

N°28 - Décembre 2024

Le Journal des Sciences Sociales



Revue Scientifique du



laboratoire
Ville Société Territoire
(laboVST)

Le Journal des Sciences Sociales

N°28-Décembre 2024

ISSN 2073-9303

Revue Scientifique du



Le Journal des Sciences Sociales

INDEXATIONS ET RÉFÉRENCEMENTS



<https://sjifactor.com/passport.php?id=23408>

Impact factor 2024 : **5.46**

Impact factor 2023 : **3.379**

auréHAL
accès aux données
de référence de HAL

<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/114767>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21500/Le-Journal-des-Sciences-Sociales>

Le Journal des Sciences Sociales

revueljss2@gmail.com

<https://labo-vst.org/>

LE JOURNAL DES SCIENCES SOCIALES

CONSEIL SCIENTIFIQUE

- Prof Simplicie Y. Affou, Directeur de Recherches (Institut de Géographie
Tropicale, IGT, Abidjan) Tel : Cel : (00225) 0707 70 85 57,
E-mail : syaffou@yahoo.fr ou affou@ird.ci
- Prof Alphonse Yapi-Diahou, Professeur Emérite de Géographie (Université Paris 8),
Cel : 0033668032480 ; Email : yapi_diahou@yahoo.fr
- Prof Brou Emile Koffi Professeur Titulaire de Géographie, (Université Alassane
Ouattara,), Cel.: (00225) 0103589105 ; E-mail : koffi_brou@uao.edu.ci
- Prof Roch Gnabéli Yao, Professeur Titulaire de Sociologie, (Université Félix
Houphouët Boigny) ; Cel : 07 08 18 85 96 Email roch.gnabeli@laasse-
socio.org
- Prof Jonas Guéhi. Ibo, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua),
Cel : (00225) 0505 68 48 23 E-mail : ibojonas@yahoo.fr
- Prof René Joly Assako Assako, Professeur Titulaire de Géographie, Université
Yaoundé, Cameroun ; Email rjassako@yahoo.fr
- Prof Ferdinand A. Vanga, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Péléforo
Gon Coulibaly), Tel : (00225) 01 03 48 91 60 / 05 05 083 702
E-mail : ferdinand.vanga@upgc.edu.ci af_vanga@yahoo.fr

COMITE EDITORIAL

Directeur de Publication

Simplice Y. Affou, Directeur de Recherches (Institut de Géographie Tropicale, IGT, Abidjan) Tel: Cel: (00225) 07 07 70 85 57 E-mail : syaffou@yahoo.fr ou affou@ird.ci

Rédacteur en Chef

Alphonse Yapi-Diahou, Professeur titulaire de Géographie (Université Paris 8)
Cel : 0033668032480 ; Email : yapi_diahou@yahoo.fr

Rédacteur en Chef Adjoint

Jonas Guéhi. Ibo, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua)
Cel : (00225) 05 05 68 48 23 E-mail : ibojonas@yahoo.fr

Secrétariat du Comité de Rédaction

Assué Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké, (00225)0103192952, Email assueyao@yahoo.fr

Konan Kouakou Attien Jean-Michel, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké, (00225)0707117755, E-mail : attien_2@yahoo.fr

Yapi Atsé Calvin, Maître assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké, (00225)0707996683, E-mail : atsecalvinyapi@gmail.com

Yassi Gilbert Assi, Maître de Conférences de Géographie, Ecole Normale Supérieure d'Abidjan, Cel.: (00225) 07 75 52 62; E-mail: yassiga@gmail.com

Secrétaire aux finances

Bohoussou N'Guessan Séraphin, Maître de Conférences de Géographie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire, (00225)0505483129, E-mail : bohounse@yahoo.fr

COMITE DE LECTURE

- Abdoul Azise SODORE, Maître de Conférences de Géographie/aménagement, Burkina Faso
- Adaye Akoua Assunta, Maître de Conférences de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan
- Allaba Ignace, Maître de Conférences d'études germaniques, Université Felix Houphouët Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- Assué Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences de Géographie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
- Bally Claude Kore, Maître de Conférences de Sociologie des organisations, université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Beka Beka Annie, Maître de Conférences de géographie, École Normale Supérieure, Gabon
- Biyogbe Pamphile, Maître de Conférences de Philosophie, Ecole Normale Supérieure, Gabon
- Bohoussou N'Guessan Séraphin, Maître de Conférences de Géographie (Université Alassane Ouattara)
- Christian Wali Wali, Maître-Assistant de Géographie, Université Omar Bongo de Libreville, Gabon
- Coulibaly Salifou, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Diarrassouba Bazoumana, Maître de Conférences de Géographie, environnementaliste, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Djah Armand Josué, Maître de Conférences de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Dosso Yaya, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Eleanor FUBE MANKA'A, Maître-Assistant de Géographe, ENS/Université de Yaoundé I, géographie des aménagements ruraux
- Gokra Dja André, Maître de Conférences, Sciences du Langage et de Communication, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Hugo PILKINGTON, Maître de Conférences, Géographie de la santé, université de Paris 8, France
- Kadet G Bertin, Professeur Titulaire de Géographie, Ecole Normale Supérieure (ENS), Abidjan
- Koffi-Didia Adjoba Marthe, Maître de Conférences de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny,

