
N° 5 | 2024

Varia

Les obstacles de la sûreté portuaire

cas du port d'Abidjan

Mathieu AKADJÉ AHIOURE *Maître de conférences*

UFR Criminologie

Université Houphouët-Boigny, Abidjan

Antoine OKPO NASSOUA *Maître de conférences*

UFR Criminologie

Université Houphouët-Boigny, Abidjan

Charles-Auguste OINDJI KORÉ *Doctorant*

Criminologie

Université Houphouët-Boigny, Abidjan

Édition électronique :

URL : <https://revue-crimen.numerev.com/articles/revue-5/2798-les-obstacles-de-la-surete-portuaire>

ISSN : 2782-0106

Date de publication : 10/05/2024

Cette publication est sous licence **CC BY-NC-ND** (Attribution - No commercial - No derivatives).

Pour **citer cette publication** : AKADJÉ AHIOURE, M., OKPO NASSOUA, A., OINDJI KORÉ, C.-A. (2024) Les obstacles de la sûreté portuaire. *Revue CRIMEN*, (5). <https://doi.org/10.34745/>

Le port d'Abidjan, premier port ivoirien, est d'un atout social, économique et géostratégique pour la Côte d'Ivoire. Pour préserver ces atouts, l'Autorité portuaire a mis en place des dispositifs de sûreté, qui n'ont certainement pas les résultats escomptés puisque les menaces voire l'insécurité y est persistante. La question que soulève cette étude est de savoir : pourquoi malgré les dispositifs actuels de sûreté, l'insécurité demeure et s'intensifie au port d'Abidjan ? Pour répondre à cette interrogation, cette étude vise à connaître et décrire les obstacles de la sûreté du port d'Abidjan. Pour ce faire, elle s'est aidée de la théorie des jeux, la théorie organisationnelle de Berne et la théorie de l'action de sécurité de Cusson pour comprendre le dispositif de sûreté actuellement proposé par l'autorité portuaire et en exhumer les obstacles pertinents. Un questionnaire et des entretiens tout comme l'étude documentaire et l'observation directe ont permis de recueillir des données dont l'analyse relève que la sûreté du port d'Abidjan est en proie à des obstacles réglementaires, organisationnels, infrastructurels, culturels, liés aux catégories d'infractions et aux acteurs de la sûreté, et budgétaires qui l'empêchent de produire les résultats voulus par l'autorité portuaire notamment réduire au maximum l'insécurité.

Abstract : The Port of Abidjan, the leading Ivorian port, is a social, economic and geostrategic asset for Côte d'Ivoire. To preserve these assets, the Port Authority has put in place security measures, which have certainly not had the expected results since threats or even insecurity is persistent. The question raised by this study is why, despite the current security measures, insecurity remains and is increasing in the Port of Abidjan. To answer this question, this study aims to identify and describe the obstacles to security in the Port of Abidjan. To do so, it used game theory, Berne's organizational theory and Cusson's theory of security action to understand the security system currently proposed by the Port Authority and to identify the relevant obstacles. A questionnaire and interviews, as well as a documentary study and direct observation, made it possible to collect data that show that security at the Port of Abidjan is plagued by regulatory, organizational, infrastructural, cultural, security actor and budgetary obstacles that prevent it from producing the results desired by the Port Authority, in particular reducing insecurity to a minimum.

Mots-clés :

Côte d'Ivoire, Obstacles, Sûreté, Sûreté portuaire, Sécurisation, Port d'Abidjan, Security, Port security, Securing

Les ports, du point de vue logistique, désignent un lieu où les navires peuvent mouiller, faire escale, charger ou décharger la marchandise. C'est le point de rupture de charge ; l'interface entre la mer et le transport terrestre. Selon des caractéristiques géographiques, les ports peuvent être naturels, artificiels, maritimes, fluviaux ou lagunaires. Le port d'Abidjan, site de l'étude, est un port artificiel maritimo-fluviolagunaire. Le port d'Abidjan, voire sa zone sous douane, s'étend sur une superficie globale de 651 000 m² d'espaces exploitable.

