

## **Violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires dans les arrondissements de San Pedro et Sassandra (Côte d'Ivoire)**

### **Violence against maritime and port affairs agents in the districts of San Pedro and Sassandra (Ivory Coast)**

**Bi - Claude Évariste ZAN**

Université de San Pedro, Côte d'Ivoire

Email : evariste.zanbi@usp.edu.ci ; zanbiclaude@yahoo.fr

**NANAN Doh N'guessan Gérard**

Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

Email : nanangerard@yahoo.fr

**KOUDOU Opadou**

Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

Email : opakoudou@yahoo.fr

**RÉSUMÉ :** L'étude a pour objectif de décrire et d'expliquer les violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires dans les villes de San Pedro et Sassandra. L'hypothèse formulée pour ce travail mentionne que des variables psychosociologiques expliquent ces violences. Les recherches documentaires, les entretiens (questionnaires et guides d'entretiens) et l'observation directe ont permis la collecte des données. Le travail a reposé essentiellement sur un échantillonnage raisonné de trente-quatre (34) personnes enquêtées. L'analyse qualitative et quantitative ont permis de traiter les données. Les résultats de l'étude montrent que les représentations sociales négatives de l'autorité des agents des affaires maritimes et portuaires, ainsi que le manque de professionnalisme de quelques agents potentialisent ces violences. Ces résultats confirment l'hypothèse de recherche et justifient la pertinence des théories de la vitre brisée et de l'interactionnisme symbolique, comme systématisations de référence. Les propositions de solutions, à l'effet d'atténuer ces violences, portent sur l'implication de l'État et l'engagement de ces agents à valoriser leur emploi.

**MOTS CLÉS :** San Pedro ; Sassandra ; Port ; Violence ; Agents des affaires maritimes et portuaires.

**ABSTRACT :** The study aims to describe and explain the violence against maritime and port affairs agents in the cities of San Pedro and Sassandra. The hypothesis formulated for this work is that psycho-sociological variables explain this violence. Documentary research, interviews (questionnaires and interview guides) and direct observation made it possible to collect data. The work was essentially based on a reasoned sampling of thirty-four (34) people surveyed. Qualitative and quantitative analysis made it possible to process the data. The results of the study show that the negative social representations of the authority of maritime and port affairs agents, as well as the lack of professionalism of some agents potentiate this violence. These results confirm the research hypothesis and justify the

relevance of the theories of broken glass and symbolic interactionism, as reference systematizations. The proposed solutions, in order to mitigate this violence, relate to the involvement of the State and the commitment of these agents to enhance their jobs.

**KEY WORDS:** San Pedro ; Sassandra ; Port ; Violence ; Maritime and Port affairs officers.

## **Introduction**

Bordée par l'océan Atlantique, la Côte d'Ivoire dispose de 203 000 km<sup>2</sup> de domaine maritime organisé autour de deux ports, notamment le port d'Abidjan et celui de San Pedro. La défense et la surveillance de l'espace maritime et portuaire sont respectivement assurées par la marine nationale et la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP). Partie intégrante des forces de sécurité intérieure, la DGAMP est une force de contrôle social ayant des missions spécifiques. Selon l'arrêté n°46 MEMT/DGAMP du 14 mars 2005, la DGAMP a en charge la sûreté de l'espace maritime, la conduite de la politique des transports, des affaires maritimes, portuaires et fluvio-lagunaires. Elle a aussi en charge les questions de sécurité maritime et portuaire, de coopération maritime, ainsi que l'administration des gens de mer. De ce fait, les agents des affaires maritimes et portuaires incarnent le symbole de la loi et de l'autorité. Dans le cadre de leurs missions, ces agents sont régulièrement appelés à entrer en contact avec les opérateurs économiques, l'équipage ou des passagers de navires. L'usage de la force est parfois jugé inévitable pour bien accomplir leurs missions, dans une société ivoirienne marquée par « la perte de repères, où les valeurs de respect de l'autorité semblent disparaître » (G. D. N. NANAN, 2019, p. 71). Des agents des affaires maritimes (en mission) abattus au large de Sassandra, les actions de lutte contre la pêche clandestine, sur les eaux marines de San Pedro et de Fresco étouffées dans le sang, sont bien des faits de notre société (C. Y. KOFFIÉ-BIKPO, 2010, p. 334). En situation de travail, il est fréquent de voir ces agents être victimes d'actes de violence sous des formes diverses. Qu'ils soient psychologiques ou physiques, ces actes demeurent « un fait social universel qui menace la vie de tous » (Organisation Mondiale de la Santé, 2002, p. 3). La violence exercée sur les agents des affaires maritimes et portuaires entraîne l'inefficacité de leur organisation, ainsi que d'énormes pertes pour l'économie ivoirienne (C. Y. KOFFIÉ-BIKPO, 2010, p. 333). Cette violence, au-delà des répercussions négatives sur la vie de ces agents (blessure, décès), porte également un réel déséquilibre sur la consolidation de leurs familles respectives (F. ANDRÉ, 2020, p. 1).