Koffi Yeboue Stéphane, Maître de Conférences de Géographie, Université Peloforo Gon Coulibaly, Korhogo

Kouadio M'bra, Kouakou Dieu-Donne, Maître de Conférences de sociologie de la santé, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Kouame Konan Hyacinthe, Maître de Conférences de Géographie, Université Peloforo Gon Coulibaly, Korhogo

Kra Kouamé Antoine, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Kramo Yao Valère, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Loukou Alain François, Professeur Titulaire de Géographie TIC, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire

Moatila Omad Laupem, Maître-Assistant de Géographie, Université Marien Ngouabi (Brazzaville- Congo)

Ndzani Ferdinand, Maître-Assistant de Géographie, Ecole normale supérieure, université Mariën Ngouabi, République du Congo.

Ngouala Mabonzo Médard, Maître-Assistant de Géographie, Ecole normale supérieure, université Mariën Ngouabi, République du Congo.

N'guessan Adjoua Pamela, Maître-Assistant de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Soro Debegnoun Marcelline, Maître-Assistante de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Yao Célestin Amani Maître de Conférences de Bioanthropologie, Université Félix Houphouët Boigny, UFR SHS - ISAD

Yassi Gilbert Assi, Maître de Conférences de Géographie (Ecole Normale Supérieure Abidjan)

SOMMAIRE

		Pages
Assane DIOUCK Awa FALL Lamine O. CASSÉ	Entre effets d'intermittence du Train Express Régional et continuités écologiques pour la survie de la forêt classée de Mbao à Dakar (Sénégal)	9
Bi - Claude É. ZAN Doh N. G. NANAN Alain SISSOKO	Difficultés des conditions de travail des agents de l'arrondissement maritime de San Pedro (Côte d'Ivoire)	20
Valentin NGOUYAMSA	Dynamiques entrepreneuriales estudiantines : innovations socio-managériales dans le développement des structures « stables » des étudiants au Cameroun	32
Banto F. PEYENA Yéboué S. K. KOFFI P. J. A. KAUDJHIS	Contraintes liées à la filière manioc et vulnérabilité des femmes dans les villages de la Sous-Préfecture d'Adiaké	42
Pierre BADO Issa SORY	La coopérative d'électricité de Tialgo (Burkina Faso) à l'épreuve du terrain	58
Omer Arsène IVORA MOUANGOYE	De l'usage de la violence verbale dans la société politique athénienne (V ^E - IV ^E S. AV. J.-C.)	68
Mohamed L. NDAO	Croissance urbaine et enjeux fonciers dans la commune de Tivaouane Peulh Niaga (Rufisque, Sénégal)	82
Jean-Philippe A. TANOH	« Stratégies de rénovation et représentations socio-économiques des maisons individuelles groupées en milieu périurbain à Bingerville (Est d'Abidjan – Côte d'Ivoire) »	95
MAHAMANE ABDOUL-KADER Moustapha IBRAHIM Habibou MAMAN Issoufou DAMBO Lawali	Conflits fonciers autour des parcelles agricoles de l'aménagement hydro-agricole dans la commune urbaine de Konni (Niger)	107
S. ROUAMBA A. Zefté DAO Mathieu NAMA S. Denis GUISSOU Malick ZOMA	Culture maraîchère, une pratique agroécologique dans la commune rurale de Didyr au Burkina Faso	120