Au plan social, le port d'Abidjan permet de juguler un tant soit peu, la question de l'emploi à Abidjan, voire sur toute l'étendue du territoire ivoirien. C'est un creuset important de l'emploi avec près de 54 000 employés (Latte, 2019 ; Rapport PAA, 2019). Au plan économique, le port d'Abidjan contribue à 90 % des recettes douanières et 60 % de la production industrielle ivoirienne (programme des Nations unies pour l'environnement et l'Organisation maritime internationale, 2009). Le port d'Abidjan est une plaque tournante des échanges sous régionaux en sa qualité de port de transbordement et de transit.

Pour préserver cet atout social, économique et sous-régional, l'Autorité portuaire a mis en place des dispositifs de sûreté, qui n'ont certainement pas les résultats escomptés puisque les atteintes à l'intégrité physique des usagers et des biens matériels ainsi qu'aux mœurs s'amplifient (N'Guessan, 2019). Ce que les rapports du Groupe sécurité portuaire (GSP) et les données recueillies auprès du commissariat de police spéciale du port d'Abidjan illustrent bien.

Tableau 1 : Incidents perpétrés en zone péri-portuaire en 2016, 2017 et 2018

Incidents	Effectifs	Fréquence
Abus de confiance	22	12,22 %
Escroqueries	9	5,00 %
Faux et usage de faux	7	3,89 %
Vols	118	65,56 %
Coups et blessures volontaires, violences et voies de faits	15	08,33 %
Autres ¹	9	5,00 %
Total	180	100 %

Source : Rapports du commissariat de police spéciale du port d'Abidjan, 2016, 2017 et 2018.

Tableau 2 : Cas spécifique des vols au port d'Abidjan

Années	2017	2018	2019	Total
Vols				
Sac de riz	45	57	36	138
Produits pétroliers	23	19	14	56
Colis stockés dans les conteneurs	38	33	21	92
Cartons de poissons	51	48	16	115
Voitures	6	2	2	10
Total	163	159	89	411

Source : Rapports du Groupe sécurité portuaire, 2017, 2018 et 2019.

Nous observons que malgré les efforts de l'Autorité portuaire, l'insécurité y est persistante. Ce qui peut expliquer l'existence de points non pris en compte dans la mise en œuvre pratique des dispositifs de sûreté ; compris en termes d'obstacles de la sûreté portuaire. Pour Haveman et Shatz (2006) cités par Oindji (2022), l'obstacle majeur dans la sûreté portuaire est la difficulté à contrôler toute la chaîne d'approvisionnement c'est-à-dire du chargement au déchargement en passant par le séjour en mer. Outre l'obstacle lié à l'activité portuaire, il y a celui inhérent aux caractéristiques physiques des ports. Adams et al. (2020) affirment que : « Les ports sont des infrastructures critiques dont l'organisation est complexe » et ce, à cause de la dimension spatiale des ports selon Kusi (2015).

Cependant, des risques de cyber sécurité existent car un acteur interne à l'organisation technologique sécuritaire peut l'utiliser à des fins criminelles (Adams et al., 2020) voire

terroristes. L'explication de ces auteurs met en exergue l'obstacle que peut constituer le facteur humain dans la sûreté portuaire. En effet, l'homme est au cœur du dispositif de sûreté. Il en est l'épicentre. C'est lui qui pense le dispositif et l'actionne. Ce qui pousse Kusi (2015) à placer le facteur humain comme le véritable obstacle de la sûreté portuaire. Car prévenir, les menaces internes en sûreté, est l'une des tâches les plus rudes et complexes auxquelles peut être confronté l'appareil sécuritaire. Un dispositif de sûreté fonctionne bien quand les hommes en charge de veiller à sa bonne marche sont concernés par la question. C'est l'homme qui sous-tend le dispositif et non l'inverse. Enfin, l'inadéquation des mesures et procédures de sûreté portuaires face à la menace constitue un problème qui émaille la sûreté portuaire selon l'United States Department of Transport (1997).

