

# **REVUE AFRICAINE DE CRIMINOLOGIE**



**REVUE SEMESTRIELLE  
ISSN/1819-0650**

**N°34 - Juin - 2024**



**Editions Universitaires  
de Côte d'Ivoire**

REVUE publiée par l'UFR CRIMINOLOGIE-Université Félix Houphouët Boigny de Cocody/Abidjan

**Revue Africaine de Criminologie N° 34– Juin 2024**

**REVUE AFRICAINE DE CRIMINOLOGIE**

**N°34 – Juin 2024**

\*\*\*\*\*

**ISSN/ 1819-0650**

**ADMINISTRATION**

**DIRECTEURS SCIENTIFIQUES :** Pr. Alain SISSOKO  
(Responsable pédagogique de l'UFR Criminologie),  
Pr. Raymond KOUDOU Kessié (Responsable scientifique de  
l'UFR Criminologie).

**COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE :**

Pr. Alain SISSOKO, Sociologue - UFR Criminologie ;  
Pr. Raymond KOUDOU Kessié, Psychologue - UFR  
Criminologie ;  
Pr. Mélédje DJEDJERO, Droit - UFR des Sciences Juridiques,  
Administratives et Politiques ;  
Dr. Bourahima GBANÉ, Droit - UFR des Sciences Juridiques,  
Administratives et Politiques ;  
Pr. Opadou KOUDOU, Psychologue - ENS d'Abidjan ;  
Pr. Alphonse YAPI Diahou, Géographe - ENS d'Abidjan ;  
Pr. Robert CARIO, Criminologue - Université de Pau et des  
pays de l'Adour-France ;  
Pr. Maurice CUSSON, Criminologue - Université de Montréal.

**DIRECTEUR DE PUBLICATION:** Pr. Opadou KOUDOU,  
ENS d'Abidjan.

**SECRETARIAT DE REDACTION :**

Dr. Lucie Koko N'GORAN, Maître de Conférences, UFR Criminologie, Université Félix  
Houphouët Boigny, [ngorankokoluci@yahoo.fr.](mailto:ngorankokoluci@yahoo.fr),

**ADRESSE :** Revue africaine de Criminologie UFR Criminologie

[www.rirep.org](http://www.rirep.org)

Tél : 05 09 92 60 / 05 00 80 46 / 07 08 55 61

BP V 34 UNIVERSITÉ F. H. B. de Cocody

## Revue Africaine de Criminologie N° 34 – Juin 2024

**ÉDITEUR :** *Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI)*. Université F. H. B.  
de cocody,  
BP V 34.

[educiadj@yahoo.fr](mailto:educiadj@yahoo.fr) [www.educiadj@yahoo.fr](http://www.educiadj@yahoo.fr)

© ; Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI)

**Dépôt légal :** Édition N° 3557, Septembre 1994.

### ABONNEMENT ET VENTE

Abonnement à la revue : parution semestrielle.

Les abonnements partent de Janvier à Décembre (1) an pour  
deux (2) numéros

|                     | ABONNEMENT  | VENTE           |
|---------------------|-------------|-----------------|
| Côte d'Ivoire       | 10 000 FCFA | 5 000 FCFA / N° |
| Afrique occidentale | 12 000 FCFA | 6 000 FCFA / N° |
| Ailleurs en Afrique | 14 000 FCFA | 7 000 FCFA / N° |
| Europe et autre     | 17 000 FCFA | 9 000 FCFA / N° |

***RECOMMANDATIONS AUX AUTEURS***

**1. Auteur 1, Auteur 2**

Institution de rattachement

Adresse postale

Adresse électronique

**2. Présentation**

Le corps de texte est composé en Times New Roman 12, avec un interligne simple ne dépassant pas vingt (20) pages bibliographie y comprise. Un espace de six points est défini après chaque paragraphe, aucun avant. Le style correspondant à un style « normal ». Les paragraphes sont justifiés.

**3. Format**

La première page du texte propose : un titre ; éventuellement un sous-titre ; le nom du ou des auteurs, ainsi que la mention de leur appartenance institutionnelle, de leur adresse et d'une adresse électronique de contact pour chacun d'entre eux ; un résumé du texte en Times New Roman 11.

**3.1 Marges et format**

Les marges sont définies de la manière suivante :

- Gauche, Droite, Haut & bas : 2 cm
- Executive (18,415 x 26,67)

**4. Figures et tableaux**

Les figures, illustrations et tableaux doivent être incorporés au texte. Les figures et illustrations sont numérotées de 1 à n à l'intérieur de l'article, les tableaux également. Des légendes explicites les accompagnent, composées en Times corps 10 justifiées, sans alinéa, Figure x en romain gras suivi d'un point gras, texte en italique maigre.

**5. Soumission des textes**

Les textes doivent parvenir à la rédaction sous forme de fichier électronique (en format Word ou RTF) envoyé à [rac@rirep.org](mailto:rac@rirep.org) ou [racirep@gmail.com](mailto:racirep@gmail.com). Un accusé de réception électronique suivra la réception du document

## 6. Références citées dans le texte

- Ne pas citer les renseignements bibliographiques en entier dans le texte ou en notes infrapaginales. Il suffit d'indiquer, entre parenthèses, le nom de l'auteur suivi de l'année de publication. S'il y a lieu, indiquer les pages auxquelles on se réfère en les faisant précéder d'un deux-points. Ex : (Boileau, 1991 : 312-313).
- Si le nom de l'auteur est déjà mentionné dans le texte, le faire suivre par l'année (et les pages s'il y a lieu) entre parenthèses. Ex : Boileau (1991).
- Lorsqu'un auteur a plus d'un ouvrage publié la même année, les distinguer par les lettres a, b, c, etc., ajoutées à l'année. Ex : (Boileau, 1991a).
- Si plusieurs auteurs sont mentionnés, les indiquer par ordre croissant d'année de publication et les séparer par un point-virgule. Ex : (Fagnan, 1991; Dupuis, 1995; Tardif, 1998).
- Si un ouvrage compte deux auteurs, mentionner les deux noms.
- Si un ouvrage compte plus de deux auteurs, ne mentionner que le premier nom suivi de " *et al.* " en italique. Ex : (Bourbonnais *et al.*, 1997).
- Les références complètes devront apparaître dans la liste des références, à la fin du texte.

### 6.1. Liste des références (Bibliographie)

La liste des références doit être présentée à la fin du texte dans une section intitulée " Références " en Times New Roman 11.