Cédric B. APPENAN Yao Emile KONAN	Solidarité et Ubuntu à l'ère de la crise écologique	133
Bah KOUAKOU	Dynamique spéculative des prix de logements locatifs: analyse contextuelle du cas de la ville de Béoumi (Côte d'Ivoire)	142
Yao S. KOUADIO	Minorité démocratique et multitude chez Spinoza.	151
Nebilma P. NAGALO Fulgence T. IDANI Sidiki ZONGO	Gestion des déchets plastiques à Koudougou, une ville moyenne du Burkina Faso.	159
Gallo NIANG Mamadou THIOR Mbagnick FAYE Daouda M. DIOP	Dynamiques environnementales de 1972 à 2023 de l'espace autour du Lac Retba (Lac Rose), Dakar, Sénégal	170
Epiphane MOUVONDO	L'exploitation des voies ferrées du port commercial d'Owendo (Sud-Ouest de l'agglomération de Libreville)	185
DANGOURA M. KEBE El hadji A. K. FALL Niang A. CISSE Idrissa DIOUF Khadi GOMIS J. Samba SYLLA Matar NDIAYE Bandiougou	Analyse de la dynamique de l'occupation du sol de la grande Niaye de Pikine (Dakar) en milieu urbain de 1984 à 2021	196
Kouassi C. MAFOU Seïdou COULIBALY B.Elisée NEMAHION	Migration de travail et conflits fonciers dans la sous- préfecture de Guiglo	217
Zénabou Diarra	Matériaux de récupération sur les dépôts de transit à Bamako (Mali) : subsistance et risques	229
Françoise VALEA A. SAWADOGO L. OUEDRAOGO	Savoirs locaux de prévision climatiques et dynamique spatio-temporelle des pratiques agricoles dans la commune rurale de Boussouma (Burkina Faso)	244
Pape THIAW Cheikh A.T. FAYE Seydou A. SOW Amadou Abou SY Boubou A. SY	Analyse des trames sédimentaires des différentes toposéquences des Niayes du littoral de Niayam-Potou	257

Benoit B.ASSAMBA	La problématique de la conversion catégorielle chez Kwame Nkrumah dans le <i>consciencisme</i> (1969 - 1976)	271
Cheikh NDIAYE Sidia D. BADIANE Thierno Bachir SY Mamoudou DEME Malick DIOUF	«Défis d'une cohabitation entre la pêche artisanale et l'exploitation gazière dans la zone de la langue de Barbarie (Saint-Louis, Sénégal) »	289
Halizata SANA	Communication et résilience des communautés au Burkina Faso à travers la valorisation des <i>NUS</i>	302
AMAFFE R. Gédéon KOUAKOU A. M-F CISSÉ Kané V.	Impacts socio-économiques du palais des sports de Treichville dans le district autonome d'Abidjan (Côte d'Ivoire)	312
Sindou A. KAMAGATÉ	Perception de la variabilité pluviométrique par les cotonculteurs dans la sous-préfecture de Lataha au nord de la Côte d'Ivoire de 1991 à 2020	323
A D MASSOUMOU- KOUKA S. Franck. L. BAKANAHONDA Patrice MOUNDZA	Etat des lieux de l'insalubrité et organisation de la gestion des déchets par les ménages dans l'arrondissement 6 Ngoyo à Pointe-Noire (République du Congo)	337
Koffi René DONGO Kouadio Joseph KRA Abalé M. ZEDOU Amissa A. ADIMA	Impacts environnementaux du maraîchage urbain dans le district de Yamoussoukro (Côte d'Ivoire)	347
ASSUE Yao J-Aimé DOSSO Adam's L.	Les filets sociaux du gouvernement et l'amélioration des conditions de vie des populations bénéficiaires dans la région du Worodougou (Nord-Ouest de la Côte d'Ivoire)	359
Madiop YADE Abdoulaye FATY Pierre C. SAMBOU Waly FAYE	Eau et agriculture périurbaines dans le contexte des infrastructures socio-économiques : Exemple du bassin versant de Diamniadio (Dakar, Sénégal)	378

Difficultés des conditions de travail des agents de l'arrondissement maritime de San Pedro (Côte d'Ivoire)

Difficulties in the working conditions of agents of the maritime district of San Pedro (Côte d'Ivoire)

Bi - Claude Évariste ZAN

Université de San Pedro, Côte d'Ivoire, Criminologue
Email : evariste.zanbi@usp.edu.ci ; zanbiclaude@gmail.com

Doh N'guessan Gérard NANAN

Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire, Criminologue
Email : nanangerard@yahoo.fr