Méthodologie

En lien avec l'objet d'étude, le port d'Abidjan est l'espace dans lequel cette étude a été menée. Le port d'Abidjan, comme sus-évoqué, s'étend sur une superficie globale de 651 000 m² d'espaces exploitables. Toutefois, il faut relever que l'étude n'a pas pris en compte toute l'étendue du port ; mais a été menée particulièrement dans la périphérie, aux accès légaux c'est-à-dire aux six postes de contrôle et aux douze zones d'accès restreint. Le choix de ces sites s'explique premièrement par le fait qu'ils constituent les lignes de défense du port ; et deuxièmement parce que ces sites offrent la possibilité d'observer ce qui se fait durant le contrôle, la surveillance des usagers de façon quotidienne au port conformément au code ISPS[1], la norme en matière de sûreté maritime et portuaire. Ce qui nous permet de voir les écarts et d'identifier et décrire les obstacles de la sûreté du port d'Abidjan.

L'échantillon d'enquête a été déterminé grâce à la technique d'échantillonnage par choix raisonné. Grâce à cette technique, le chercheur choisit librement les enquêtés sur la base d'éléments qu'il juge pertinents. Ce sont quarante-et-une personnes qui ont été questionnées afin de comprendre de façon pragmatique ce qui se fait durant le contrôle, la surveillance au port d'Abidjan. Elles se répartissent comme suit :

Tableau 3 : Répartition de l'échantillon d'enquête et fonction des enquêtés

Catégories des enquêtés	Effectifs	Rôle
Direction des affaires maritimes et portuaires (DGAMP)	1	Autorité désignée en charge de la mise en application du code ISPS et d'y veiller.
Capitainerie-Direction des opérations maritimes de la sûreté, la sécurité et de l'environnement (DOMSE)	3	Contrôle les activités dans la périphérie et à l'intérieur du port.
Groupe sécurité portuaire (GSP)-Gendarmerie	10	Force d'appui aux agents de Port sécurité afin de briser toute velléité chez quiconque voudrait utiliser la force pour passer les accès. Elle est également, force d'intervention en cas de crise.
Commissariat de police spéciale du port d'Abidjan-Police	2	Contrôle et surveille la périphérie du port ; mais également qualifié pour connaître des situations d'immigration/émigration clandestines en zone sous-douane.
Port sécurité (structure privée)	13	Contrôle, surveille les accès du port d'Abidjan ; fais l'investissement de sûreté. La structure a perdu la concession que lui avait faite le Port Autonome d'Abidjan en matière de sûreté, mais les agents présents aux différents postes de contrôle portent toujours la tenue Port Sécurité.
Dockers	6	Ce sont les usagers qui subissent au quotidien le contrôle, la surveillance des acteurs en charge de la sûreté. Ils participent à la dynamique commerciale et économique du port d'Abidjan.
Bana bana	3	
Transporteurs/convoyeurs	3	
TOTAL	41	

Pour la collecte des informations inhérentes à l'objet d'étude, nous avons convoqué l'étude documentaire, l'entretien, le questionnaire et l'observation directe. L'étude documentaire se justifie dans la mesure où elle a permis d'approfondir les connaissances sur la sûreté portuaire et maritime et de cerner au mieux l'objet d'étude dans sa singularité au port d'Abidjan aux fins d'enrichir la littérature tout en restant fixer sur les travaux des prédécesseurs afin d'éviter de nous égarer. L'entretien et le questionnaire ont permis d'avoir des informations sur les obstacles de la sûreté au port d'Abidjan. Ce qui a également facilité la description des obstacles grâce aux discours tenus par les enquêtés. L'observation directe a permis de voir qui effectue la surveillance, la protection, le contrôle, comment le fait-il, avec quoi le fait-il et comprendre pourquoi le fait-il. En d'autres termes, elle a permis de voir ce qui est fait en matière de sûreté portuaire dans la périphérie et aux accès afin de l'éprouver au code ISPS pour en déceler les écarts.