Ce fait a conduit l'État ivoirien à développer une stratégie de prévention des violences contre la force publique. Pour mieux protéger les groupes professionnels, exerçant une tâche d'utilité publique, l'État a mis en place un cadre réglementaire visant à sanctionner la violence exercée contre un dépositaire de l'autorité publique. En plus de ces dispositions juridiques, « des moyens hauturiers » (T. Y. ANI, J. N. H. KABLAN et C. Y. KOFFIÉ-BIKPO, 2016, p. 32) pour renforcer leur sécurité sont mis à la disposition de la marine nationale et des affaires maritimes. Malgré ces mesures, les agents des affaires maritimes et portuaires « sont en proie à des actes de malveillance. » (T. Y. ANI et al., 2016, p. 30). « Les pirates étendent leur zone d'opération vers la Côte d'Ivoire où ils sont plus actifs » (O. D'AUZON, 2013, p. 2). « Les navires pétroliers sont de plus en plus attaqués dans les eaux ivoiriennes. » (M. M. YAPO, 2013, p. 1). « Les attaques de pirates » (C. Y. KOFFIÉ-BIKPO, 2010, p. 334) sont fréquentes dans la région de Fresco.

La présente étude a pour objectif de décrire et d'expliquer les violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires dans les arrondissements de San Pedro et Sassandra. Abordant la littérature, il est à noter que des études se sont consacrées à la recherche des déterminants de ce phénomène de violence. À cet effet, T. Y. ANI et al., (2016, p. 33) soulignent qu'elles sont causées par « l'absence d'armes à bord des embarcations qui rend les équipages vulnérables face aux criminels équipés de kalachnikovs et de lance-roquettes lors de leurs opérations ». M. M. YAPO (2013, p. 11), quant à elle, énonce que ces violences sont étroitement liées à « l'insuffisance des capacités opérationnelles des agents affectés à la sécurité maritime ». L'International Crisis Group (2012, p. 10) indique que « les équipements inadéquats pour la surveillance du territoire maritime exposent les agents des affaires maritimes aux violences ». La vétusté des équipements, acquis par la Côte d'Ivoire dans les années 1970, a également été évoquée pour expliquer les conditions de vulnérabilité de ces agents (S.-N. NZI, 2013, p. 2). De ce qui précède, il apparaît que ces violences exercées sur les agents des affaires maritimes sont pour la plupart le fait de défaillance d'équipements.

Contrairement à ces contributions, la présente étude envisage cette violence à la fois comme la résultante de représentations sociales négatives de l'autorité des agents des affaires maritimes et portuaires, ainsi que du manque de professionnalisme de quelques agents. Tous ces éléments conduisent à une question que soulève cette étude, à savoir : quels sont les facteurs qui expliquent les violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires ? L'hypothèse formulée pour ce travail est la suivante : Les violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires, en situation de travail dans les arrondissements de San Pedro et Sassandra, sont liées aux représentations sociales négatives de leur autorité, ainsi qu'au manque de professionnalisme de quelques agents. Pour rendre compte de l'objet à l'étude, les théories de la vitre brisée (W. JAMES et G. KELLING, 1962) et de l'interactionnisme symbolique (H. BLUMER, 1969) ont été retenues comme systématisations de référence.