Alain SISSOKO

Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire, Sociologue

Résumé : La valorisation du capital humain est un des fondements majeurs de tout projet de développement local. Une telle perception amène à étudier les conditions de travail d'une catégorie d'acteurs intervenant en zones maritime et portuaire. L'objectif de la présente étude est de décrire et expliquer les difficultés rencontrées par les agents de l'arrondissement maritime de San Pedro, dans l'exercice de leurs missions. L'étude se distingue ainsi des approches typiquement descriptives ou pronostiques. Sous l'éclairage de la théorie de l'anomie, l'hypothèse de travail soutient que le faible engagement de l'État est à l'origine de ces difficultés. La méthodologie adoptée a permis de combiner les analyses qualitative et quantitative, à partir de l'observation, de l'étude documentaire, d'entretiens individuels et de l'administration d'un questionnaire, à un échantillon raisonné de 40 locuteurs. Il ressort de l'étude que ces agents accomplissent leurs missions dans des conditions de travail difficiles. Ces difficultés renvoient aux sous-effectifs et sous qualification des agents, à l'inadaptation de l'espace physique de travail, ainsi qu'à l'insuffisance des équipements de travail et des moyens de protection. La conjugaison de variables intermédiaires (absence d'un cadre légal promouvant de meilleures conditions de travail des agents, dotation insuffisante en ressources humaines et en matériels, insuffisance des investissements dans la formation des agents) a rationalisé ces difficultés par le faible engagement de l'État. Le résultat très significatif du test d'hypothèse non paramétrique (Khi deux de Pearson) a validé l'hypothèse. La pertinence du choix de la théorie de l'anomie, en tant que systématisation, a également été établie.

Mots-Clés : San Pedro, Difficultés, Conditions de travail, Agents des affaires maritimes et portuaires

Abstract: The development of human capital is one of the major foundations of any local development project. Such a perception leads to study the working conditions of a category of actors intervening in maritime and port areas. The objective of this study is to describe and explain the difficulties encountered by the agents of the maritime district of San Pedro, in the exercise of their missions. The study thus differs from typically descriptive or prognostic approaches. Under the light of anomie theory, the working hypothesis holds that the lack of state commitment is at the root of these difficulties. The methodology adopted made it possible to combine qualitative and quantitative analyses, based on observation, documentary study, individual interviews and the administration of a questionnaire, to a reasoned sample of 40 speakers. The study shows that these agents carry out their missions in difficult working conditions. These difficulties relate to the understaffing and underqualification of agents, the unsuitability of the physical workspace, as well as the insufficiency of work equipment and means of protection. The combination of intermediate variables (absence of a legal framework promoting better working conditions for agents, insufficient allocation of human resources and materials, insufficient investment in the training of agents) has rationalized

these difficulties by the lack of commitment of the state. The very significant result of the nonparametric hypothesis test (Pearson's chi-square) validated the hypothesis. The relevance of the choice of the anomie theory, as a systematization, has also been established.

Keywords: San Pedro, Difficulties, Working conditions, Maritime and port affairs officers.

Introduction

S'il est reconnu que les agents des affaires maritimes et portuaires jouent un rôle décisif dans le développement local (sécurisation du domaine maritime et portuaire, mobilisation des recettes fiscales) (C. KOUTOU, 2017, p. 141), leurs conditions de travail sont décriées par plusieurs acteurs du milieu (F. Y. AKA, 2021, p. 3).

Dans la littérature scientifique, la description de leurs conditions de travail est le plus souvent focalisée sur les accidents du travail, les maladies professionnelles (M. GOLLAC, S. VOLKOFF et L. WOLFF, 2014, p. 46) et les défauts ou vétustés d'équipements (S.-N. NZI, 2013, p. 2). Même si ces travaux n'abordent les conditions de travail qu'indirectement, *via* l'accident, la maladie, etc., ils révèlent que les métiers des gens de mer rencontrent diverses situations de pénibilités. L'exposition au froid, à l'humidité, au bruit (M. CHARVET, F. LAURIOUX et G. LAZUECH, 2016, p. 2), la difficile relation à la mer et l'intensité des rythmes de travail (V. DAUBAS-LETOURNEUX, 2012, p. 19) en sont des illustrations. Pendant les marées, le temps de repos est réduit (M. CHARVET, et *al.*, 2016, p. 2). Ces acteurs sont exposés au danger du fait des menaces sécuritaires (A. RIOLS, 2010, p. 78 ; INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p. 10). En effet, ils sont en proie à la piraterie (M. M. YAPO, 2013, p. 1 ; C. Y. KOFFIÉ-BIKPO, 2010, p. 30), aux accidents de travail et maladies professionnelles (M. CHARVET, et *al.*, 2016, p. 1) et « à des actes de malveillance » (T. Y. ANI, J. N. H. KABLAN et C. Y. KOFFIÉ-BIKPO, 2016, p. 30). À bien des égards, la pénibilité et le danger sont exacerbés par les conditions de vie de ces agents qui sont précaires, dû au fait de leur absence de leur domicile pour de longues durées. Ces absences prolongées entraînent des répercussions sur la vie de leur ménage en matière d'organisation du quotidien, d'éducation des enfants... (M. CHARVET et *al.*, 2016, p. 2). Des pistes sont également envisagées, à l'effet d'améliorer leurs conditions de travail (R. REGNAULT, 2023, p. 94).