Lorsque plusieurs références se rapportent à un même auteur, les présenter en ordre croissant d'année de publication.

Lorsque qu'une référence comporte plusieurs auteurs, tous les noms doivent être mentionnés. Ne pas utiliser *et al.* dans la liste des références.

### 6.2. Normes à suivre pour la présentation des références (normes de l'APA)

Les noms des auteurs sont saisis en petites capitales.

### 6.3. Livre

Sanders, D.H., Murph, A.F., & Eng, R.J. (1984). *Les statistiques, une approche nouvelle*. Montréal : McGraw-Hill Éditeurs.

Article

Brillon, Y. (1986). L'opinion publique et les politiques criminelles. *Criminologie*, 19 (1), 227- 238.

Chapitre d'un livre.

Lasvergnes, I. (1987). La théorie et la compréhension du social. In B.

Gauthier (ed.), *Recherche sociale* (111-173). Sillery : Presses de l'Université du Québec.

Sources électroniques

1) Périodique en ligne

Auteur, S. (Année). Titre de l'article. *Titre du périodique*, VV, NN. Consulté le jour, mois, année, URL. Ex. : Smith, C. A. & Ireland, T. O. (2005). Les conséquences développementales de la maltraitance des filles. *Criminologie*, 38, 1. Consulté le 23 février 2006,

<http://www.erudit.org/revue/crimino/2005/v38/n1/011486ar.pdf>.

2) Document en ligne

Auteur, A. (Année). *Titre du document*. Consulté le jour, mois, année, URL. Ex.: APA Online (2001). *Electronic References*. Consulté le 23 février 2006, <http://www.apastyle.org/elecgeneral.html>.

**NB : Les opinions exprimées dans les articles n'engagent que leurs auteurs; la reproduction, même partielle, sous toute forme, est interdite sans autorisation**

*REVUE AFRICAINE DE CRIMINOLOGIE*

*ISSN 1819-0650*

*REVUE SEMESTRIELLE*

*N° 34 — Juin — 2024*

SOMMAIRE

|   |     |
|---|-----|
| LA JURIDICISATION DU DROIT PENAL CAMEROUNAIS<br>Par EDWIGE FLORE DONFACK- NGUETSOP SOBGOM .....   | 9   |
| CONFLITS ENTRE LA CIE ET LES USAGERS DANS LA COMMUNE DE YOPOUGON<br>Par GNINION WILFRIED GUELA .....  | 38  |
| MISE EN ŒUVRE DE LA JUSTICE APPLICABLE AUX ENFANTS EN CONFLIT AVEC<br>LA LOI DANS CINQ LOCALITES DE COTE D'IVOIRE : ABIDJAN, ABOISSO,<br>ADZOPE, AGBOVILLE ET TIASSALE<br>Par ABA ROMARIC NARCISSE SOUKOU ..... | 51  |
| LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN, DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET ETHIQUE<br>Par BAOUA CHRISTIAN LOPEZ .....  | 67  |
| STIGMATISATION ET AUTO-STIGMATISATION : UNE NECESSAIRE REVUE DE LA<br>LITTERATURE<br>Par MICHEL K. GBAGBO .....   | 85  |
| LA DESTRUCTION DES QUARTIERS PRÉCAIRES ET L'INSÉCURITÉ À ABIDJAN<br>Par N'GUESSAN KODJO RODRIGUE et FEGBO DAGO PIERRE.....  | 101 |
| DYNAMIQUES FAMILIALES ET PRATIQUE DES JEUX DE HASARD ET D'ARGENT<br>CHEZ DES ADOLESCENTS IVOIRIENS<br>Par DADJE KOBLI PATRICE .....   | 115 |

*AFRICAN REVIEW OF CRIMINOLOGY*

*ISSN 1819-0650*

*SEMI-ANNUAL REVIEW*

*N° 34 - June - 2024*

SUMMARY

|   |     |
|---|-----|
| THE JURIDICISATION OF CAMEROONIAN CRIMINAL LAW<br>By EDWIGE FLORE DONFACK- NGUETSOP SOBGOUM .....   | 9   |
| CONFLICTS BETWEEN THE CIE AND USERS IN THE COMMUNITY OF YOPOUGON<br>By GNINION WILFRIED GUELA .....   | 38  |
| IMPLEMENTATION OF JUSTICE APPLICABLE TO CHILDREN IN CONFLICT WITH THE LAW IN FIVE LOCALITIES IN COTE D'IVOIRE: ABIDJAN, ABOISSO, ADZOPE, AGBOVILLE AND TIASSALE<br>By ABA ROMARIC NARCISSE SOUKOU ..... | 51  |
| THE AUTONOMOUS PORT OF ABIDJAN, ECONOMIC AND ETHICAL DYNAMIC<br>By BAOUA CHRISTIAN LOPEZ .....  | 67  |
| STIGMA AND SELF-STIGMA: A NECESSARY REVIEW OF THE LITERATURE<br>By MICHEL K. GBAGBO .....   | 85  |
| THE DESTRUCTION OF PRECARIOUS NEIGHBORHOODS AND INSECURITY IN ABIDJAN<br>By N'GUESSAN KODJO RODRIGUE et FEGBO DAGO PIERRE.....  | 101 |
| FAMILY DYNAMICS AND GAMBLING AMONG Ivorian ADOLESCENTS<br>By DADJE KOBLI PATRICE .....  | 115 |

**LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN, DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET ETHIQUE**  
**AUTONOMOUS PORT OF ABIDJAN, DYNAMIQUE ECONOMIC AND ETHICS**

**BAOUA CHRISTIAN LOPEZ**

Doctorant, UFR Criminologie

Université Félix Houphouët-Boigny

[Bcl.2christian@gmail.com](mailto:Bcl.2christian@gmail.com)

**RESUME**

Cette étude a pour objectif de connaître les facteurs liés à la dynamique économique et qui entravent l'éthique au Port d'Abidjan. Pour atteindre cet objectif, 83 individus issus de différentes couches exerçant au port ont été choisis de façon empirique. L'étude s'est appuyée sur la théorie de l'appât du gain de Naylor et la théorie de la stratégie de Cusson. La démarche méthodologique a pris en compte la recherche documentaire, l'observation et le questionnaire. Les données recueillies ont été analysées suivant une démarche mixte comprenant aussi bien des aspects qualitatifs que quantitatifs. Les résultats de l'étude soumis au feu de la discussion montrent que la recherche du gain financier au regard de la dynamique du port conduit certains acteurs au bafouement de l'éthique. Mais également la culture de l'impunité manifestée par l'interventionnisme dans l'application des règles renforce la situation d'anomie observée. Ces résultats restent les conclusions majeures de cette étude.

