

FRAUDE DOUANIERE SUR L'IMPORTATION DES VEHICULES D'OCCASION A ABIDJAN

CUSTOMS FRAUD ON THE IMPORTATION OF USED VEHICLES IN ABIDJAN

SAIY N'DAFFO BENEDICTE

Docteur en criminologie,
Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire)

RESUME

L'étude a pour objectif de décrire le phénomène de la fraude douanière sur l'importation des véhicules d'occasion, précisément au GUAA (Guichet Unique Automobile d'Abidjan). Les théories du triangle de la fraude de Cressey (1986) et des opportunités criminelles de (Cohen et Felson, 1979) ont été convoquées. Pour la collecte des informations, nous avons eu recours au guide d'entretien et au questionnaire. L'analyse des facteurs s'est appuyée sur les informations fournies par cent trente-six personnes interrogées. Dans cette étude, l'observation directe, la méthode qualitative et quantitative ont été utilisées. Il ressort de cette étude que certains véhicules d'occasion importés franchissent le territoire ivoirien sans remplir les formalités douanières. La mauvaise organisation de ce secteur d'une part et la recherche du profit d'autre part expliquent la fraude.

Mots clés : Importation, Fraude douanière, Véhicules d'occasion.

ABSTRACT

The objective of this study is to describe the phenomenon of customs fraud in the importation of used vehicles specifically at the GUAA (Guichet Unique Automobile d'Abidjan). Donal Cressey (1986) fraud triangle theory and Cohen and Felson (1979) criminal opportunity theory were used. An interview guide and questionnaire were used to collect information. These factors were analyzed based on information provided by 136 respondents. This study used direct observation, qualitative and quantitative methods. It emerges from this study that some imported used vehicles cross into Ivorian territory without completing customs formalities. These formalities are reflected in the poor organization of this sector on the one hand and the pursuit of profit on the other.

Keywords : Import, Customs Fraud, Used Vehicles.

I. Introduction

L'accroissement des échanges internationaux devient de plus en plus intense grâce au phénomène de la mondialisation.

Ainsi, ces échanges permanents ont fini par créer et renforcer certaines activités criminelles, avec pour conséquence une infiltration de la criminalité financière : contrebande, corruption, ainsi que la fraude douanière qui fera l'objet de notre étude.

Selon (Bamba, 2012) la fraude douanière est probablement apparue le jour même où la première taxe a été créée dans les régions frontalières. En d'autres termes, elle naît des nombreux droits et taxes prélevées sur les marchandises importées. Ce phénomène criminel (fraude douanière) s'est installé également dans le secteur de l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan et a causé un préjudice financier de 20 milliards de FCFA de perte à l'État pour la seule année 2017-2018 (Saiy, 2019). Le phénomène de la fraude douanière sur l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan est généré par plusieurs acteurs véreux ; et c'est un mécanisme qui permet à ces acteurs (revendeurs de véhicules et particuliers) d'éluder ou de réduire les droits et taxes de douane, tout en contournant la procédure douanière. Face à l'ampleur de ce phénomène, les services des Douanes représentés au (GUAA) se sont autosaisis conformément au décret n° 2017-792 du 06 Décembre 2017, relatif à l'importation et l'exploitation des véhicules d'occasion sur le territoire ivoirien. Conformément au dit décret : Est fixé à 5ans, l'âge d'importation des véhicules de type de tourisme (communément appelés véhicule personnels) et ceux destinés à usage de transport en commun de type taxi. Les minicars de 9 à 34 places et les camionnettes allant jusqu'à 5 tonnes ne devront pas excéder 7 ans d'âge ; les cars de plus de 34 places sont désormais limités à 10 ans ; quant aux camions de 5 et plus devront être âgés de 10 ans maximum. En dépit de toutes ces dispositions, la fraude douanière persiste sur l'importation des véhicules d'occasion.