Toutes les données recueillies ont été traitées au moyen des analyses qualitative et quantitative ; et ce, respectivement grâce à l'analyse de contenu et le tri à plat. L'analyse de contenu a permis de mieux comprendre la réalité des enquêtés en termes de pratique quotidienne de la sûreté ; du sens accordé au contrôle, à la surveillance et à la protection au quotidien et à chaque passage d'utilisateur pour comprendre ce qui obstrue la sûreté du port d'Abidjan. Le tri à plat a permis la construction de tableaux statistiques à partir des données collectées.

Résultats

Les obstacles de la sûreté du port d'Abidjan sont, en clair, des opportunités criminelles, voire des conditions nécessaires à la facilitation et à la perpétration des incidents. Les obstacles de la sûreté du port d'Abidjan sont de six ordres. Il s'agit des obstacles réglementaires, des obstacles organisationnels, des obstacles infrastructurels, des obstacles culturels, des obstacles liés aux catégories d'infractions et aux acteurs de la sûreté et des obstacles budgétaires.

Obstacles réglementaires Ils sont le fait de l'insuffisance et de l'absence de textes en matière de sûreté portuaire. En effet, le règlement de police du port d'Abidjan est un recueil d'interdits et de sanctions afin de prévenir les incidents de sûreté et de sécurité. Cependant, la récurrence des incidents au port d'Abidjan montre que le résultat voulu en élaborant ce règlement n'est pas toujours atteint. Très focalisé sur les incidents de sécurité, le règlement de police du port d'Abidjan n'a pas retranscrit l'esprit du code ISPS ; ce qui fait qu'il est dépourvu de dispositions pratiques pouvant aider les agents de la Capitainerie ("police maritime et portuaire") à lutter contre le terrorisme, phénomène multiforme et les autres actes de malveillance (vols, fraudes, intrusions, escalades).

Obstacles organisationnels

Ils sont perceptibles dans la politique générale en matière de sûreté instituée au port d'Abidjan dont la direction générale des affaires maritimes et portuaires (DGAMP) est l'autorité désignée ; pour dire qu'elle est l'acteur principal en charge de la mise en place du code ISPS et de sa surveillance. Or, la sûreté et la sécurité portuaires sont étroitement liées dont la seconde fait également appel à des acteurs compris dans la politique sécuritaire globale du port d'Abidjan.

En effet, la pluralité des acteurs devient un obstacle dans la sécurisation du port dans la mesure où certains se retrouvent dans le périmètre des autres. C'est par exemple, le cas avec les agents de la Capitainerie qui interviennent quotidiennement et régulièrement en zone péri-portuaire. Pourtant, c'est le champ de prédilection des policiers du commissariat du port. Le règlement de police du port d'Abidjan est formel en ces termes : « Outre les ordres nautiques », les agents de la Capitainerie peuvent suppléer les agents du commissariat en cas d'absence. Etant présents, les agents du commissariat de police du port d'Abidjan se demandent ce que font les agents de la Capitainerie en zone péri-portuaire (terre). Ils disent : « c'est comme voir la marine nationale effectuer le contrôle sur les voies terrestres en situation normale ». Cette situation crée des conflits de compétence et les incoordinations des actions. C'est également le cas entre le groupe sécurité portuaire (GSP) et la DGAMP. « Le GSP a interpellé des infractions aux règlements de police, d'exploitation et du Code maritime. Ces individus ont été arrêtés parce qu'ils étaient en situation de pêche illicite Mais, la DGAMP a ordonné aux agents du GSP de les transférer à leur base pour instruction ».

Le commandant du GSP D. M. relève l'anormalité de la décision de la DGAMP car le GSP

a pour mission traditionnelle le maintien de l'ordre public et la sûreté des personnes et des biens. Que la DGAMP demande au GSP de ne pas conduire l'instruction dans les affaires de pêche illicite est en déphasage avec leur mission régaliennne. Ils pouvaient la faire et transmettre les rapports issus de l'instruction à l'autorité désignée. Selon certaines indiscretions, la DGAMP agit ainsi à cause des amendes assorties des enquêtes, lesquelles sont gérées par le service ayant fait l'arrestation et l'instruction. C'est en moyenne « 610 000 francs CFA » par an perçus comme amendes auprès des infracteurs en 2019 par le GSP dans les affaires inhérentes à la pêche illicite.