## **1. Méthodologie**

Les arrondissements maritimes de San Pedro et Sassandra constituent le cadre d'étude. Le choix de ces sites a été suggéré par différents éléments. Il devait s'agir d'espaces où persistent des violences contre les agents des affaires maritimes et portuaires. En effet, selon l'analyse de travaux antérieurs réalisés sur ces sites, les professionnels des affaires maritimes et portuaires sont victimes de violences dans l'exercice de leur profession (T. Y. ANI et al., 2016, p. 30 ; O. D'AUZON, 2013, p. 2 ; M. M. YAPO, 2013, p. 1 ; C. Y. KOFFIÉ-BIKPO, 2010, p. 334). Sur la base de ces données et vu l'importance de ces ports pour l'économie ivoirienne, ces sites ont été choisis pour appréhender au mieux les violences dont sont victimes les agents des affaires maritimes et portuaires. Aussi, l'éloignement de ces arrondissements de la capitale économique abidjanaise (lieu des grandes instances décisionnelles et de répression en matière de protection de ces travailleurs) pourrait-il sensiblement constituer un terreau fertile à l'expression des violences dans cette étude. La pertinence du choix de ces sites situés dans le district du Bas-Sassandra (à 368 km d'Abidjan) en est l'émanation.

L'enquête de terrain a été effectuée dans la période de janvier 2022 à septembre 2022. Un échantillonnage raisonné de 34 individus a été mené. L'échantillon qui en est issu s'est subdivisé en 5 catégories [agents des affaires maritimes et portuaires (n=7), travailleurs exerçant au port de San Pedro (n=8), pêcheurs artisanaux (n=3), vendeuses de poissons

(n=6), personnes fréquentant les plages (n=10). Le choix de ces différentes catégories répondait à trois critères :

- Le fait d'être en fonction dans les arrondissements à l'étude, pour les agents ;
- Le fait d'avoir exercé ce travail durant deux années au moins en interaction avec les agents des affaires maritimes et portuaires, pour les travailleurs exerçant au port de San Pedro, les pêcheurs artisanaux et les vendeuses de poissons ;
- Le fait d'exercer une activité régulière sur la plage, pour les personnes fréquentant la plage.

Les recherches documentaires, le questionnaire, le guide d'entretien et l'observation directe ont permis de collecter les données relatives à l'objet d'étude. L'administration de ces outils a favorisé la construction de matériaux, structurés autour des types de violences, de leurs auteurs et des circonstances de leurs commissions, des facteurs explicatifs des violences et des recommandations des enquêtés pour lutter contre ces violences. Cela a permis de comprendre, d'interpréter les réponses, de limiter les risques liés à la personnalisation des questions, d'approfondir et de compléter certaines informations par des questions en vue de dresser des tableaux de distributions statistiques (de types descriptif et inférentiel).

Les données de l'enquête ont subi l'épreuve des analyses qualitative et quantitative. L'analyse qualitative a permis de mieux comprendre le vécu des victimes et auteurs des violences en termes de significations et perceptions, et de cerner les logiques des acteurs en présence. Elle a donc permis d'analyser les opinions des enquêtés. L'analyse quantitative a, quant à elle, favorisé la mesure et le regroupement des données issues du questionnaire à l'aide de l'outil informatique. Cette analyse s'est faite au moyen du logiciel informatique Statistical Package for the Social Sciences (version 20). Le test d'hypothèse non paramétrique, le Khi deux de Pearson, a également été utilisé pour la mise à l'épreuve de l'hypothèse.

## **2. Résultats**

### ***2.1 Cadres réglementaires et état des lieux des équipements des agents***

#### ***2.1.1 Etat des lieux aux plans supranational et national***

Au plan supranational, l'Organisation Maritime Internationale a adopté plusieurs conventions à l'effet de lutter contre toutes les formes de violences dans le domaine maritime et portuaire. Parmi ces dispositions, il y a la Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, dénommée Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA convention), et le code International Ship and Port Security introduit dans la convention Safety Of Life At Sea.

En Côte d'Ivoire, les articles 256 et 257 du code pénal disposent que la violence contre des fonctionnaires de la force publique dans l'exécution de leur fonction est punissable. Il s'agit, en l'espèce, des délits « de rébellion » (article 258 du code pénal), « d'outrage » (article 251 du code pénal) et de violences envers les dépositaires de la force publique et éventuellement « les délits contre la sûreté intérieure de l'État ». L'article 174 du code pénal est également d'application et vise une forme particulière de calomnies et d'injures contre un dépositaire de l'autorité. En 2017, l'État ivoirien a adopté un code maritime qui incrimine également les infractions contre les biens et les personnes dans le domaine maritime et portuaire.