**Mots clés :** Port Autonome d'Abidjan ; Dynamique Economique ; Ethique.

**ABSTRACT**

This study aims to understand the factors linked to economic dynamics and which hinder ethics at the Port of Abidjan. To achieve this objective, 83 individuals from different strata working at the port were chosen empirically. The study was based on Naylor's greed theory and Cusson's strategy theory. The methodological approach took into account documentary research, observation and the questionnaire. The data collected was analyzed following a mixed approach including both qualitative and quantitative aspects. The results of the study submitted to the heat of the discussion show that the search for financial gain with regard to the dynamics

of the port leads certain actors to flout ethics. But also the culture of impunity manifested by interventionism in the application of the rules reinforces the situation of anomie observed. These results remain the major conclusions of this study.

**Keywords:** Autonomous Port of Abidjan; Economic Dynamics; Ethics.

## I. INTRODUCTION

La corruption fait partie des phénomènes qui ont cours en Côte d'Ivoire dans ces dernières décennies. Zagainova (2012) indique que « l'ancien président de la Banque Mondiale James WOLFENSOHN affirme que la corruption est le cancer des sociétés modernes, elle nuit au développement économique et délégitime les gouvernements nationaux. Malgré la difficulté de l'exercice, les estimations de son coûts (l'argent détourné et/ou perdu dans les pots-de-vin) atteint des chiffres astronomiques. Savoir qu'avec le contexte des crises (financière et sanitaire) internationales actuelle la corruption représente 5% du PIB mondiale, soulève les questions d'éthique, du gaspillage et des opportunités perdues ». Ces constants mettent en évidence la forte imbrication entre les sphères politique et économique. L'organisation mondiale des Parlementaires contre la corruption (GOPAC) a annoncé que la corruption est insidieuse. Elle attaque la finalité de la gestion publique et la stabilité nationale et même la légitimité du processus publique. Cette organisation poursuit que la corruption retarde et modifie le développement politique et soutient les activités polémiques fondées sur le favoritisme, le clientélisme. Elle diminue enfin la transparence du processus décisionnel (Torchon, 2002). Selon Barry (2010) « la corruption dans l'administration tend à devenir une chose banale. Dans le temps ceux qui se faisaient corrompe se cachaient pour le faire. Ils se cachaient non-seulement de leurs collègues mais aussi de leurs supérieurs. Mais actuellement, ils ne cachent plus de leurs collègues. Vous pouvez être assis dans un bureau et tout le monde sait qu'un tel dans le bureau fait ces choses-là et cela ne dérange personne. C'est banalisé ».

La façon dont les phénomènes de corruption apparaissent dans le pays est à l'heure actuelle modifiée par la crise de l'Etat, l'érosion des modèles de développement et la dégradation de l'esprit public qui s'ensuivent. A. Niada dans sa rédaction parle d'une étude réalisée en 2005 par l'institut national de statistique (INS) qui montrait que 95% des Abidjanais trouvaient que

## **BAOUA CHRISTIAN LOPEZ**

l'administration ivoirienne souffrait de corruption. Assi le résultat d'une enquête effectuée en septembre 2011 par l'Ong Wanep-CI (réseau-ouest pour l'édification de la paix section côte d'ivoire) relevait que 57% des Ivoiriens pensent que la justice ivoirienne est corrompue. Pour Y. Kone (2018), la corruption reste encore endémique et présente dans les secteurs d'activités malgré quelque point obtenu en termes de lutte contre ce mal par les autorités ivoiriennes. Elle accentue malheureusement les clivages sociaux.

Le Port Autonome d'Abidjan et le Port d'Abidjan ; cet ensemble de site stratégique et important pour l'économie du pays n'est pas en marge du phénomène de la corruption. Le port autonome porte le nom de la ville dans laquelle elle est localisée. Sans porter de jugement de valeur, autrement dit en se référant simplement aux normes proclamées, aux discours publics et aux attentes des usagers, on peut parler d'un ensemble systémique de « dysfonctionnements », qui sert de terreau aux pratiques corruptives sans pour autant se confondre avec ces dernières. On ne peut, par exemple, tracer une frontière claire entre, d'un côté, le « favoritisme », le clientélisme et le « piston » généralisés, et les « arrangements » faisant intervenir des contreparties monétaires de l'autre ; ou encore entre les commissions et gratifications légitimes et les pots-de-vin illégitimes G. Blundo, J.P. Olivier de Sardan (2001). Pour Guilhem (2001) on veut comprendre la dynamique du phénomène. Il parle de trois types de corruption, la corruption « blanche » liée à l'économie informelle et universellement acceptée, la corruption « noire » ayant attiré au trafic et universellement condamnée et la corruption « grise » impliquant l'échange indirect de pouvoir contre l'argent.

En s'appuyant sur le rapport 2016 de l'ONG allemande Transparency international sur le phénomène de la corruption l'ex-député de d'Adiaké, Assinie et Etuéboué monsieur Gnanbo KACOU ex-membre de la commission des affaires économique et financière au Parlement ivoirien, fustige la corruption en Côte d'Ivoire avec en point d'orgue le Port Autonome d'Abidjan qu'il accuse de faire perdre 400 milliards frs CFA au pays. Il traite le port d'Abidjan d'une véritable caverne d'ALI Baba. Pour lui la conclusion du rapport publié depuis le 25 janvier 2017, est sans appel et accablante. Le pays est classé au 108<sup>e</sup> rang mondial des pays les plus corrompus au monde et occupe 19<sup>e</sup> rang du classement des pays africain.

Abidjan qui est l'une des anciennes capitales administratives et politique de la Côte d'Ivoire, est présentement la capitale économique du pays et la deuxième grande ville francophone ouest africaine (Ehoula, 2013). Selon les autorités du pays elle compte 6783906 habitants pour

## LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN, DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET ETHIQUE

l'agglomération et 4351 habitants pour la ville, soit 20% de la population totale du pays. Le port autonome est situé sur le littoral de la ville d'Abidjan, précisément dans les communes du Plateau, Treichville et Port-Bouët. Il est le plus important port de l'Afrique de l'Ouest et le deuxième de toute l'Afrique après celui de Durban devant ceux de Lagos et de Dakar. Le port est déclaré sûr et conforme au code ISPS. Il représente actuellement 90% des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire, 70% des activités industrielles du pays, plus 85% des recettes douanières qui constituent plus de 60% du budget général de l'Etat et plus de 40000 emplois directs et indirects. En son sein il y a plus de 65% des unités industrielles.