Aussi pouvons-nous noter que l'organisation des acteurs en charge de la sûreté du port ne favorise pas la collaboration entre ces derniers. Une à deux rencontres chaque semestre pour les supérieurs. Mais la base, c'est-à-dire les acteurs opérationnels ne se rencontrent pratiquement jamais pour des échanges sur la sûreté portuaire et maritime. Dans la lutte contre le terrorisme, l'esprit de groupe doit supplanter l'intérêt individuel. Et, il faut rappeler que le code ISPS demande une coopération internationale. Si au plan national, les acteurs de la sûreté n'ont pas l'habitude de collaborer entre eux ivoiriens, l'on se demande s'ils le pourront avec des étrangers. En gros, l'organisation, voire la politique organisationnelle des acteurs dans son opérationnalité crée des déséquilibres, des conflits de compétences, l'insuffisance de collaboration et d'entraide pour juguler la malveillance. Au port, c'est « chacun pour soi » comme le dit l'agent du GSP F. E.

Obstacles infrastructuels

Dans cette étude, ce sont les caractéristiques physiques et l'étendue du port d'Abidjan qui sont concernées par le terme infrastructuel. L'insuffisance d'espaces entraîne une congestion routière au port d'Abidjan. Cet encombrement des voies est causé par le stationnement anarchique des camions (programmés ou non, chargés ou vides). Aussi, faut-il rappeler que la congestion routière est également causée par le développement des activités informelles situées aux alentours des postes de contrôle. En effet, la congestion routière offre une mauvaise visibilité de la périphérie. Or, la périphérie est un périmètre de défense non négligeable dans la sûreté d'un site jugé sensible comme le port d'Abidjan. Puisque les individus, qui fréquentent les alentours du port, voire qui côtoient les postes de contrôle, ne sont pas identifiés et leurs mouvements, pas soumis à des procédures particulières. Une meilleure visibilité de la périphérie éviterait au port une attaque terroriste à partir de cette zone de défense.

Egalement, il y a le positionnement des poteaux électriques de la Compagnie ivoirienne d'électricité (CIE) qui sont à proximité de la clôture, parfois même confondus au mur. Les « rats de port » et/ou d'autres auteurs malveillants escaladent la clôture à l'aide de ces poteaux électriques. Ces poteaux leur facilitent donc l'accès en zone sous-douane d'où l'inefficacité d'avoir une clôture haute de quatre mètres.

Au niveau de l'étendue du port d'Abidjan, nous observons qu'il est aujourd'hui très proche des quartiers et villages environnants. Ce voisinage peut constituer une condition favorable à la perpétration d'incidents dans les zones hors et sous douanes. En effet, les malfaiteurs peuvent profiter des activités informelles aux alentours pour

accéder aux installations portuaires et y perpétrer des actes malveillants. C'est bien le cas avec la proximité des embarcations due à l'étendue du port.

Tableau 4 : Nombre d'embarcations et de personnes non autorisées

Embarcations	Embarcations refoulées	Embarcations saisies	Personnes non autorisées à bord de ces embarcations
Pirogues	05	08	25
Tines	02	06	03
Crabiers	01	00	00
Total	08	14	28

Source : Données de l'enquête, août 2019.

Ne connaissant pas l'intention des occupants, il serait préférable qu'ils n'approchent pas les navires afin de leur éviter des dommages dont les conséquences seraient néfastes pour l'économie ivoirienne.

Obstacles culturels

Il s'agit, dans cette étude, du jugement moral dont sont issus les acteurs de la sûreté du port d'Abidjan. Les rapports humains entretenus par les acteurs et les usagers/travailleurs du port peuvent compliquer la pratique de la sûreté aux accès. En effet, les acteurs de la sûreté se montrent compréhensifs face à l'oubli d'un titre d'accès par un docker connu des agents de Port Sécurité ; ou d'une chasuble d'un agent de police, des douanes, des affaires maritimes connu des agents de Port sécurité, appuyé par les agents du GSP au poste de contrôle.

