedro*. Université de Cocody-Abidjan (Institut de Géographie Tropicale) – mémoire de Maitrise Géographie.
- L'intelligent d'Abidjan (2015) *Salubrité, désordre au Port d'Abidjan: des opérateurs économiques interpellent le DG Hien Sié*. Publié le jeudi 25 juin
- Maquet, P et Burtin, J, (2012) *les passagers clandestins sur les navires de marine marchande*
- N'guessan, B. (2015), *la sécurisation des biens et des personnes au Port Autonome de San-Pedro*, mémoire de Master 2 UFR criminologie UFHB.
- Ndjeunda, M, (2009), *Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la côte ouest africaine*.
- Rapport annuel d'activité (2015), *PASP DEPC sûreté/sécurité Règlement de de police et d'exploitation du port autonome de San Pedro*

- Soma, Y. M. (2016) Lutte contre l'insécurité maritime: L'UA se dote d'un nouvel instrument, Sentinelle bulletins hebdomadaires
- Souaga, A. R. (2017). Golfe de Guinée- La criminalité dans les ports préoccupe la France. PoleAfrique.info. Publié le lundi 25 septembre 2017 www.abidjan.net
- Traore, D. (2003). *La gestion de la sécurité des biens au Port Autonome d'Abidjan (PAA) en zone sous Douane*. Mémoire de maîtrise, UFR Criminologie.
-