### 2.1.2 Etat des lieux des équipements des agents

L'arrondissement maritime de San Pedro dispose d'un pneumatique (zodiac) avec moteur arrière. Ce pneumatique, qui tente d'assurer la mobilité des agents sur le terrain, ne dispose d'aucune coque métallique. Cette caractéristique ne lui permet pas de conduire les opérations des agents en haute mer et dans les zones exclusives économiques. Il n'est opérationnel que sur le réseau fluvio-lagunaire. Avec une capacité de 5 places assises, ce pneumatique ne peut excéder 2 jours d'intervention sans arrêt. Les radios de cet arrondissement sont hors d'usage. Notons également que ses 70 agents ne disposent que de 9 armes d'interventions. L'arrondissement maritime de Sassandra, quant à lui, n'est doté que de 2 armes pour 35 agents. Il ne dispose ni de radios, ni de pneumatique.

## 2.2. Manifestations des violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires

### 2.2.1. Typologie des violences

Le tableau suivant présente la typologie de ces violences :

**Tableau 1 : Typologie des violences**

	Description	Fréquence	Pourcentage valide
Valide	Violence verbale	34	64.15
	Violence physique	12	22.64
	Violence psychologique	7	13.21
Manquant	Système	0	0.00
<b>Total</b>		<b>53</b>	<b>100.00</b>

Source : Notre enquête, 2022

Les données du précédent tableau amènent à noter que ces violences se présentent sous plusieurs formes, par rapport auxquelles elles reçoivent leur qualification. Tous les enquêtés étaient tenus de caractériser les violences auxquelles ils étaient témoins par des items (verbal, physique, psychologique). Selon leurs expériences respectives, ils pouvaient faire le choix de l'item ou des items qui convenaient. Les menaces, insultes ou injures (violences verbales) ont eu un fort taux d'occurrence (34 : 64.15%). Les 34 enquêtés ont unanimement caractérisé les violences exercées sur les agents des affaires maritimes et portuaires, de violences verbales. Les coups et blessures pouvant entraîner des incapacités temporaires ou permanentes de travail et le décès sont le registre des violences physiques (12 : 22.64%). Quant aux violences psychologiques, elles sont l'expression du management plus ou moins inefficace des affaires maritimes et portuaires, singularisé par des défaillances dans le système de motivation, de communication, de formation, de gestion des carrières et de récompenses de leurs agents. Cette violence psychologique (7 : 13.21%) a été caractérisée par tous les 7 agents interviewés.

### 2.2.2 Auteurs des violences

Les données relatives à l'identification des auteurs des violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires sont consignées dans le tableau suivant :

**Tableau 2 : Auteurs des violences**

Description		Fréquence	Pourcentage valide
Valide	Pirates et bandits de mer	28	29.79
	Équipages des navires clandestins	13	13.83
	Agents commis à la surveillance des entrepôts	17	18.08
	Pêcheurs artisanaux	8	8.51
	Opérateurs économiques	3	3.19
	Agents de la marine nationale	2	2.13
	Management des affaires maritimes et portuaires	7	7.45
	Personnes fréquentant les plages	16	17.02
Manquant	Système	0	0.00
<b>Total</b>		<b>94</b>	<b>100.00</b>

Source : Notre enquête, 2022

Le tableau 2 montre que divers auteurs sont à l'origine des violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires. Ce sont les pirates et bandits de mer (28 : 29.79%), les équipages des navires clandestins (13 : 13.83%), les agents commis à la surveillance des entrepôts (17 : 18.08%), les pêcheurs artisanaux (8 : 8.51%), les opérateurs économiques (3: 3.19%), les agents de la marine nationale (2 : 2.13%), le management des affaires maritimes et portuaires (7 : 7.45%) et les personnes fréquentant les plages (16 : 17.02%).

Il ressort de cette description l'existence d'une diversité d'acteurs (n=8) exerçant la violence sous ses formes verbale, physique et psychologique sur ces agents. Les violences physiques sont plus exercées par les pirates et bandits de mer, les équipages des navires clandestins et les pêcheurs artisanaux. Les agents commis à la surveillance des entrepôts, les opérateurs économiques, les personnes fréquentant les plages et les agents de la marine nationale exercent plus les violences verbales sur ces agents. Quant aux violences psychologiques, elles sont en lien avec le management des affaires maritimes et portuaires.