A cet effet, les comportements frauduleux observés au sein de l'entreprise du Guichet Unique Automobile d'Abidjan s'expliquent par les dysfonctionnements administratifs (faiblesses du système de contrôle et juridique) et la recherche du gain. L'objectif visé par cet article est de décrire le phénomène de la fraude douanière sur l'importation des véhicules d'occasion, tout en énumérant les différents types de fraude douanière, ensuite montrer le mode opératoire des fraudeurs. L'hypothèse stipule que l'absence de contrôle interne, la faiblesse juridique et la recherche constante du gain, expliquent ce phénomène frauduleux sur

l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan. L'étude a convoqué deux théories dont : la théorie du triangle de la fraude de Cressey (1986) et des opportunités criminelles de (Cohen et Felson, 1979). Certains véhicules d'occasion importés qui franchissent le territoire ivoirien, que ce soit par voie maritime ou terrestre ne suivent aucun contrôle véritable et strict. Les déterminants s'observent par la corruption et le laxisme des contrôleurs aux différentes frontières, par l'absence ou la faiblesse du système juridique ; également tenue par la volonté de s'enrichir de manière illégale les acteurs de ce milieu s'adonnent toujours à des activités frauduleuses lors de l'importation des véhicules d'occasion.

II. MATERIELS ET METHODES

1. Site et population d'enquête

Pour les investigations de terrain, nous avons choisi la commune de Port-Bouët, où se situe le Guichet Unique Automobile précisément entre le Port Autonome d'Abidjan et la zone industrielle de Vidri. Notre échantillon d'étude composé de cent trente-six (136) personnes est constitué comme suit : cinquante-quatre (54) agents, vingt-trois (23) importateurs et cinquante-neuf (59) transitaires. Nous avons eu recours à un assemblage de techniques d'échantillonnage non probabilistes que sont : la boule de neige et l'échantillon de volontaires. Nous avons donc constitué un noyau de transitaires, d'importateurs et de quelques agents du GUAA. Plus clairement, nous avons attribué nos questionnaires aux acteurs concernés par notre étude, puis nous avons demandés à ces derniers de remettre ces questionnaires à d'autres individus qui interviennent également dans la procédure du dédouanement des véhicules d'occasion. Ainsi, les individus de départ et ceux recommandés par leurs collègues ont donc constitué notre population d'étude. Concernant l'échantillon volontaire, seules les personnes qui se sont portés volontaires ont pris part à notre enquête, après leur avoir signifié de façon brève de quoi parle le sujet.

1.1. Observation

Pour cet article, nous avons fait une observation participante en nous rendant dans les locaux du GUAA, afin de vivre les réalités du terrain. Nous nous sommes impliqués dans la procédure pour dédouaner des véhicules et aussi occuper des postes dans l'administration pour

la délivrance des documents, tout en créant des liens de confiance avec les acteurs afin de comprendre l'obstination de certains individus qui s'adonnent à des comportements frauduleux. Egalement, l'observation indirecte a été d'une grande utilité, dans la mesure où nous avons mis en place un guide d'entretien et un questionnaire pour avoir encore d'autres informations. Toutefois, nous n'avons pas pu filmer les différents entretiens afin de conserver leurs anonymats. Cette technique (observation directe et participante) a donc permis d'obtenir des conclusions basées sur des expériences vécues et de vérifier les informations reçues au cours des entretiens.

1.2. Etude documentaire

Nous nous sommes rendus aux services de documentation des différents Ministères représentés au GUAA (commerce, transport, douane) pour avoir des informations sur les textes juridiques, les lois et décrets régissant la procédure douanière de l'importation des véhicules d'occasion en Côte d'Ivoire, également une documentation faite sur l'article du journal « l'éléphant déchainé » concernant la fraude douanière survenue au GUAA en 2018.

Nous avons également eu recours à des ouvrages de méthodologies, des documents d'ordre général relatifs aux questions de criminalité économique (fraude, contrebande ; contrefaçon) dans les différentes bibliothèques de l'UFR Criminologie de l'Université Félix Houphouët-Boigny et la bibliothèque de St Laurent de Yopougon Kouté. Par ailleurs, nous nous sommes intéressés à internet et les documents examinés sont constitués de thèses, mémoires, de revues scientifiques, des articles de presses et de communication.