De ce qui précède, il apparaît que les gens de mer, en général, et les agents des affaires maritimes et portuaires, en particulier, accomplissent leurs missions dans des conditions de travail contraignantes. Seulement, ces contributions (bien que pertinentes) n'explorent que les effets de la précarité et de la pénibilité des conditions de travail des gens de mer, ainsi que des pistes de solutions.

A contrario, la présente étude envisage décrire et expliquer les difficultés rencontrées par les agents de l'arrondissement maritime dans l'exercice de leurs missions. Se pose, dès lors, la question suivante qu'elle soulève : Quels sont les facteurs qui expliquent les difficultés rencontrées par les agents de l'arrondissement maritime de San Pedro, en situation de travail? L'hypothèse formulée pour l'étude est la suivante : Le faible engagement de l'État explique les difficultés rencontrées par les agents de l'arrondissement maritime de San Pedro, en situation de travail. La systématisation retenue pour conduire l'étude est la théorie de l'anomie de R. K. MERTON (1938, p. 675). Elle structure l'objet d'étude comme la résultante d'un état social caractérisé par l'absence de normes, ou tout au moins par leur affaiblissement prononcé (R. GASSIN, S. CIMAMONTI et P. BONFILS, 2011, p. 783).

1. Méthodologie

L'arrondissement maritime de San Pedro est le cadre d'étude. Son choix a été suggéré par deux raisons. La première est relative à l'importance des investissements infrastructurels observée sur ce site. Le Port de San Pedro (PSP), principale infrastructure économique construite dans le Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire, fait partie de ce site. Installé sur 2 000 hectares (avec un taux d'exploitation effectif de 25%), il génère environ 500 milliards de F CFA de recettes douanières de l'État (Port Autonome de San Pedro "PASP", 2021, p. 7). La seconde raison est en lien avec l'étendue de l'espace maritime (jusqu'à la Zone Exclusive Économique "ZEE") et littoral (côte, plage, forêt) qui délimite la zone de compétence de l'arrondissement maritime à l'étude. La surveillance de cet espace maritime et portuaire est

assurée par la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP). Avec les infrastructures présentes, les espaces d'investigations dont il dispose et les interactions sociales qui accompagnent, ce cadre est propice pour analyser les conditions de travail d'agents commis à une mission d'une importance capitale. L'enquête de terrain a été réalisée de septembre 2023 à février 2024. Un échantillonnage raisonné de 40 individus a été réalisé. Cet échantillon se subdivise en six (6) catégories suivant des critères (statut, fonction, années d'expérience). Ces catégories sont les suivantes :

- Ministère des transports (N=1) : qui incarne la politique du pouvoir central en liaison avec la gestion de ces agents ;
- DGAMP (N=2) : en rapport à son statut d'administration déconcentrée en charge des conditions de travail de ces agents ;
- Agents de l'arrondissement maritime de San Pedro (N=26) : en raison du fait qu'ils vivent les difficultés étudiées ;
- Marine nationale (N=1), Gendarmerie nationale (N=1) et Communauté portuaire (N=9) : qui ont en partage, avec les agents de l'arrondissement maritime, l'espace de travail. Cette proximité géographique et fonctionnelle a aidé à appréhender quelques données explicatives qui semblaient être méconnues (comportements peu recommandables de quelques agents de cet arrondissement).