La Côte d'Ivoire après l'indépendance a choisi de s'inscrire dans la dynamique de l'économie coloniale. Le choix du capitalisme de l'Etat qui est un système libéral de libre entreprise. Ce système guide l'économie ivoirienne depuis l'indépendance jusqu'à ce jour malgré les différentes réformes politique et économique qu'a connu le pays. La vie économique de la Côte d'Ivoire est portée sur le marché extérieur en s'appuyant sur différents atouts majeurs tel que le Port autonome d'Abidjan. Le port d'Abidjan dans son essor a été l'un des piliers majeurs du fameux "miracle ivoirien". Le résultat actuel du port est dû à la planification de différentes étapes de son développement à travers l'œuvre de plusieurs générations de tutelle et administrative, des directions générales et d'ingénieurs talentueux avec comme point de départ les choix idéologiques visionnaires du Présent Félix Houphouët Boigny.

Le port d'Abidjan a acquis son autonomie le 1<sup>er</sup> janvier 1971 par la loi de des finances N°7-726 du 31 Décembre 1970. Ce qui a fait de lui un établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Ses missions sont de permettre ou de créer un cadre propice pour l'exécution des différentes activités opérateurs économique et autres intervenants par des manœuvres ci-après : planification, coordination, régulation des activités de sécurité personnes et des biens sur le site du port ; acquisition des équipements et réalisation des infrastructures. Cet espace crée plus 40000 emplois directs et indirects tout en recevant un effectif de 50000 personnes. Il a 65% des unités industrielles de la ville d'Abidjan en son sein. La plupart du PIB 70% ivoirien passe par lui et le transit des échanges des extérieurs des pays de l'hinterland (Burkina, Mali, Niger, Tchad, Guinée Conakry...) s'y déroule avec 70% des échanges.

Le Port Autonome d'Abidjan est un véritable outil de coopération et d'intégration. Mais cette dynamique économique dans sa mise en œuvre au fonctionnement du port, montre au niveau

de sa communauté portuaire certains aspects du dynamisme économique et structurel des logiques informelles et leurs influences incontournables.

La présente recherche a pour objectif de relever les invariants causaux et les paramètres locaux de la corruption dans le domaine maritime économique. Plus spécifiquement, cette étude vise à :

- Identifier les éléments qui expliquent la présence de la corruption au sein de la communauté du port autonome d'Abidjan.
- Décrire les conditions de son ancrage dans la vie économique de la communauté portuaire.
- Montrer son impact sur la vie de la population ivoirienne, mais particulièrement celle de la communauté portuaire.

Pour l'hypothèse, l'étude sollicite sur le plan général que les types d'actions qui rendent compte du passage à l'acte de la corruption sont l'appât du gain et l'influence du groupe des pairs.

La posture théorique admise par cette étude s'appuie à la fois sur la théorie de l'appât du gain et de la stratégie. La théorie de l'appât du gain se concentre sur l'analyse des conditions qui favorisent la perpétration d'infractions et a peu étudié la méthodologie utilisée pour poser certains actes et le contexte institutionnel dans lequel il se produit. Aussi, la théorie de la stratégie que développée Cusson se situe dans le cadre de l'analyse stratégique du crime. Les caractéristiques du criminel n'étaient plus perçues exclusivement en termes de déterminisme par les criminologues mais plutôt comme le résultat de choix à peu près rationnels, découlant d'une analyse sommaire des coûts et bénéfices anticipés (Cusson, Cordeau, Boisvert, 1995) cité par Blé (2019). Ces auteurs qualifient leur approche de « stratégie » parce que le crime met son auteur en conflit avec toute une série de gens. Pour ce fait, il risque d'être sanctionné non seulement par les pouvoirs publics mais par presque tout le monde, à commencer par les victimes (Koudou, 2007). C'est parce que le criminel est en opposition ouverte ou latente avec ses victimes, avec les forces de l'ordre, avec ses semblables et avec tous ceux qui condamnent son acte, qu'il est conduit à agir de manière stratégique. Il doit ménager l'effet de surprise et faire en sorte que le rapport de force soit à son avantage, l'on aura recours à des stratagèmes et à des mouvements d'attaque ou de défense pour déjouer l'adversaire. L'analyse stratégique est alors conduite à s'intéresser de très près à l'interaction dynamique entre le délinquant et ceux

qui s'opposent à lui. Le délinquant est plutôt considéré comme un acteur qui choisit, qui décide et qui agit de manière intentionnelle (Cusson, Cordeau, Boisvert ; 1995). Avec la théorie de l'analyse stratégique, les individus sont perçus comme des acteurs qui règlent souvent leurs conduites en fonction des occasions et des opportunités qui leur sont offertes Blé (2021).

Cet article comporte trois parties indispensables : la première indique la méthodologie utilisée, la deuxième livre les résultats du terrain et la troisième énonce les mesures préventives.

## II. METHODOLOGIE

### 1. Site et participants

Dans cette partie de l'étude les résultats ont été obtenus grâce à une enquête de terrain menée sur le site du Port Autonome d'Abidjan. Le port a pour missions de Créer un environnement propice et les meilleures conditions possibles pour les activités des différents intervenants et opérateurs économiques de la chaîne de passage portuaire du navire et de la marchandise. Il s'agit de mener les actions ci-après :

- Planification, coordination et régulation administrative des activités
- Sécurité des personnes et des biens à l'intérieur de la zone du port
- Acquisition des équipements
- Réalisation des infrastructures.

Les participants de cette étude se comptent parmi le personnel des intervenants et opérateurs économique du port en d'autres termes la communauté portuaire. Le processus de l'échantillonnage utilisé en vue de la détermination de l'échantillon d'enquête est

La taille de l'échantillon est de 83 individus répartis comme suit dans le tableau : La principale hypothèse qui guide le présent travail est la suivante : les types d'actions qui rendent compte du passage à l'acte de la corruption sont l'appât du gain et l'influence du groupe des pairs au niveau de la communauté du Port Autonome d'Abidjan. Dans un souci de mieux cerner les contours du sujet, nous avons choisi les méthodes de collectes des données suivantes : la documentation, les entretiens individuels et collectifs c'est-à-dire l'observation participante. L'étude s'est réalisée sur le terrain du port durant une période de (1) ans. L'exercice tenu particulièrement en zone sous douane.