Pour la documentation orale par le biais d'un support numérique (le téléphone portable), nous avons enregistré les discours des enquêtés et échangé les contacts avec certains transitaires, agents du GUAA, et importateurs pour avoir plus d'informations dans le cas où le besoin se présente.

2. Entretien

Le guide d'entretien a été élaboré à partir des objectifs de l'enquête, des hypothèses de départ. Des entretiens à réponses libres ont été réalisés au cours de cette étude, en vue de faciliter

les échanges pour avoir de vraies réponses. Notre objectif est d'avoir un entretien approfondi, pour que les acteurs de l'importation de véhicules d'occasion s'expriment sur le fonctionnement de leurs activités et sur ce qui les motive à adopter des comportements frauduleux. Egalement, des entretiens semi directifs ont été réalisés avec les transitaires et les agents du GUAA de façon individuelle. Les échanges ont été orientés sur les points suivants :

- Identification et fonctionnement de la structure
- Connaissance de la procédure légale de l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan
- Le cadre réglementaire concernant l'activité d'importation
- Connaissance du phénomène de la fraude douanière sur l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan
- Les différents rapports entre les acteurs de ce secteur
- La perception du système de contrôle
- Les dysfonctionnements administratifs fréquents et les éventuelles sanctions en cas de fraude
- Les facteurs explicatifs des comportements frauduleux
- Les conséquences de ces pratiques frauduleuses sur l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan
- Les stratégies mises en place par la structure pour réduire ce phénomène criminel et les obstacles de cette lutte
- Les solutions proposées par les acteurs de l'importation des vo pour réduire la fraude dans ce secteur.

A la suite des entretiens, nous avons administré un questionnaire aux enquêtés. Il faut préciser que c'est à la fin du questionnaire que les entretiens ont été réalisés afin de compléter et valider ce qui a été recueilli.

3. Questionnaire

En ce qui concerne cet article, les questionnaires ont été administrés aux différents acteurs, en plus des entretiens et portent sur les points suivants : procédure d'importation des véhicules, perception ou la connaissance des pratiques frauduleuses, leurs avis concernant le contrôle mis en place par les autorités, rapports entre les différents acteurs (les agents du

GUAA, transitaires, revendeurs, particuliers, etc.), facteurs explicatifs des comportements frauduleux, conséquences de ces pratiques frauduleuses et solutions. En somme, il faut noter que les questions ouvertes utilisées dans cet article ont donné la latitude à l'enquête de bien réfléchir et de répondre librement. Quant aux questions fermées, sont adaptées mieux au dépouillement et à l'analyse statistique.

III. METHODES D'ANALYSE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES

Dans le but de réaliser nos objectifs de recherche et de développer notre compréhension du phénomène de la fraude douanière et d'analyser nos données, nous avons eu recours à trois méthodes d'analyse : méthode quantitative, qualitative et l'analyse de contenu.

3.1. Analyse quantitative

L'usage de l'analyse quantitative a été utile dans la présente étude, dans la mesure où, elle a permis de regrouper les données issues du questionnaire à l'aide de l'outil informatique (Sphinx) et de faire ressortir certaines variables significatives grâce à leur fréquence d'apparition, de rechercher les relations possibles entre les variables ; par exemple : Quelle est la relation entre le système de contrôle et la fraude douanière sur l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan. A ce niveau, nous avons donc opté pour les statistiques descriptives et inférentielles appelées aussi test d'hypothèse. L'utilisation des statistiques descriptives dans notre étude a permis de résumer nos données par des tableaux afin de les présenter de façon précise. Au niveau des statistiques inférentielles (test d'hypothèse) nous avons opté pour les tests non paramétriques en utilisant le modèle statistique khi-deux(X). Ce modèle d'analyse a permis de comparer nos données, de formuler et tester nos hypothèses.