Les acteurs trouvent qu'appliquer les règles de façon stricte seraient mal. O. A., un agent de Port sécurité raconte : « Je le connais et je sais où il travaille. Je connais même son bureau. C'est difficile de ne pas le laisser passer malgré l'oubli de son joker (douanier), de sa chasuble, voire de son titre d'accès (opérateurs économiques) ». Or, fermer les yeux ou laisser passer des usagers qui ne satisfont pas les conditions d'accès sous prétexte qu'on les connaît ou qu'ils sont influents peut avoir des conséquences dramatiques pour le port puisque le terrorisme, qui est une réalité, est imprévisible. Ce jugement opéré par les acteurs lors du contrôle des usagers est un problème de sûreté qui peut s'apparenter à la négligence, au laxisme puisqu'il n'est pas encadré par des textes. En gros, c'est probablement un problème de culture de la sûreté.

Obstacles liés aux catégories d'infracteurs et aux acteurs de la sûreté

Les catégories d'infracteurs étudiées, dans cette recherche, sont les « rats du port », des « bana bana » et des dockers. La présence quotidienne des « rats du port » cause de nombreux problèmes à la sûreté du port d'Abidjan. Sachant qu'au niveau des rails, l'entrée principale ne dispose pas de portail, ils s'y infiltrent. Ou encore, ayant connaissance des égouts menant à la zone sous douane, ils s'y faufilent en détruisant parfois les grilles installées pour servir de barrières.

Quant au « bana bana », bénéficiant de titres d'accès journaliers, ils se retrouvent fréquemment et sans autorisation[1] de la Capitainerie à l'intérieur des ZAR sur les quais et magasins ; des fois sur les navires. Grâce à la stratégie de « balayure », ces derniers opèrent. Ils volent le riz et celui dit avarié (mêlé à du sable) stockés dans les magasins. Ou, aidés des dockers, les sacs de riz sont déchirés dans les magasins et reversés dans leur sac-à-dos. Selon des « bana bana » et dockers, ils peuvent transporter chacun « 15 à 38 kilogrammes de riz revendus à l'entrée du port chez les détenteurs de “maquis” ou envoyés à leur domicile ».

Au niveau des acteurs de la sûreté, ce sont les agents de Port sécurité qui ont retenu notre attention puisqu'ils sont à chaque poste de contrôle du port d'Abidjan. La disparité salariale est un sujet de discorde entre les acteurs opérationnels de Port sécurité. Car, ils affirment faire le même travail pour des salaires différents et qui ne s'améliorent pas au fil des années. Aussi existe-t-il une pression énorme sur ces agents. Selon P. R. : « Nous ne devons pas accepter de dons (argent, poisson, eau, sucre, etc.) ; échanger de contact aux postes de contrôle ; échanger longtemps avec un usager aux postes de contrôle (2 minutes, les agents à la salle de vidéosurveillance vous appellent) ». Enfreindre à ces consignes, c'est commettre une lourde faute dont la conséquence est le renvoi systématique et sans droit. C'est en moyenne, de 2018 à 2020, une trentaine d'agents qui ont quitté Port sécurité pour “lourde faute”. Pourtant, les agents de Port sécurité connaissent le dispositif de sûreté mis en place au port d'Abidjan. Ils ont une idée du Plan de sûreté du port. Ne dit-on pas que la confidentialité est le maître mot en sûreté ? Si l'agent renvoyé est coopté par un réseau terroriste, car frustré d'avoir été mis à la porte sans ses droits, le dispositif sécuritaire pourrait prendre des revers lors d'une attaque.