### 2.2.3 Circonstances des violences

Les violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires se déroulent dans des circonstances diverses. La connaissance des circonstances de leurs victimisations permet de mieux appréhender le contexte criminogène de ces violences. L'analyse des données de l'enquête révèle que ces violences sont au cœur de leurs activités quotidiennes. Le tableau suivant montre les circonstances socioprofessionnelles de ces violences :

**Tableau 3 : Circonstances des violences**

Description		Fréquence	Pourcentage valide
Valide	Pendant les patrouilles	32	21.48
	Pendant les inspections des navires	30	20.13
	Pendant les inspections des entrepôts	29	19.46
	Pendant l'arrestation de suspects	27	18.12
	Pendant les contrôles d'accès	22	14.77
	Au bureau	7	4.70
Manquant	Système	2	1.34
<b>Total</b>		<b>149</b>	<b>100.00</b>

Source : Notre enquête, 2022

Notons l'abstention de 2 individus dans la construction des matériaux descriptifs des circonstances des violences faites à ces agents. Les motifs de cette abstention ne sauraient être évoqués en raison des exigences des conditions sociales de l'étude. Toutefois, cette réticence (bien qu'elle demeure un fait) ne saurait desservir les données issues de la taille importante des locuteurs ayant participé (n= 32 : 94.12%).

Tout bien considéré, le tableau 3 traduit les circonstances des violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires, rapportées par l'ensemble des personnes enquêtées. Les circonstances les plus significatives sont les situations pendant les patrouilles (32 : 21.48%), les inspections des navires (30 : 20.13%), les inspections des entrepôts (29 : 19.46%), l'arrestation de suspects (27 : 18.12%) et les contrôles d'accès (22: 14.77%). À elles seules, ces situations se partagent cumulativement une masse critique d'occurrence (140 : 93.96%). C'est dire l'ampleur de la vulnérabilité de ces agents en interaction avec les autres acteurs du secteur maritime et portuaire. Si à l'extérieur du service ces agents sont victimes de violences, il en est de même dans les locaux de leur administration où moralement ils sont fragilisés. Même avec un taux de fréquence relativement faible (7 : 4.70%), les rapports entre collègues et avec le management (système de motivation, de communication, de formation, de gestion des carrières et de récompenses des agents) ne semblent pas du tout reluisants. Ils semblent affecter, à bien des égards, le patrimoine psychologique de ces agents.

### 2.3. Déterminants des violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires

Les données de l'enquête sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 3 : Données explicatives des violences**

Données explicatives	Violences exercées	
	Effectif	%
Données incluant à la fois : *les représentations sociales négatives de l'autorité des agents * le manque de professionnalisme de quelques agents	29	85.29
Données incluant les règlements de compte	5	14.71
Système manquant	0	0.00
<b>TOTAL</b>	<b>34</b>	<b>100.00</b>

Source : Notre enquête, 2022

Khi deux très significatif au seuil de 0.05 (16.94) pour 1 ddl (3.84).

Pour expliquer les violences à l'étude, l'occasion a été donnée aux enquêtés (n=34) de faire un choix entre les déterminants incluant à la fois les représentations sociales négatives de l'autorité des agents et le manque de professionnalisme de quelques agents, d'une part ; et les déterminants intégrant les règlements de compte, d'autre part. Une distribution de leurs avis se présente avec une forte apparition des premiers facteurs [représentations sociales négatives et le manque de professionnalisme de certains agents (29 : 85.29%)], au détriment des seconds (5 : 14.71%).

« Très souvent les agents qui sont méprisés ou discriminés sont les femmes et les jeunes. Ces personnes sont plus victimes de violences à cause de leur manque d'expérience ou leurs conditions physiques qui ne leur permettent pas de se protéger suffisamment face aux agressions. », soutient S.T., un enquêté de la catégorie « Personnes fréquentant les plages ». Abondant dans le même sens, R.S., un opérateur économique affirme ceci : « Les agents des affaires maritimes et portuaires, contrairement aux agents de la marine nationale qui sont des forces militaires, sont des forces paramilitaires. On les considère ici comme des civils, car ils n'ont même pas d'armes ». Ainsi, les représentations sociales négatives sont-elles exprimées par « l'illégitimation », la désacralisation et la défiance des agents maritimes. Elles sont alimentées par le fait que ceux-ci ne disposent pas d'armes, manquent d'expérience et arborent un gabarit moins impressionnant. S'agissant des pratiques peu recommandables de ces agents, l'enquêté poursuit en ces termes : « Sur le terrain, pour le contrôle des accès et des entrepôts, ils arrivent qu'ils fassent du zèle. Ils peuvent vous crier dessus. Ils arrivent parfois à brutaliser les ouvriers comme ils le veulent. Quand les choses se passent ainsi, très souvent des ouvriers réagissent à leurs provocations ; et quelques fois, ils se bagarrent avec eux ».