3.2. Analyse qualitative

Dans cet article qui opte pour l'analyse qualitative, la méthode phénoménologique a été utilisée, car celle-ci a permis de comprendre les discours, les attitudes et les opinions diverses des enquêtés par rapport à l'objet d'étude. En somme, le recours à ces deux méthodes (qualitative et quantitative) s'explique par le fait qu'elles se complètent, en vue de la compréhension du phénomène de la fraude douanière sur l'importation des véhicules

d'occasion. Etant donné que cette étude est un travail scientifique, nous avons également opté pour une autre méthode (analyse de contenu) pour mieux analyser nos résultats.

IV. RESULTATS

Les résultats de cet article concernant la fraude douanière s'articulent autour de trois axes : typologie des fraudes douanières, description du mode opératoire et facteurs explicatifs.

1. Typologies des fraudes

Il existe plusieurs types de fraude dans le domaine de l'importation des véhicules d'occasion. Concernant les formes actuelles de fraude douanière en rapport avec notre objet d'étude, celles-ci portent sur le transit ou fraude transfrontalière, la fraude sur les droits et taxes douaniers (les fausses déclarations douanières ou encore importation sans déclarations douanières, documents non conformes, excédents de marchandises non déclarés), usage et faux usage en écritures douanières, usage abusif de la vignette touristique, fraude sur les exonérations fiscales.

Tableau 1 : Typologies des fraudes selon les acteurs de l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan

ACTEURS	TYPLOGIES DES FRAUDES
Personnels ou agents du GUAA	<ul style="list-style-type: none"> - Fraude administrative (informatique,) - Fraude documentaire - Fraude sur la taxe carbone
Importateurs professionnels et occasionnels (concessionnaires, maisons de transit, particuliers, hommes d'affaires, revendeurs, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Fraude douanière - Fraude documentaire - Fraude physique sur le véhicule (matérielle) - Fraude sur la taxe carbone
Transitaires, démarcheurs	<ul style="list-style-type: none"> - Fraude douanière - Fraude documentaire

Source : Saiy, 2019.

2- Typologies de Fraude et Mode opératoire

➤ Fraude transfrontalière

La fraude transfrontalière est le transit des véhicules d'occasion par voie terrestre (Ghana, Togo, Guinée) marqué par l'utilisation de fausses plaques d'immatriculation ou des autocollants pour masquer les numéros originaux des plaques provenant des différents pays étrangers. L'objectif de cette pratique est de franchir les frontières sans accomplir les formalités douanières. Cette forme de fraude est souvent pratiquée en Afrique aux différents corridors routiers par les opérateurs économiques.

➤ Fraude sur les taxes et droits de douane

La fraude sur les taxes et droits de douane concerne la fausse déclaration sur la nature, la provenance des marchandises, les importations sans déclaration ou les fausses déclarations de valeur des marchandises (véhicules) appelées aussi fraude par dissimulation. En matière d'évaluation, la fraude peut porter sur deux points : la sous-évaluation et surévaluation : La sous-évaluation est une fausse déclaration de valeur sur la marchandise, elle consiste à l'utilisation de fausses factures établies en complicité avec le fournisseur lors de la déclaration en douane de la valeur de la marchandise. Les factures mentionnent des prix inférieurs à la réalité. C'est un procédé couramment utilisé par les commerçants et opérateurs économiques, elle peut porter sur la quantité, lorsque l'opérateur déclare à la douane un nombre d'unités légèrement inférieur au nombre réel, ou sur la qualité lorsqu'il déclare détenir un produit, généralement peu taxé, à la place d'un autre sur lequel la réglementation est plus exigeante. La surévaluation, c'est la valeur qui est supérieure à la valeur transactionnelle réelle.