L'objectif de cette démarche est de réussir à dégager tous les paramètres qui soutiennent les attitudes ou comportement négatives du personnel portuaire dans l'exercice de leur fonction,

## BAOUA CHRISTIAN LOPEZ

les analyser et faire des propositions visant à permettre une harmonie socio-économique dans le port.

L'échantillon de cette recherche se veut d'un ordre arbitraire mais ciblé. Il est arbitraire parce que nous ne disposons d'aucune base de données fiables, en ce qui concerne les effectifs réels du personnel travaillant au Port Autonome d'Abidjan.

**Tableau1 : Répartition de l'échantillon d'enquête**

| Catégories           | Sous-catégories  | Effectif<br>(N) | Pourcentage<br>(%) |
|----------------------|------------------|-----------------|--------------------|
| Genre                | Homme            | 58              | 69,87%             |
|                      | Femme            | 25              | 30,12%             |
| Sous total           |                  | 83              | 100%               |
| Communauté portuaire | Force de l'ordre | 15              |                    |
|                      | Sécurité privée  | 06              |                    |
|                      | Agent du port    | 13              |                    |
|                      | Transitaire      | 14              |                    |
|                      | Dockers          | 25              |                    |
|                      | Opérateur        | 10              |                    |
| Sous total           |                  | 83              | 100%               |

**Source : enquête Baoua Christian Lopez**

En plus, il est ciblé parce que certaines de personnes bien ciblées nous ont permis d'avoir les informations concernant notre objet d'étude. Dans un premier nous nous sommes intéressés au genre (hommes et femmes) exerçant dans les différents domaines d'activité du Port et à la période de cette occupation dans ce milieu à la fois fermé et ouvert. C'est alors que notre enquête a porté sur 83 personnes de différente couche du port. Le choix de l'échantillon dans ce milieu à la fois ouvert et fermé est arbitraire et pose normalement les problèmes de représentativité parce que nous ne disposons pas d'une base de sondage.

Deuxièmement, la requête a porté sur des personnes adultes dont l'âge varie entre 18 ans et 50 ans exerçant dans différente catégorie de la main d'œuvre portuaire.

Enfin, l'accent a été mis sur les travailleurs des différentes du port autonome d'Abidjan à savoir la zone-sous douane et celle qui n'est pas sous douane.

Ces différents types de choix vont donner de construire les recoupements au niveau des informations recueillir.

## **2. Techniques et outils de collecte des données**

Dans un souci d'atteindre les objectifs fixés par l'étude, la recherche documentaire et la technique de l'observation ont été sollicité. La recherche documentaire a consisté à parcourir la littérature existante pour comprendre les enjeux liés à l'étude et mieux orienter les travaux. C'est alors que des ouvrages méthodologiques, généraux, spécifiques, des documents (juridiques, presse écrites), des statistiques ont été parcourus dans les bibliothèques et sur internet.

En ce qui concerne la technique de l'observation participante neutre, elle a permis de nous constituer en spectateur devant certaine situation. Ce qui a permis d'appréhender les choses telles qu'elles sont et non telles qu'elles devraient sur le terrain. Cette approche a été utilisée parce qu'elle donne d'atteindre le maximum d'objectivité dans la mesure où l'objet est étudié du dehors.

## **3. Méthodes d'analyse des données**

Dans cette étude les données obtenues ont permis d'énumérer les variables que sont l'analyse qualitative et quantitative avec une priorité qualitative. Les informations qui viennent des propos des acteurs dans l'observation que nous avons menée sur ce site à la fois fermé et ouvert. Ont favorisé une meilleure appréhension du vécu et des actions du personnel portuaire dans leurs relations socioprofessionnels pour l'exécution de l'activité économique.

### **III. RESULTATS**

#### **1. Caractéristiques socio-démographiques des enquêtés**

##### **1.1. Le sexe des enquêtés**

Dans cette métropole portuaire, il y a plus d'hommes (75%) que de femmes (25%). Dans tous les cas, que ce soient des hommes ou des femmes, chacun travail soit de manière provisoire ou de manière permanent pour son autonomie financière et pour répondre à l'épanouissement de famille. C'est dans ce contexte que le travail permet de développer ou d'acquérir les aptitudes quelque fois gauches.

##### **1.2. L'âge des enquêtés**

L'âge de cette population est majoritairement compris entre 18ans et 50ans c'est en parti l'âge de la majorité selon la norme juridique en vigueur dans le pays.

L'âge est significatif parce qu'il va déterminer le degré de conscience dans le choix ou l'attitude du comportement aux aspects négatifs de ces activités suivantes : les colportages, agressions, vols et activités illicites. A cet âge l'individu fait des choix (légal ou illégal) qui lui semble avantageux pour son épanouissement et celui de sa famille (famille nucléaire, groupe ethnique ou grouper de pair). Ici, avoir une attitude courante dans cette société ; celle de prendre une décision qui ne plairait pas à certains groupes de personnes ne seraient pas trop indiqué. Il y a un effort développement de la mentalité communautaire. Ceci constitue un obstacle pour des prises de décisions éthiques et responsables dans la mesure où celles-ci impliquent de la part des acteurs à avoir des obligations envers les autres (esprit de protection, envie de la redistribution, comportement de soumission et d'obéissance).

##### **1.3. Le statut socioprofessionnel des enquêtés**

Nos enquêtés sont différentes composées comme suit : les ouvriers (dockers, simple agent du port et petits commerçants), les forces de l'ordre (policiers, gendarmes, douaniers et marins) et les opérateurs du port. Tous ces gens sont issus des différentes couches sociales qui composent la population de la ville d'Abidjan au travers de ses différents communes et quartiers.

##### **1.4. Conditions de travail**

Le port Autonome d'Abidjan est un espace à la fois ouvert et fermer laisser dans la main des sociétés ou structures qui exercent leurs activités dans son enceint.

Les conditions de travail dans dépendent du service et la zone ou site d'activité. Pour les dockers elles sont précaires et dangereuses pour leurs vies. Car ils travaillent pour certains dans les chambres froides et pour d'autres sur les navires et train. Les ouvriers des compagnies opérants sur les sites du port bénéficient de moins matériaux pour accomplir les tâches qui leurs sont dues. La difficulté se trouve niveau des forces de l'ordre (policier, gendarme, douanier et marin ou aqua-master), ils travaillent avec un matériel vétu, les différents tchèque points sont exigües et certain à ciel ouvert. Le matériel roulant est insuffisant pour chaque service. Tandis que la structure privée de port sécurité a du matériel haut standing avec un parc auto assez garnie en matériel tout terrain.