Les données du tableau illustrent bien cette réalité. Le résultat très significatif du test d'hypothèse non paramétrique (Khi deux de Pearson) en est également une confirmation. Toute chose qui valide l'hypothèse de recherche selon laquelle : Les violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires, en situation de travail dans les arrondissements de San Pedro et Sassandra, sont liées aux représentations sociales négatives de leur autorité, ainsi qu'au manque de professionnalisme de quelques agents.

## **2.4 Recommandations des enquêtés**

### **2.4.1 Implications de l'État**

Des mesures doivent être prises par l'État pour rendre positive l'image des agents des affaires maritimes, auprès de la population. L'État, à travers ses structures déconcentrées, doit :

- Doter en armes et en équipements adéquats ces agents ;
- Assurer un maillage efficace des agents commis aux patrouilles, inspections ou contrôles, pour éviter d'avoir des agents moins influents sur le terrain ;
- Mettre en place un système de valorisation de la fonction de ces agents (amélioration des conditions de vie et de travail) ;
- Encourager la mise en place d'un système efficace de management des agents, basé sur une gestion rationnelle des carrières, la formation continue, un mécanisme de récompenses attrayant... ;
- Favoriser l'adoption et la mise en œuvre stricte de textes, réglementant la fonction de ces agents en interne, pour éviter certaines pratiques peu recommandables ;
- Rationnaliser au mieux les rapports entre la marine nationale et les affaires maritimes.

### **2.4.2 Implications des agents**

Il a été démontré que les agents des affaires maritimes et portuaires, pour la plupart, sont eux-mêmes à la base des violences exercées sur eux. Pour éviter ces violences, ils doivent :

- Respecter la déontologie de leur fonction, en adoptant des comportements responsables en situation de travail ;
- Éviter de fréquenter des endroits malfamés qui pourraient les discréditer.



### **3. Discussion**

Les résultats de l'étude font cas d'une défaillance en matière d'équipements dans les arrondissements maritimes de San Pedro et Sassandra. Ils ont montré que les violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires, de ces arrondissements, sont liées aux représentations sociales négatives de l'autorité qu'ils incarnent, ainsi qu'au manque de professionnalisme de quelques agents. Les règlements de compte, bien qu'ils ne soient pas corrélés à ces violences, suscitent des réflexions.

#### ***3.1 État des lieux des équipements des agents***

Quelques efforts sont en train d'être faits pour améliorer les conditions de travail des agents. À cet effet, un séminaire portant sur la définition de la vision stratégique pour la gestion des services extérieurs des affaires maritimes aura lieu à San Pedro, du 05 au 09 décembre 2022. Les conclusions de ce séminaire devraient aider à renforcer la présence des agents sur le terrain. Cependant, il est à préciser que le constat documenté par la littérature (en matière de conditions de travail de ces agents) reste le même. Ces agents éprouvent des difficultés dans l'accomplissement de leurs missions en raison de leur sous équipement en moyens d'intervention, de l'absence de système d'identification automatique et de la faiblesse des capacités locales de maintenance pour faciliter les communications et les patrouilles (T. Y. ANI et al., 2016, p. 33, 35 ; A. VOGEL, 2011, p. 7). Il faut noter également la vétusté des équipements acquis par la Côte d'Ivoire dans les années 1970, dans le cadre de la coopération de la France avec ses ex-colonies en matière de défense et de sécurité (S.-N. NZI, 2013, p. 2).

Contrairement aux résultats des travaux antérieurs qui mettent en évidence les défaillances en matière d'équipements de la marine nationale, ceux de la présente étude se sont circonscrits autour des réalités des arrondissements maritimes à l'étude. Cependant, notons que toutes ces contributions sont mutuellement inclusives pour rendre compte des difficultés des forces de défense (marine nationale) et de sécurité (agents des affaires maritimes), dans leurs opérations respectives.

#### ***3.2 Représentations sociales négatives de l'autorité des agents***

Les agents des affaires maritimes et portuaires, comme l'a montré l'étude, sont dans un processus de dépréciation qui les discrédite significativement aux yeux des autres. L'autorité de ces agents, du fait de certains stéréotypes et préjugés, est perçue négativement par des enquêtés. Cette dévalorisation entraîne chez ces individus le rejet des personnes qui incarnent cette autorité. À des degrés variables, les stéréotypes ou préjugés sont alimentés par leur incapacité à maintenir une présence autoritaire, leur gabarit souvent moins imposant pour les femmes, ainsi que par leur incapacité à intervenir physiquement à cause du manque d'armes et d'équipements adéquats. Ce défaut d'équipements ou d'armes a suffisamment été abordé comme une cause synectique des violences, dans des travaux antérieurs (International Crisis Group, 2012, p. 10 ; M. M. YAPO, 2013, p. 1). Ces travaux ont contribué à documenter la vulnérabilité de ces agents.