Plusieurs marchandises passent les postes frontaliers (Ouangolo, pogo etc) en contournant les procédures de dédouanement, il en est ainsi pour les véhicules d'occasion qui viennent avec la vignette touristique. Le circuit de fraude organisé autour de la vignette touristique est une autre forme de fraude douanière. Instituée par le circulaire n°1782 du 18 octobre 2017, la vignette touristique est un document délivré par l'administration douanière au poste frontalier pour tout véhicule en provenance des pays étrangers pour un court séjour de deux (2) mois sur le sol ivoirien. Ce document est renouvelable une seule fois sur autorisation

expresse du directeur général des douanes et le formulaire comportant toutes les informations sur le requérant édicte les conditions à remplir.

➤ **Fraude sur la vignette touristique**

La fraude sur la vignette touristique consiste à abuser de cette exonération « vignette *touristique* » accordée à certains opérateurs économiques pour une visite ou un séjour de deux (2) mois sur le sol ou territoire ivoirien, dépassé ce délai, les propriétaires des véhicules en question sont obligés d'entamer la procédure normale de dédouanement et d'immatriculation, afin de pouvoir circuler avec les plaques ivoiriennes. Mais, le constat est que les usagers abusent de cette exonération tout en refusant de payer la totalité des frais de douane, soit la date de leurs « *visites touristiques* » expire et ne veulent plus la renouveler ou mieux entamer une nouvelle procédure pour immatriculer leurs véhicules et circulent avec des plaques d'immatriculation fantaisies ou banalisés dans le but cacher leur trafic sur les importations illicites de véhicules d'occasion.

Tableau 3 : Répartition des enquêtés selon le recours à la fraude douanière

	Nb	% Cit
Oui	85	62,5 %
Non	51	37,5 %
Total	136	100,0 %

Source : Saiy,2019

Elle a été perpétrée par environ un tiers des personnes interrogées (62,5%). En revanche, 37,5% des enquêtés ne s'y sont jamais adonnés.

Quelques dires des personnes interrogées sur la fraude douanière :

« Ce que nous constatons au GUAA, les transitaires et importateurs ne déclarent pas la valeur normal de leurs marchandises, ils font de fausses déclarations en douane, ou soit ils ne présentent aucune déclaration et réussissent à immatriculer leurs véhicules via un circuit parallèle ; On a affaire à un réseau de trafic d'importation de véhicules de luxe d'occasion

avec de gros montant fiscal en collaboration avec certains responsables de la plateforme du GUA », explique Mrs E, chef de bureau de la douane.

*C'est pour cette raison que Mrs S, agent de douane affirme : « Des Audi, Porsch, Maserati, des 4*4 Land Rover, ce sont plus d'un millier de véhicules de luxe d'occasion importés qui ont été immatriculés frauduleusement sans suivre le processus normal de dédouanement par le GUAA ».*

« Nos comportements frauduleux ont pour but de tenter d'éluder le paiement des droits et taxes applicables à nos marchandises à travers l'introduction de faux documents dans les documents douaniers », déclarent Mrs Qq, Kk et Gg tous importateurs et transitaires.

Ces propos sont confirmés par les dires de Mrs Dd homme d'affaire et importateur occasionnel lorsqu'il affirme : « j'importe de grosse véhicules et le prix de leurs dédouanements est très élevés, donc si je ne fais pas de fausses déclarations, je risque de ne pas m'en sortir, car les frais de dédouanements sont trop coûteux ».

Quant à Mrs Ee, importateur occasionnel, souligne : « Je n'ai pas le temps de faire dédouaner mes véhicules, en plus c'est juste pour quelques jours que je suis en Côte d'Ivoire, il y a trop de tracasseries dans ce milieu, le jour ou la douane va me saisir je vais leur donner quelque chose et ça roule ».

C'est ainsi que certains véhicules demeurent définitivement sur le sol ivoirien sans être dédouanés. Dans ce sens Mrs E, chef de bureau de la douane stipule : « Il n'y a pas de contrôle véritable dans les différents corridors, en plus les agents exerçants dans ces milieux ne sont pas équipés, et vivent dans des conditions très difficiles, donc ils se laissent corrompre facilement par les importateurs qui utilisent la vignette touristique comme argument ; Pour couronner le tour, ces opérateurs économique font de fausses déclarations sur leurs marchandises, c'est à dire qu'ils donnent des montants inférieurs pour payer moins les frais de dédouanement ».