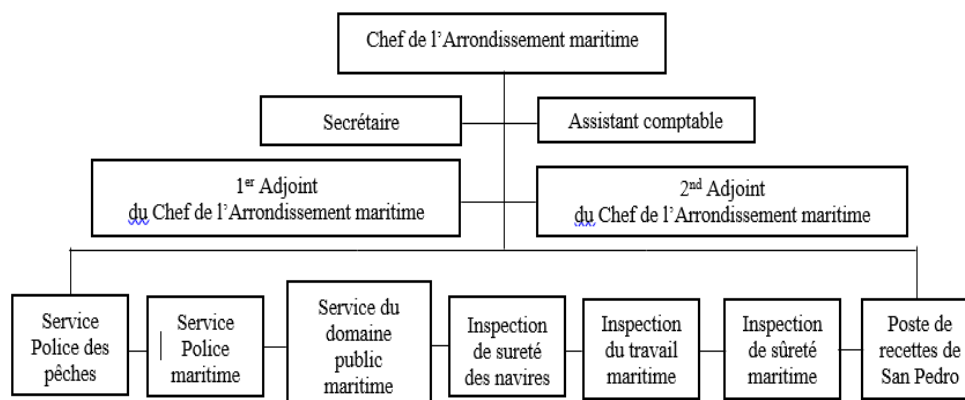
Dans chaque catégorie, l'effectif des enquêtés a été déterminé en tenant compte de leur rôle, de leur expertise, de leur disponibilité, de leur représentativité et de la pertinence des informations qu'ils pouvaient fournir. Au demeurant, il est à constater l'importance de la taille de l'effectif des agents de l'arrondissement maritime de San Pedro (26 : 65%) dans l'échantillon d'enquête. Cette structuration obéit à la dimension anoscopique, conférée à l'étude, qui envisage l'objet investi du point de vue des acteurs qui l'expérimentent. L'observation, l'étude documentaire, l'administration d'un questionnaire et la tenue d'entretiens ont permis de recueillir les données. Chaque technique de recueil de données a joué un rôle complémentaire. L'observation a fourni des données empiriques sur le terrain. L'étude documentaire a aidé à consolider l'originalité de l'étude et définir le contexte organisationnel de l'administration maritime et portuaire. Le questionnaire a permis de quantifier les perceptions des enquêtés et établir la corrélation entre les variables à l'étude. Les entretiens ont enrichi la compréhension des expériences des enquêtés, par le recueil de leur *verbatim*. Ensemble, ces techniques ont permis une analyse structurée et approfondie des difficultés de travail des agents de l'arrondissement maritime de San Pedro, en offrant une vue d'ensemble à la fois quantitative et qualitative. Les données, collectées, ont quantitativement et qualitativement été analysées. Leurs traitements respectifs ont permis de construire les matériaux recueillis autour d'unités de sens clés (manifestations, déterminants des difficultés liées aux conditions de travail et propositions de solutions). L'épreuve de l'analyse quantitative a reposé sur des calculs de fréquences, à partir du logiciel informatique Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) version 20. Elle a permis ainsi la mesure et le regroupement des données issues du questionnaire. Le test d'hypothèse non paramétrique, le Khi deux de K. PEARSON (2014, p. 157), a également été utilisé pour la mise à l'épreuve de l'hypothèse. Le traitement des informations, issues de l'observation et des entretiens, a fait l'objet de l'analyse qualitative. Celle-ci a permis de mieux comprendre le vécu des agents des affaires maritimes et portuaires en termes de significations, d'opinions, de discours et d'idées exprimés par les personnes interviewées.

2. Résultats

L'exposé des résultats s'articule autour de deux points que sont l'organisation de l'arrondissement maritime de San Pedro et l'étude des difficultés des conditions de travail rencontrées par les agents de cet arrondissement.

2.1. Organisation de l'arrondissement maritime de San Pedro

L'organigramme suivant présente la structuration de l'organisation de l'arrondissement maritime à l'étude :



(Organigramme daté du 15 février 2024)

Figure I : Organigramme de l'arrondissement maritime de San Pedro

Source : Arrondissement maritime de San Pedro, 2024

Cette structuration présente un ensemble de services qui participent à l'accomplissement des responsabilités assignées aux agents. Entre autres activités, ces agents mènent la surveillance et la sécurité balnéaire, la gestion du domaine public maritime et lagunaire ainsi que le recouvrement des taxes et redevances. Ces activités sont accomplies par 85 agents.

2.2. Étude des difficultés des conditions de travail des agents

La description de ces difficultés, leurs déterminants et les propositions de solutions en vue d'améliorer ces conditions de travail ont été abordés dans ce second point.

2.2.1 Description des difficultés des conditions de travail

2.2.1.1. Sous-effectif et sous qualification des agents

Pour le management de l'arrondissement, l'effectif mis à disposition pour actionner l'ensemble des services (initialement présentés) est insuffisant. Cette défaillance quantitative met à mal l'efficacité des services dans la surveillance permanente des sites, de jour comme de nuit. Le surcroît de travail observé amène les agents à être moins productifs sur des secteurs de grande portée économique (contrôle des taxes et redevances, respect des normes de sécurité...).

À cela s'ajoute une autre défaillance de type qualitatif. Autrement dit, quelques agents sont sous-qualifiés. La formation des agents est, selon B.H., un enquêté de la catégorie « Agents de l'arrondissement maritime », « ...un des véritables défis à relever si l'on veut des agents de qualité ». Il existe trois modalités de formation de ces agents qui se présentent comme suit :

- Pour les cadres (contrôleurs, officiers, administrateurs) : après leur admission par concours direct, ils suivent une formation administrative et technique à l'École Nationale d'Administration (ENA), pour une durée de deux ans.
- En ce qui concerne les sous-officiers et sergents : après leur admission par concours direct, ils suivent, d'abord, une formation administrative et technique à l'ENA. Ensuite, ils sont formés par les cadres des affaires maritimes et portuaires sur leurs futures missions. Enfin, ils suivent une formation à l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM).
- Pour tous les agents quel que soit le niveau : après ces différentes formations, ils suivent un encadrement militaire au Centre d'Instruction de la Marine Nationale, à l'École de la Gendarmerie Nationale d'Abidjan et au Camp Militaire d'Akouédo (Abidjan).