Toutefois, la présente étude a fait de ce défaut d'équipements une cause procatactique en interaction avec d'autres variables lointaines (gabarit moins imposant, sexisme...), à l'effet de structurer les représentations sociales négatives à l'endroit de ces autorités, sources immédiates de violences. Cette posture semble aborder avec prudence la relation systématique de cause à effet établie entre le défaut d'équipements et les violences. Elle permet de construire entre ces matériaux une variable intermédiaire (représentations

sociales négatives), dont l'essence résulte de la combinaison de plusieurs facteurs procatarctiques (lointains).

Rappelons que les enquêtes menées ont mis en relief la présence de certains attributs dépréciatifs qui fondent cette perception négative vis-à-vis de ces agents. De nature différente, ces attributs discriminants sont d'ordre physique (condition de femme, moindre gabarit, force physique discutable, absence d'armes, défaut d'équipements). Ils sont discrédités et perçus comme occupant une position inférieure, ce qui modifiera la nature de leurs relations avec les autres. Ce n'est pas anodin de constater que les militaires (marine nationale) ont toujours considéré les autres forces, notamment les gardes côtes (agents des affaires maritimes) comme des civils. C'est dans les interactions avec les autres acteurs du milieu que se construisent les représentations sociales négatives vis-à-vis de ces agents, trouvant leur résorption dans la violence. Le choix de l'interactionnisme symbolique a su rendre compte de l'objet à l'étude en partant du principe que ces violences exercées n'ont pas leur signification en elles-mêmes, et qu'elles sont construites par les acteurs au cours de processus d'interactions avec les autres.

### **3.3 Manque de professionnalisme de quelques agents**

L'analyse des données de l'enquête a montré que l'usage de la violence, contre les agents des affaires maritimes et portuaires, puise ses sources dans la défiance de leur autorité. Cette défiance définit les sensibilités vis-à-vis de la violence, structure les oppositions, façonne les causes et les moyens plus ou moins légitimes d'autodéfense. Il s'en suit une explication relativement acceptable : la violence éclate et s'intensifie contre ces agents, lorsqu'ils posent des actes jugés indignes du statut qu'ils revendiquent dans les échanges avec les autres. Ce jugement conduit à leur retirer la déférence rattachée à leur statut et à les sanctionner par la violence. Cette violence se présente comme le symbolisme de la dévalorisation de leur fonction. Cela entraîne d'autres conséquences, telles que le refus d'obtempérer aux ordres donnés par ces agents, la présence d'animosité et de grossièreté à leur rencontre.

Ce qui est indiqué ici c'est le non-professionnalisme de quelques agents (injures, rackets, usages détournés du matériel roulant à des heures indues, fréquentations de lieux malfamés) qui potentialise les actes de violences exercés sur eux. Ces violences sont perçues comme une réaction aux comportements « inciviques » de quelques agents. Antérieurement, cette variable explicative n'a suffisamment pas été documentée dans la compréhension de ces violences. La théorie de la vitre brisée a aidé dans cette construction, en soulignant que l'absence de réactions de la part de la société face aux incivilités des agents est une cause de délabrement généralisé du lien social ou de son affaiblissement. Cette situation ouvre la porte à des délits plus graves, nourrit l'insécurité et dévoile la vulnérabilité de l'État, par les violences faites sur ses représentants (agents des affaires maritimes et portuaires).

### **3.4 Règlements de compte**

La distribution des avis des enquêtés a sensiblement révélé la part des règlements de compte (5 : 14.71%) dans les déterminants des violences à l'étude. Une telle variable, très originale, précise le caractère fouillé des investigations menées. Dans la littérature, les violences exercées sur ces agents étaient moins perçues comme la conséquence de règlements de compte. Par la mise en évidence de cette variable, l'étude ouvre ainsi une voie à explorer pour contribuer à mieux documenter ces violences.

Toutefois, il est à souligner que les règlements de compte demeurent au rang privilégié des conséquences liées aux pratiques peu recommandables de quelques agents (une des

variables indépendantes de l'étude). Si tel est le cas, au lieu de les envisager comme un déterminant à part entière, ils pourraient être constitutifs des pratiques peu recommandables. Ce qui garantit la plénitude des résultats de l'étude.