Obstacles budgétaires

La question du budget alloué à la sûreté est un sujet sensible, jugé confidentiel au port d'Abidjan. Or, ce ne devrait pas être le cas puisque tout le monde sait que le budget est en partie fonction de la parafiscalité[2] ISPS. Selon des acteurs de la sûreté : « Le budget de la sûreté du port d'Abidjan est de 100 000 000 de francs CFA ». L'ex-directeur adjoint de Port Sécurité relève que : « Le budget alloué à la sûreté est insuffisant pour faire l'investissement convenu lors de la concession ». En effet, en comparaison avec les chiffres des gardes côtes américains, c'est exact. « En coût initial, la conformité d'une installation portuaire est d'environ 960 000 000 de dollars américains soit 481 500 000 000 francs CFA ». L'insuffisance du budget explique peut-

être les 10 % du domaine portuaire non couverts par la lumière ; les dysfonctionnements des caméras et les nombreux angles morts ; l'absence de matériels automatisés aux accès.

Discussion

Yapo (2013) relève le manque de collaboration et de coordination des interventions des acteurs de la sûreté. L'auteure est en accord avec les résultats de cette étude qui a relevé des obstacles organisationnels manifestés par le manque de complémentarité des acteurs dans la sécurisation du domaine portuaire. Latte (2019) souligne que l'oisiveté de certains dockers à l'intérieur du port est une menace. Car des vols de marchandises par des dockers dans le port ont été relevés par des aconiers durant son étude. Ce qui confirme les résultats de cette recherche qui démontre que dans bien des cas la menace vient des usagers qui ont la qualité d'entrer et de sortir librement et qui par stratégie malveillante opèrent et mettent à mal la sûreté du port. C'est ce que nous avons qualifié d'obstacles liés aux catégories d'infracteurs et aux acteurs de la sûreté. Zinsou (2010) observe que le code ISPS réduit son champ d'application aux navires et installations portuaires. Pourtant la sûreté portuaire est un tout (port, installations portuaires, magasins, quais, quai/navire, navires) et non la sécurisation d'une partie (installations portuaires et navires). Ce qui permet de justifier les obstacles réglementaires retenus dans cette étude. Haveman et Shatz (2006) ainsi que Madoungou (2009) relèvent respectivement la négligence des acteurs de la sûreté et le manque de fermeté dans l'application des textes de sûreté. Ce qui favorise la perméabilité des ports en Afrique, l'intrusion des substances illicites, des vols et tout autre acte malveillant.

La négligence et le manque de rigueur dans l'application des textes de sûreté ont été repris en termes d'obstacles culturels dans cette étude. Elle a, certes, décrit le laxisme aux accès mais note l'absence d'une culture de sûreté chez les acteurs en charge de protéger et sécuriser les accès du port d'Abidjan. Latte (2019) mentionne que la congestion portuaire est un mal auquel le port d'Abidjan est confronté. L'encombrement des voies et espaces au port d'Abidjan est confirmé par Koffi (2015) qui souligne l'absence de fluidité routière ainsi que par Kanaté (2019) dans son analyse du secteur informel au port d'Abidjan. Il faut, toutefois, noter que les auteurs ont abordé la question de la congestion portuaire sous l'aspect économique ; du manque à gagner qu'occasionne le ralentissement des opérations commerciales. Mais, dans cette étude, la congestion portuaire, née des obstacles infrastructurels, est analysée dans une approche sécuritaire à travers la périphérie, une ligne de défense importante dans la prévention de la malveillance. Madoungou et Faure (2018) observent que la sûreté portuaire a un coût très élevé. Ce qui pousse des ports à choisir à se conformer uniquement aux dispositions obligatoires du code ISPS ou de mettre en œuvre que les dispositions facultatives dudit code (United Nations Conference on Trade And Development, 2005). Ces auteurs confirment les résultats de cette recherche qui mettent en exergue les obstacles budgétaires comme frein à la sûreté du port d'Abidjan.