Comme on le voit dans le port les usagers ont seulement l'obligation de porter les schoasives pour le reste cela dépendant de la bonne volonté de la compagnie ou opérateur à fournir l'équipement de sécurité.

### 1.5. Facteurs explicatifs

Les spécialistes considèrent la corruption comme une composante classique du crime organisé et du milieu des affaires. Durant ces dernières années, les opportunités propices à la corruption ont augmenté avec l'émergence du processus mondialisation économique. L'importance financière considérable des opérations commerciales contemporaines est peut-être la plus significative d'entre elles. Il est visible et identifiable par tous, mais il est difficile à exprimer. Selon certains, la notion de corruption est entourée de confusions théoriques. Le mot, fréquemment utilisé pour désigner une variété très étendue de la criminalité. Au sens commun du terme, il désigne une déviation à la moralité, de l'honnêteté et du devoir.

Sur le plan juridique et criminologique, l'on a admis l'opinion selon laquelle la corruption consiste, pour les employés publics à agréer de l'argent ou d'autres profits, après l'accomplissement de leurs attributions, ou solliciter ou recevoir de l'argent ou d'autres faveurs ou avantages particuliers immérités, à des fins d'accomplissement ou d'abstention ou de retard d'un acte concernant ses devoirs de service ou l'accomplissement d'un acte contraire à ces devoirs. La Convention européenne pour la législation pénale concernant la corruption ne définit pas *expressis verbis* la notion juridique de corruption, mais se réfère à des infractions individuelles, comme : faits incriminés par le Code pénal. Les mêmes coordonnées sont inscrites les stipulations de la Loi no. 78 du 8 mai 2000 concernant la prévention, la découverte et la sanction des faits de corruption), qui établit trois catégories d'infractions similaires : celles

## BAOUA CHRISTIAN LOPEZ

de corruptions (art. 254, 257 du Code pénal), infractions assimilées aux infractions de corruption (art. 10,13 de la Loi) et les infractions concernant directement les infractions de corruption ou celles à elles assimilées (art. 17 de la Loi), (Bamba, 2012).

Selon cela, la corruption englobe les crimes tels que l'acceptation et le versement de pots de vins, l'acceptation réception de faveurs/avantages particuliers illégaux, le trafic d'influence, ainsi que les infractions qui y sont liées ou qui sont directement liées à celles-ci ou aux infractions assimilées à la corruption.

Les facteurs sont l'ensemble d'éléments qui conditionne le mauvais comportement de certaines personnes travaillant dans le port. Les variations de leur vécu sont fonctions de plusieurs aspects, l'on peut noter ce qui entoure l'individu c'est-à-dire qui lui extérieurs et ce qui lui est véritablement individuel.

### 1.5.1. Non pratique de l'éthique (règles du port)

**Tableau 1** : Reconnaissance de la pratique de l'éthique

| Pratique hors normes | Nb. cit. | Fréq. |
|----------------------|----------|-------|
| OUI                  | 14       | 17,1% |
| NON                  | 69       | 82,9% |
| TOTAL OBS.           | 83       | 100%  |

*Source : Baoua C. Lopez, enquête terrain, 2019*

Le port d'Abidjan est situé sur les côtes de Treichville (Abidjan sud) 5°17' Nord 4°0144 ouest et s'étend dans son extension sur les côtes de Yopougon. A un règlement intérieur du port (code) qui favorise certaines activités illicites. Il est vrai déprime abord que ce code permet une bonne organisation des services à tous les niveaux de l'organigramme administratif du port et son exécution permet une fluidité des activités dans le port. Cependant il sous tant la création de certain comportements négatives entre les individus qui travaillent dans le port.

Les statiques du tableau ci-dessus montrent que 82,9% de la population portuaire confirment ne pas respecter la pratique de la norme de l'éthique. Toutefois, une proportion de 17,1% de cette distribution dise respecter les normes. Le constat général présenté par le tableau fait état de ce que les normes en matière de code d'éthique (non-application des règles du port) ne sont pas respectés.

Cela se justifie par les verbatims des enquêtés suivants :

Glan Théodore ouvrier dans un entrepôt d'une compagnie au port de pêche en ces termes : « *Dans notre métier, nous avons appris sur le tas et donc les questions de normes ne sont pas prises en compte. Mais souvent nous faisons l'effort de mettre du sérieux là-dedans vous voyez non* ».

- Sgt Koudio (aqua-master ou marin) : « *la direction nous motive à mieux travailler par des primes sur notre salaire chaque année. Pour les contraventions et amendes que nous donnons aux usagers ayants commis des infractions dans le port. Nous effectuons le travail que le port demande et faisons aussi le nôtre. Mais actuellement mes besoins sont là et je ne vais pas attendre une prime de fin d'année, alors je peux faire un règlement à la muable pour faire avancer les choses. Les usagers paient le port et nous paient ça ne les gêne pas du moment où ils exercent encombrement* ».

- Coulibaly (ouvrier dans chambre froide sur le site du port) : « *ici, c'est le port du péché tout ce que tu vois comme caméra c'est habillage. Les gens jettent les amis dans l'eau ici ne ça ne va quelque part, ces individus font des va et vient sans bruits. Ils sont là comme si de rien n'avait eu lieu. Ici si tu as vu quelqu'un voler tais-toi s'il n'y a personne derrière toi* ».

- Dosso (manutentionnaire dans le port) : « *on a retrouvé plusieurs jeunes filles mortes dans l'eau ici, jusqu'à présent on se sait qui a fait cela. Ces filles viennent dans le port comme si elles achètent des produits et montent sur les bateaux là. C'est devant tous qu'elles passent pour aller dans bateau et après on les retrouve dans l'eau* ».

Sgt-Chef S. M (Douane-Ivoirienne) : « *Entre les agents de la sécurité privées et les forces de l'ordre il y a toujours des quoique mais dans la résolution la sécurité privée a toujours raison et certains agents des FDS se sont même fait affectés à la suite de ces altercations. Le constat est qu'aucun agent des forces de l'ordre ne veut avoir affaire aux Gas de la sécurité privée portuaire tout simplement.*

Les dangers liés à l'exploitation du code de procédure portuaire sont souvent mal assimilés en raison des analyses culturelles que l'ont fait. Plusieurs individus travaillant dans la zone du port l'interprètent à leurs profits, peu importe les conséquences du moment où ils ont leurs profits financiers.