Bien que ces programmes de formation soient utiles dans la carrière des agents, il est fait mention qu'ils présentent quelques limites.

Le tableau suivant en fait cas :

Tableau 1 : Quelques défaillances observées dans la formation des agents

Données	Fréquence	Pourcentage valide
Inadéquation des formations aux exigences du métier	26	26.8
Absence d'une école académique de base	19	19.6
Inexistence de programmes adaptés de formation continue	26	26.8
Absence de formation de haut niveau	26	26.8
Total	97	100.0

Source : Notre enquête, 2024

Les données présentées, dans le précédent tableau, sont révélatrices de la perception des 26 agents enquêtés sur les programmes de formations suivis. Ils avaient l'occasion de choisir une ou plusieurs donnée(s) caractéristique(s) de leurs perceptions respectives. Il en ressort que l'inadéquation des formations aux exigences du métier des affaires maritimes et portuaires, l'inexistence de programmes adaptés de formation continue (de types qualifiant ou diplômant) et l'absence de formation de haut niveau constituent les limites de la politique de formation des agents, à l'unanimité des enquêtés (26 : 100%, par donnée). À ces données, vient s'ajouter l'absence d'une école académique de base (19 : 73.08%). Dans l'ensemble, considérant les fréquences d'occurrence des matériaux, il est à noter que le taux d'occurrence moyen (13 : 13.4%) est largement dépassé par les taux d'occurrence respectifs (26.8% et 19.6%) des données caractérisant la perception que les agents ont de leur formation. Ce qui démontre de la rationalité des défaillances observées dans cette formation.

2.2.1.2. Inadaptation de l'espace physique de travail

Le tableau suivant présente la perception que les 26 agents enquêtés ont de leur espace physique de travail :

Tableau 2 : Perception des agents de leur espace physique de travail

Description	Fréquence	Pourcentage valide
Bon	1	3.85
Moins bon	9	34.61
Pas bon	14	53.85
Je ne sais pas	2	7.69
Total	26	100.00

Source : Notre enquête, 2023

Le tableau 2 traduit les perceptions des agents sur leur espace physique de travail respectif. Deux (2) d'entre eux ont jugé bon de ne pas donner leur avis sur la perception de leur espace de travail. Pour des raisons qu'ils leur sont propres, les investigations n'ont pas voulu donner dans l'insistance, vu la faible portion (7.69%) couverte en rapport avec le reste de l'effectif des agents enquêtés. Selon les données recueillies, 88.46% de ceux-ci ont une perception plus ou moins défavorable (moins bon et pas bon) de leur espace de travail.

Les propos de R.G., un individu de cette catégorie d'enquêtés, sont édifiants à juste titre :

« Nos bureaux sont situés au sein d'un appartement d'un immeuble habité également par des personnes civiles. Cette situation présente deux inconvénients majeurs. Le cadre restreint de l'espace ne favorise pas l'activité des 85 agents que compte l'arrondissement maritime de San Pedro. La conséquence est qu'il y a plusieurs agents exerçant des tâches différentes qui partagent le même bureau. Aussi, le manque d'espace contraint-il quelques agents à exercer des tâches sous un apatam, situé dans la cour de l'immeuble. L'autre inconvénient est le problème de voisinage à cause de la présence d'hommes en armes et des engins qui encombrant le parking. Certains résidents de l'immeuble se plaignent très souvent à ce sujet ».

Les agents se plaignent des bruits causés par l'arrivée de nombreux visiteurs des familles voisines au siège de l'arrondissement. Pour eux, en effet, il est difficile de travailler dans un tel environnement à cause de l'inconfort du cadre de travail, et aussi parce qu'ils sont bien souvent exposés aux regards et oreilles indiscrets de l'entourage. Par ailleurs, l'enquête a relevé qu'un (1) interviewé a trouvé que cet environnement est bon. Cela n'empêche pas néanmoins de considérer les avis contraires qui représentent 88.46% des agents interrogés.