## **Conclusion**

Cette étude a porté sur les violences faites aux agents des affaires maritimes et portuaires, en situation de travail dans les arrondissements de San Pedro et Sassandra (Côte d'Ivoire). Son objectif était de décrire et d'expliquer ces violences. À l'issue des analyses quantitative et qualitative de ces matériaux, des données ont été dégagées. Elles ont été structurées autour des cadres réglementaires protégeant ces agents, de l'état des lieux en matière d'équipements des agents, des manifestations des violences faites à ces agents (typologie, auteurs et circonstances des violences), des déterminants de ces violences, ainsi que des recommandations des enquêtés.

Il ressort de l'étude que ces violences sont fortement corrélées aux représentations sociales négatives de l'autorité des agents et au manque de professionnalisme de quelques agents. Ces représentations sont alimentées par leur incapacité à maintenir une présence autoritaire, par leur gabarit souvent moins impressionnant pour les femmes, ainsi que par leur incapacité à intervenir physiquement à cause du manque d'armes et d'équipements adéquats. Quant au manque de professionnalisme de certains agents, sur le terrain, des agents profèrent des injures, font du racket, font un usage détourné du matériel roulant, fréquentent des lieux malfamés. Toute chose qui potentialise les actes de violences exercés sur eux. Le résultat très significatif du test d'hypothèse non paramétrique (Khi deux de Pearson) a validé l'hypothèse de recherche. Les résultats de l'étude ont également justifié la pertinence des théories de la vitre brisée et de l'interactionnisme symbolique, comme systématisations retenues.

Au demeurant, cette recherche a mis en évidence plusieurs défaillances du système de surveillance maritime et portuaire ivoirien qui méritent des réflexions, entre autres, sur les impacts de ces violences, sur la typologie des armes utilisés dans les violences commises et, bien plus encore, sur les conditions de vie et de travail de ces agents.

## **Références bibliographiques**

ANDRÉ Franck, « La piraterie ne faiblit pas en 2020 », L'antenne, [En ligne], 2020, mis en ligne le 15 Avril 2020, consulté le 06 décembre 2022. URL : [https://www.lantenne.com/La-piraterie-ne-faiblit-pas-en-2020\\_a51921.html](https://www.lantenne.com/La-piraterie-ne-faiblit-pas-en-2020_a51921.html).

ANI Yao Thierry, KABLAN N'guessan Hassy Joseph et KOFFIÉ-BIKPO Céline Yolande, 2016, « La porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire ». Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, Abidjan, ÉDUCI, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, n°1, pp 29-36.

BLUMER Herbert, 1969, Symbolic interactionism, perspective and method. Englewood Cliffs, Prentice-Hall, Inc., 142 p.

D'AUZON Olivier, 2013, « La piraterie est en baisse, mais il ne faut pas baisser la garde », Géopolitique de l'Europe, de l'Atlantique à l'Oural, Paris, PUF, pp. 1-10.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, Le golfe de guinée : la nouvelle zone à haut risque, Bruxelles, Rapport Afrique, n°195, 52 p.

JAMES Wilson et KELLING Georges, 1962, Broken windows, the police and neighborhood safety, Atlantic Magazine, 29 p.

KOFFIÉ-BIKPO Céline Yolande, 2010, « La pêche maritime en Côte d'Ivoire face à la piraterie halieutique », Les cahiers d'outre-mer, Bordeaux, Revue de géographie de Bordeaux, n°251, pp. 321-346.

NANAN Doh N'guessan Gérard, 2019, Les violences exercées contre les agents de la police nationale à Abidjan de 2010 à 2018. Abidjan, Thèse unique de Doctorat en Criminologie (non publiée), UFR Criminologie, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, 336 p.

NZI Serge-Nicolas, « La Côte d'Ivoire face à la piraterie maritime », Lugano (Suisse) [En ligne], 2013, mis en ligne le 25 février 2013, consulté le 07 décembre 2022. URL : <https://www.connectionivoirienne.net/2013/02/25/la-cote-divoire-face-a-la-piraterie-maritime/>.

VOGEL Augustus, 2011, Relever les défis de la sécurité maritime en Afrique grâce aux investissements en science et technologies, Bulletin de la sécurité africaine, n°10, 8 p.

YAPO Marina Madel, 2013, La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria, Gand, Thèse de Doctorat en Droit, Faculté de Droit public international, Université de Gand, 195 p.