### 1.5.2. Indigence économique

- Bah (journalier dans une compagnie exerçant au port) : *« moi je suis guinéen, je viens me chercher ici pour subvenir à mes besoins et aussi m'occuper de la famille tant Abidjan qu'au pays ».*

A la question relative à la cause de l'indigence économique famille, Bah répond : *« la famille est grande pour les gérer il faut je sois là pour travailler et rentrée avec l'argent pour couvrir les besoins élémentaires et scolariser les enfants (les miens et ceux de mon défunt frère) ».*

- Kaufi (dockers travaille selon les arrivées de bateau) : *« je suis de maferé dans la région d'Aboisso. J'habite le quartier gonzaqueville de port-bouet, je suis l'aine d'une famille de quatre enfants le père ne vit plus, maman fait un petit commerce au quartier. Son activité ne peut pas nous nourrir et subvenir à nos besoins donc je viens au port pour me débrouiller grâce à un grand frère du quartier. Ici si tu n'as pas honte pour toi sort fort même. Il faut seulement est prêt à travailler partout dans le port ».*

- Kevin : *« moi je quitte Abobo pour venir travailler au port, j'ai laissé l'école pour chercher l'argent. Mes amis Moussa et Aboulaye m'ont montré qu'il y a l'argent au port si tu es courageux seulement. Aussi si tu sais t'attendre (droit de ration) avec les chefs, tu as eu jamais de problème. Ici c'est qu'il y a des cameras mais nous on gère nos wé. Si tu fermes ta bouche tu vas vivre longtemps dans le port de péché ».*

-Yacouba : *« mon quartier c'est Treichville, resté au quartier là-bas. On ne gagne rien alors que quand tu accompagnes les doyens dans leurs boulots. Tu ne rentres jamais bredouille. Pour entre dans il te faut quelqu'un sinon tu n'auras rien. Les étrangers se gèrent entre eux. Si tu as un problème que tu es seul ce n'est pas bon pour toi. Donc il faut forcément être dans groupe pour être un ouvrier. Même pour avoir un endroit pour vendre tu dois être connecté à un réseau ou un mentor avec tout tes papiers ».*

Le pouvoir de l'argent a envouté les mentalités du personnel portuaire et beaucoup d'entre eux s'engagent dans les Ken dans le but de faire des profits ou gains. La pauvreté oui mais une mauvaise attitude face à la pauvreté pourrait être souvent à la source des activités illicites des travailleurs du port. Les médias ont écho de plusieurs scandales qui ont impactés la vie ivoirienne. Le probopkrouala qui avait déversé plusieurs tonnes de déchets toxiques sur les rives et quartiers des communes de la ville d'Abidjan. Hier, encore le problème des véhicules non

dédouanés qui circulaient en Abidjan. Ces affaires ont fait tomber des têtes dans différents services du port et même de certaines directions des ministères concernés. Ces actions se justifieraient par le fait que l'on soit pauvre ? Plusieurs travaux ont eu lieu sur le port d'Abidjan mais personne n'a mis l'accent sur cette thématique.

### 1.5.3. Existence d'une sous-culture délinquante

La montée en puissance des valeurs individuelles (individualisme, la cupidité, la mégalomanie, la recherche du gain facile) et l'effritement des valeurs de références collectives (civisme, patriotisme, valeurs morales et religieuses) constituent un socle favorable à l'enracinement de la corruption dans le domaine portuaire ivoirien. L'individu pour assouvir ses besoins ne regard plus aux lois et règles du moment mais comment il se met pleine à la poche. Nous avons suivi une altercation entre deux personnes travaillant dans le port. L'un étant un simple agent qui est chargé de réguler le stationnement des camions dans le port nommé B et l'autre étant responsable docker nommé M. Voici les propos de chacun :

- Mel : « *petit il faut respecter des doyens, sinon tu vas voir...* »

- Blaise : « *de respecter qui, tu n'es rien dans port là. C'est toi menace* »

- Mel : « *je ne suis rien mais je suis ton patron* »

- Blaise : « *parce que tu as le même salaire que mon boss. Ce n'est rien ça, laisse-moi te dire que chaque moi je rentre avec 600 000 à la maison alors que c'est ton salaire* ».

- Mel : « *oui, 600 000/mois fait de moi ton patron* »

- Blaise : « *épis après, ce n'est pas ça qui nous faire vivre dans port là* ».

Nandou quant à lui, il s'exprime sur le comportement de l'un de ses collègues et amis : « *mon frère Tra bi là, lui est malade chaque fois, lorsqu'il doit rentrer à son domicile avec une somme inférieure à cent mille franc (100 000f) CFA* ». Dans cette partie nous exposons les histoires des individus enquêtés pour faire les différents aspects sociologiques de choix de vie. Aussi, cette sous-culture criminelle partage plusieurs valeurs et comportements qui semblent spécifiques aux personnes qui travaillent dans le port (personnel, opérateurs économique) et qui commettent des actes répréhensibles. Ce groupe social, généralement composé de membres du personnel et des agents des structures partenaires au port, présente une différence de

comportement par rapport aux normes. Ils sont fréquemment accusés ou complices d'actes dérogatoires qu'ils ont incorporés et qui ont finalement un impact sur la structure de leur personnalité.

Il s'agit donc d'un crime habituel orchestré par des personnes internes. Les comportements déviants développés par ces personnes mentionnées précédemment semblent être instinctifs et donc acceptés de tous. Selon l'enquête, le vol des biens, les dessous de table et favoritisme sont les choses les plus répandues au sein de ces minorités. Généralement, le vol concerne les produits de rentes (cacao, café, carburant, etc). On peut considérer cette pratique comme normale et cela ne semble pas préoccuper les magasiniers, les superviseurs, les pompistes, les mécaniciens, les chauffeurs de poids lourd, les caristes, ainsi que tous les membres du personnel des différentes compagnies et acteurs de la sous-culture. Il en est ainsi par exemple pour certains employés, certaines personnes (balayeurs, dératiseurs, clients), ainsi que certains agents de sécurité qu'ils soient publics ou privés. Les trafiquants et les rats du port sont également inclus dans cette sous-culture délinquante. On nous a aussi informé que certains dirigeants de l'entreprise, dissimulés, font partie de cette sous-culture délinquante. Bien que ces cadres de l'entreprise ne soient pas directement liés aux acteurs mentionnés précédemment, ils partagent les valeurs de cette sous-culture délinquante. Cette sous-culture délinquante est si familière avec des travailleurs du Port d'Abidjan, des agents de sécurité et des rats du port qu'ils ne se préoccupent pas des risques encourus (licenciement, prison). Une telle attitude ne peut qu'entraver la sécurisation adéquate des sites du Port d'Abidjan et mettre en mal l'éthique de l'institution.