3- Facteurs explicatifs

3.1.Facteurs organisationnels

Les facteurs organisationnels se déterminent par les dysfonctionnements administratifs. Ils permettent d'expliquer comment à partir des faiblesses contenues dans la procédure douanière, les individus profitent de celles-ci pour frauder. Ces opportunités se manifestent de deux manières : la première est la perception par le fraudeur de l'existence de faiblesses dans le système de contrôle (faiblesse du système de contrôle) et la deuxième est la conviction qu'il peut agir sans être puni (faiblesses en matière d'application de la loi). Les déterminants de ces facteurs s'expliquent par l'absence de contrôle dans le domaine de la vérification des documents des véhicules d'occasion aux entrées des frontières, le laxisme et la corruption des agents postés aux différents frontières ; s'agissant des faiblesses du système juridique, elle cible l'impunité des fraudeurs.

3.2.Facteurs économiques

Dans ce contexte, les facteurs économiques découlent des problèmes socio-économiques tels que : (les difficultés financières, les problèmes familiaux, l'accumulation des dettes, la cherté de la vie, l'instabilité politique du pays, etc.) liés à la crise économique, qui éventuellement occasionne la pauvreté et les inégalités (macroéconomique) si elle perdure. Tous ces éléments renvoient généralement à un seul but (la recherche du gain, du profit de manière illégal) par le biais de la corruption, le racket et l'escroquerie.

V. Discussion et conclusion

Les opportunités qui donnent lieu à la fraude douanière dans le secteur de l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan, ce sont bien sur les faiblesses du système de contrôle et les dysfonctionnements juridiques. Bien évidemment, les fraudes peuvent se produire si les contrôles ne sont pas strictement appliqués (absence de contrôle ou contrôle mal effectué) ou si des individus occupant des postes de contrôle stratégiques créent des possibilités qui facilitent la commission d'un acte frauduleux. Cette idée est partagée par (Cressey, 1960 ; Cohen et Felson, 1979 ; Carassus et Cormier, 2003 ; Sachet -Millat, 2010). En effet, ces auteurs soulignent que l'absence ou l'insuffisance du dispositif de contrôle va être exploité par le fraudeur, qui ne perd aucune occasion pour passer à l'acte délictueux. Selon les résultats de

l'étude de KPMG (1870 – 1987), les faiblesses des dispositifs de contrôles sont l'un des facteurs rapportés dans 61% des fraudes signalées en entreprise. Nous avons également signalé que plus les contrôles sont stricts et permanents, plus les fraudeurs développent de nouvelles stratégies et techniques pour contourner la procédure normale de l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan. A cet effet, Ali Bchir, et al. (2008) ont montrés d'une part, que malgré l'absence de contrôle, les individus ne fraudent pas et d'autre part même en présence de la menace d'audit ou de contrôle permanent, certains individus fraudent malgré tout. Pour ces auteurs l'augmentation de la probabilité de contrôle n'a pas d'effet sur la propension à la fraude.