Conclusion

La présente étude porte sur les obstacles de la sûreté du port d'Abidjan. Elle a pour objectif d'identifier et décrire les obstacles de la sûreté du port d'Abidjan. Les résultats obtenus indiquent que l'objectif est atteint. L'étude des obstacles à la sûreté du port d'Abidjan nous a amené à rechercher pourquoi malgré les dispositifs actuels de sûreté, l'insécurité demeure et s'intensifie au port d'Abidjan. Et à noter la pertinence du cadre de référence théorique qui repose sur la théorie des jeux, la théorie organisationnelle de Berne et la théorie de l'action de sécurité de Cusson. Ces théories ont permis respectivement de prouver l'existence d'obstacles dans ce qui est proposé en termes de sûreté actuellement au port d'Abidjan ; de prouver que le dispositif sécuritaire du port d'Abidjan est confronté à des obstacles organisationnels et enfin prouver qu'il existe de nombreux écarts entre ce qui doit être fait et ce qui est fait en matière de sûreté portuaire ; le tout analysé en termes d'obstacles.

Cette étude vient apporter un plus au niveau quantitatif en augmentant le nombre d'ouvrages sur la sûreté portuaire ; et au niveau qualitatif, elle vient enrichir et compléter les connaissances sur les obstacles de l'appareil sécuritaire dans les ports. Il importe, toutefois, de relever des limites de ce travail de recherche. En effet, les résultats ne concernent que le port d'Abidjan et ne peuvent être appliqués au Port de San-Pédro même si ce sont pratiquement les mêmes acteurs qui y "jouent". Par ailleurs, les obstacles retenus dans ce travail peuvent constituer des pistes de réflexion pour les analystes et praticiens constituant l'appareil sécuritaire dans les deux ports ivoiriens et proposer de façon pragmatique des actions pouvant les sécuriser au mieux.

Références bibliographiques

ADAMS N. P. H., CHISNALL R. J., PICKERING C. and SCHAUER S. (2020). How port security has to evolve to address the cyber-physical security threat : Lessons from the SAURON PROJECT. *Int. J. Transp. Dev. Integr.*, 4(1). 29-41.

HAVEMAN J. D. and SHATZ H. J. (2006). Protecting the nation's Seaports : balacing security and cost. *Data. Public Policy Institutue of California*, 1-296.

KANATE M. (2019). « Les déterminants de l'implantation des unités de production informelle (UPI) au port d'Abidjan ». *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*. 107-127.

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.

MADOUNGOU G. M. N. (2009). Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la côte Ouest africaine (thèse de doctorat). Faculté des lettres et sciences humaines. Institut de géographie et d'aménagement régional de l'Université de Nantes. 1-519.

MADOUNGOU G. M. N., FAURE F. E. (2018). « L'application du Code ISPS dans les ports de la côte Ouest africaine : difficultés de sa mise en œuvre aux ports de Dakar et de Port-Gentil » in Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires, Collection « Afrique Atlantique », 101-121.

N'GUESSAN S. B. (2019). Impacts psycho socio-économiques de l'insécurité au port d'Abidjan. (thèse de doctorat unique). Unité de formation et de recherche criminologie. Université Félix Houphouët Boigny. 1-343.

OINDJI K. C. A. (2022). « Insuffisances des dispositifs de sûreté du port d'Abidjan et conséquences ». Revue trimestrielle des Sciences Sociales-Programme d'appui stratégique à la recherche scientifique (RSS-PASRES), 10ème année-n° 35, 82-93.

PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT ET L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE. (2009). Le port d'Abidjan. Rapport d'évaluation, 1-36.

UNITED STATE DEPARTEMENT OF TRANSPORT. (1997). Port security : a national planning guide. 1-23.

YAPO M. M. (2013). La lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigeria (mémoire de fin de cycle). Programme de bourses de recherche Nations unies-Fondation nippone du Japon. 1-211.

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.

<https://www.portabidjan.ci/fr/documentspdf/rapport-dactivites-2019>, lu le 12/02/2022 à 16h44.

[1] En effet, mention doit être portée au verso du titre d'accès journalier prouvant qu'une dérogation a été faite au détenteur du titre.

[2] C'est une taxe prélevée sur les navires en fonction du volume du navire et de sa spécialité (minéralier, pétrolier, produits dangereux, pêche etc.).