#### **IV. DISCUSSION ET CONCLUSION**

La recherche effectuée relève que certains individus travaillant dans le port montrent des caractéristiques de comportements déviant pendant leurs périodes de travail de jour comme de nuit.

Les résultats de notre enquête pour les facteurs qui motivent leur agissement indique que c'est l'indigence économique de la cellule famille, le désir d'avoir un profit et le nombre pléthorique de personnes sur le site ou service du port. Pour ce qui est des conditions il faut noter que même si le port est déclaré sûr et conforme au **code ISPS**, possède des équipements modernes. Il abrite différents activités et services, des usines, des sites de raffinage liés à des entreprises du

domaine. Il y a des bureaux qui sont exigus, on a l'absence ou l'insuffisance d'abris. Manque de sites ou vestiaires de rechange pour la majorité des différents services agissant dans le port. Le matériel roulant (véhicule, vedette) est d'un nombre réduit ou vétus. Les gens se déplacent soit à pied ou utilise leurs engins personnels. Les ouvriers travaillent les mains nues en ce qui concerne les dockers et les ouvriers des chambres froides. Ils courent des risques. S'agissant des actions de l'Etat et du patronat portuaire dans la lutte contre corruption, elles n'ont pas pour l'instant faire tache d'huile.

De l'enquête nous retenons qu'il serait important de mener des réflexions profondes sur la problématique des pertes des valeurs sociales vis-à-vis du pouvoir de l'argent. Au Port d'Abidjan, pour atténuer l'activité illicite qui rend compte de la perte des valeurs sociales dans ce site stratégique. Les autorités doivent proposer une série d'action en faveur de la promotion du civisme et la fraternité. Ce programme doit intervenir sur deux groupes personnes que sont la classe des autorités portuaires, le patronat des opérateurs et la classe des agents, ouvriers ou usagers. Ces actions doivent montrer la plus valeur qu'une bonne conduite aura sur l'épanouissement du service ou de l'équipe. Afin de mieux impacter les activités économiques du port.

L'initiative prise par le gouvernement pour donner son autonomie au port est un atout qu'il ne faut pas perdre. Les volontés politiques pour contribuer au développement et l'aménagement des territoires et au bien-être des populations doivent mettre en œuvre des actions concrètes pour la valorisation du civisme dans l'enceinte du port. Cela donnera le vrai sens de l'intégration région et de la véritable coopération. Il faut créer des espaces d'échanges réservés aux règlements de tension ou litige entre employés. Dans une dynamique de dégager des actions efficaces cohérentes et coordonnés capables de juguler ce phénomène qui commence à prendre de l'ampleur. Les personnes qui travaillent dans le port, ne sont pas tous emprise de l'équité et de l'éthique des valeurs de vivre en communauté. Ces derniers par leurs attitudes montrent un goût prononcé de l'argent. Face à ce constat dans cette sphère organisationnelle, nous proposons que soit intensifier les formations et sensibiliser de tout le personnel du port à tous les niveaux sur la déontologie de leurs fonctions et activités. Puis prendre des mesures disciplinaires appropriées dans les cas avérés de corruption. Mise en place d'un service adéquat (bonne conduite ou bonne gouvernance). Se conformer à la loi ou code du port et éviter tout incitation à la corruption par le règlement à l'amiable avec les infracteurs. Travailler au changement

d'attitudes et des mentalités à travers des programmes d'éducatons. Reformuler les lois ou codes portuaires afin de les adapter à la situation actuelle.

Le personnel des différents services et sociétés partenaires du port doit être sensibiliser sur le code de l'éthique et du civisme afin de lutter contre la corruption. Aussi, il faut sanctionner tout individu pris dans ces agissements pour prévenir et dissuader toute velléité. Le port autonome d'Abidjan est une institution dont nous devons préserver l'image au regard de l'intérêt stratégique qu'il occupe pour le pays.

Les résultats sont confirmés par les travaux accordant une large place aux exigences de la vie contemporaine (paiements des charges familiaux), à la vie stressante et le dysfonctionnement du contrôle social structurel.

## **V. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

Ehoula, C. (2013). Le transport maritime et le développement des infrastructures en Afrique CNAM- Institut national du transport international et des ports- Opérateur multimodal des transports ;

Koné, J.Y. (2018). Président de l'association Jeunesse Ivoirienne pour la Bonne Gouvernance en Côte d'Ivoire, [les défis de la bonne gouvernance](#) ;

Torchon, I. (2002). La Corruption et ses Conséquences sur notre Système Judiciaire être 1986 et 2008 Université d'Etat d'Haiti " Faculté de Droit et des Sciences Economiques des Gonaïves " - Licence en Sciences Juridiques ;

Nadia, A. (2012). Bonne gouvernance : Les grands maux de l'administration ivoirienne [ÉCONOMIE](#), article Publié le vendredi 3 février 2012 | L'Inter Par Abidjan.net ;

Blé, E. (2022). THÈSE DE DOCTARAT UNIQUE EN CRIMINOLOGIE, sujet : LA CONTREFAÇON DES VINS ET SPIRITUEUX A ABIDJAN ;

Blundo, G. et Olivier, P. (2001). LA CORRUPTION QUOTIDIENNE EN AFRIQUE DE L'OUEST de Sardan Karthala | « Politique africaine » 2001/3 N° 83 | pages 8 à 37 ISSN 0244-7827 ISBN 9782811100629 DOI 10.3917/ polaf.083.0008 Article disponible en ligne à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2001-3-page-8.htm> ;

Sidi B. (2012), « les déterminants sociopolitiques de la corruption dans l'administration publique burkinabé ;

Fabre, G. E. (2001). ÉTAT, CORRUPTION ET CRIMINALISATION EN CHINE « Revue internationale des sciences sociales » 2001/3 n° 169 | pages 501 à 508 ISSN 0304-3037 ISBN 9782865868933 DOI 10.3917/riss.169.0501. Article disponible en ligne à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2001-3-page-501.htm> ;

ITIP 2013-2014.

**REVUE AFRICAINE DE CRIMINOLOGIE**

**N° 34 - Juin - 2024**

**ISSN /1819-0650**