Quant aux faiblesses du système juridique qui occasionnent le passage à l'acte frauduleux, on retient que, le système juridique au sein du GUAA comporte des lacunes, notamment au niveau du respect des lois et l'application des sanctions des auteurs de la fraude douanière. Lorsque la réglementation administrative offre des opportunités aux employés de se faire corrompre, la fraude douanière ne peut être qu'une pratique normale. Or, l'entreprise doit dissuader les fraudeurs potentiels de passer à l'acte en les sanctionnant. Cette idée est partagée par (Dominique Perrier et Di Giovanni, 2011 ; Dumont, 2012). Pour ces auteurs, bien que les entreprises soient de plus en plus conscientes de la nécessité de l'exemplarité des sanctions, il reste inquiétant de constater que dans 4% des cas, l'organisation n'a pas sanctionné le fraudeur ou que le fraudeur a simplement été transféré à un autre poste ou encore que dans 18% des cas, un simple avertissement lui a été adressé. Becker (1968) apporte également une contribution concernant la sanction. Il souligne que la politique de lutte contre le crime doit prendre en compte deux aspects : la probabilité de détection du crime et le niveau de sanction. Et l'objectif d'une telle approche, c'est la dissuasion et celle-ci ne peut être atteinte que si les autorités répressives fixent des peines particulièrement sévères et effectives, voire exemplaires, et si les États augmentent les moyens policiers et de contrôle. Selon, Kopp (2014), la dissuasion efficace est atteinte lorsqu'un employé est incité à limiter ses crimes même lorsque son bénéfice est inférieur au coût social net, et de commettre des crimes dans les autres cas. Mais, il existe un paradoxe au niveau de cette problématique, si en appliquant strictement les sanctions et amendes, ne risque-t-on pas d'entraîner des effets contre-productifs dans l'entreprise. Et si les individus sanctionnés sévèrement, s'ils sont si rationnels, n'auront-ils pas tendance par la suite à développer davantage leurs comportements frauduleux afin de compenser le coût de l'amende infligée, (Kopp, 2014). Pour cet auteur, sanctionner doit impliquer l'incitation à surveiller son personnel et à se priver des opportunités offertes par l'économie criminelle. Car, dans les

entreprises les employés ont tous la même opportunité de commettre des fraudes durant leur temps de travail, mais tous ne fraudent pas. Tout est une question d'éthique, de conscience et de responsabilité.

S'agissant des facteurs économiques, on retient que les enjeux économiques tels que les pressions financières, le délai des traitements des dossiers, l'argent investi dans la procédure de dédouanement des véhicules d'occasion et la recherche du gain, incitent les acteurs du GUAA à adopter des comportements illégaux lors de l'importation des véhicules d'occasion. C'est dans cette optique que Salma (1994) stipule que les difficultés financières liées à la crise économique aggravent les conditions de vie, occasionnent et renforcent la criminalité. Dans de telles conditions, les individus vont donc recourir à des activités frauduleuses pour accroître leurs profits et tenter de surmonter ces difficultés financières).

En fin de compte, les résultats de cet article montrent que la fraude douanière sur l'importation des véhicules d'occasion à Abidjan est liée aux facteurs organisationnels et économiques. Par conséquent, l'adoption des pratiques frauduleuses au sein de cette entreprise (GUAA) engendrent de nombreux impacts et portent atteinte à l'économie nationale, mais constituent également une concurrence déloyale vis-à-vis des concessionnaires des véhicules légalement constitués. Face à l'ampleur de ce phénomène, les services de douane, garant de la sécurité de ladite entreprise ont mis en place un dispositif de lutte anti-fraude préventif pour assurer le bon fonctionnement de ce secteur. Ce dispositif de lutte prend en compte plusieurs aspects (saisies des marchandises, des pénalités et des sanctions). Ceci dit, pour être efficace, il faut améliorer les pratiques en matière de lutte contre la fraude. Plus précisément, réviser les outils et instruments mis en place pour renforcer la surveillance des frontières, sécuriser les procédures de dédouanement, revoir la méthodologie des méthodes douanière comme l'identification de la marchandise et aussi les bases de sécurité dans les contrôles ; Egalement maîtriser les méthodes de contrôle douanier en favorisant le ciblage et l'analyse de risques, plus précisément : les outils et techniques d'évaluation des risques de fraude.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ASSOCIATION OF CERTIFIED FRAUD EXAMINERS & PELTIER- RIVEST, D. (2012). *La détection des fraudes commises en entreprise au Canada : Une étude de ses victimes et de ses malfaiteurs, Université Concordia, Montréal.*

AUGSBURGER, I & BACHER, J.L., (2005). *La criminalité économique : ses manifestations, sa prévention et sa répression. Institut de lutte contre la criminalité « économique de Neuchâtel, Paris : L'Harmattan. BACHER J.L. (1997). Article "Editorial : Criminalités économiques ; criminologies " ; Affaires et criminalités, vol 30 n°1, pp 3-8, Québec, Canada.*

BARTSIOTAS, A. (2016). *Prévention, détection et répression de la fraude dans les organismes des Nations Unies, Rapport commun d'inspection de Genève.*

BARBACHE, H. (2004). *La contrebande au niveau des frontières terrestres ; étude de cas : les produits tabagiques, Rapport de stage de la section Douane, quatrième année 37 promotion de l'école de la République Algérienne.*

BAMBA, L. (2012). *La contrebande des marchandises aux entrées routières du territoire douanier de la Côte d'Ivoire : Cas du district d'Abidjan. Thèse unique de doctorat, UFR-Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody, Côte d'Ivoire.*

BATTIAU, M. (2006). *Mondialisation et industrie automobile. In : La mondialisation en dissertations corrigées et dossiers. Ellipses : Paris, p 318-322*

BORGI, S. (2006). *Analyse économique et expérimentale de la fraude à l'assurance et de l'audit. Thèse en sciences économiques, Université de Paris.*

BUHELLI & BACHER. J (2005). *La criminalité économique, ses manifestations, sa prévention et sa répression. Paris, L'Harmattan, p 15-32.*

BENSID, S. (2017). *La prévention et la détection de fraude dans les organismes sans but lucratif au Canada. Maîtrise en Comptabilité, Contrôle, Audit ; Université du Québec à Montréal.*

BIN, F. (2016). *Fraude, contrefaçon, et contrebande : définitions et distinction des régimes juridiques au regard du droit douanier contemporain. Approches globales de la fraude, frontières et comportements illicites ; Université de Toulouse 1 Capitole, IRDEIC.*

DETRAZ, S. (2022). *Infractions fiscales et douanières, Revue de science criminelle et de droit pénal comparé, 3(3), 615-624.*

DOE, J. (2021). *Stratégies de prévention des risques de fraude douanière : une analyse approfondie*, *Revue Internationale de commerce et de Logistique*.

EBANG, B. (2009). La contrebande de voitures volées entre le Gabon et le Cameroun et la Guinée-Equatoriale : essai d'une activité criminelle transfrontalière en Afrique centrale. Maitrise en droit et sciences politiques, Université Omar Bongo.

KABLAN, N. (2010). *L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor. Les cahiers d'outre Mers*, *Revue de Géographie*, Presses Universitaires de Bordeaux.

KOUADIO, A. (2016). *Les déterminants sociologiques de l'importation de véhicules d'occasions : Problèmes endogènes et exogènes*. Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire, p 306-315.

QUELOZ, N. (2002). Criminalité économique et criminalité organisée. *L'Economie politique* 2002/3 (n°15), pp.58-67.

ROSENFELD, M. (2010). *Commerçants transnationaux et circulation migratoire : la filière des véhicules d'occasion en Afrique de l'Ouest*. Colloque international de l'AISL, Migration, pluralisation et ethnicisation des sociétés contemporaines : Nouvelles perspectives empiriques et théoriques ; Université libre de Bruxelles.

ROSENFELD, M. (2017). *Car connexion, la filière Euro- Africaine de véhicules d'occasion*. Karthala ; Entreprise, économie et droit. Université libre de Bruxelles

FOFANA, M. (2010). « *La réglementation relative à l'importation des véhicules et engins motorisés et les activités du Guichet Unique automobile* », Abidjan- 6GuichetUnique.pdf

SAIY, B. (2013). *La problématique de l'importation et de la commercialisation des véhicules d'occasion à Abidjan : cas de la commune de Marcory*. Mémoire de maitrise de recherche. UFR- Criminologie, Université Félix Houphouet- Boigny de Cocody, Côte d'Ivoire.

SMITH, J. (2021). *Les limites des stratégies de prévention des risques de fraude douanières à l'importation et à l'exportation : étude de cas*. *Journal de gestion des risques*.