2.2.1.3 Insuffisance des équipements de travail et des moyens de protection

Le tableau suivant présente la perception des 26 agents enquêtés sur leurs équipements de travail et moyens de protection :

Tableau 3 : Perception des enquêtés en lien avec leurs équipements de travail et moyens de protection

Description	Fréquence	Pourcentage valide
Suffisant	3	11.54
Insuffisant	23	88.46
Total	26	100.00

Source : Notre enquête, 2023

Les équipements de travail et moyens de protection sont insuffisants pour des enquêtés (23 : 88.46%). En effet, les résultats révèlent que les agents ne disposent pas de moyens suffisants pour surveiller efficacement la façade maritime et portuaire. Cette réalité des faits est en contradiction avec les dispositions du Code ISPS (International Ship and Port Facility Security qui signifie en français « Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ce code impose que chaque installation portuaire dispose de moyens suffisants pour assurer la sécurité. Cela inclut des équipements de surveillance, des systèmes de communication et un nombre adéquat de personnel de sécurité. Les installations doivent être en mesure de détecter et de répondre rapidement à toute menace. Une insuffisance en ces moyens expose les ports à des risques accrus, rendant difficile la protection efficace des domaines maritimes. Aux États-Unis, par exemple, la Garde côtière opère avec des ratios spécifiques en termes de personnel par surface maritime surveillée. En général, ils maintiennent un ratio d'environ un agent pour 50 à 100 km² de zone maritime, avec un appui logistique robuste (radars, drones, patrouilleurs). En Côte d'Ivoire, avec une façade maritime d'environ 550 km et une présence limitée en termes de personnel et d'équipement, ce ratio est souvent insuffisant ; ce qui complique la tâche des agents maritimes et portuaires. Les moyens qui sont à leur disposition sont : un (1) véhicule de commandement, quatre (4) véhicules de service, quatre (4) godas de patrouilles sur les plages, un (1) véhicule de troupe, trois (3) motos pour les courses usuelles, un (1) pneumatique de type zodiac avec moteur arrière (d'une capacité assise de 5 personnes) et une (1) vignette de mer (avec une capacité assise de 12 personnes). Ils ont été acquis en 2014, 2015 et 2016. Avec ces équipements, ils éprouvent des difficultés pour gérer efficacement le domaine maritime et portuaire de San Pedro. Les radios de cet arrondissement sont hors d'usage et ses agents ne disposent que d'une dizaine d'armes d'interventions. Les moyens navals, dont disposent les agents, sont souvent vétustes et non opérationnels. Aussi, les ZEE, qui s'étendent jusqu'à 200 miles nautiques à partir de la côte, sont vastes et donc difficiles à surveiller en raison des ressources limitées mises à la disposition des agents.

2.2.2 Déterminants des difficultés

Une synthèse des déterminants des difficultés des conditions de travail des agents de l'arrondissement maritime de San Pedro est faite à travers la présentation suivante :

Tableau 4 : Données explicatives des conditions difficiles de travail des agents

Données	Fréquence	Pourcentage valide
*Faible engagement de l'État (absence d'un cadre légal promouvant de meilleures conditions de travail des agents ; dotation insuffisante en ressources humaines et en matériels ; insuffisance des investissements dans la formation des agents)	29	72,5
*Manque de professionnalisme de quelques agents (mauvaise gestion du patrimoine, irresponsabilité)	11	27,5
Total	40	100,00

Source : Notre enquête, 2023

Khi deux très significatif au seuil de 0.05 (8.1) pour 1 ddl (3.84).

La précédente description fait état des données explicatives des difficultés en lien avec les conditions de travail des agents à l'étude. Selon ces données, le faible engagement de l'État, matérialisé par l'absence d'un cadre légal promouvant de meilleures conditions de travail des agents, par une dotation insuffisante en ressources humaines et en matériels, ainsi que par une insuffisance des investissements dans la formation des agents, détermine ces difficultés. Celles-ci ont également été justifiées par le manque de professionnalisme de quelques agents (environ 3 agents) induit par leur mauvaise gestion du patrimoine et leurs conduites irresponsables. Ces matériaux explicatifs procèdent des analyses faites par l'ensemble des enquêtés, toutes catégories confondues (N=40). Il leur a été permis de faire un choix entre ces deux facteurs. Il en résulte une importante occurrence du faible engagement de l'État (29 : 72.5%), contrairement au manque de professionnalisme (11 : 27.5%).

Pour rappel, l'absence de cadre légal visant de meilleures conditions de travail des agents est une des trois variables intermédiaires, citées plus haut, du faible engagement de l'État. Sur le plan international, des mesures ont été prises pour garantir aux gens de mer de meilleures conditions de travail. En effet, l'Organisation Maritime Internationale et l'Organisation Internationale du Travail ont adopté plusieurs conventions qui fixent des conditions minimales d'un « travail décent » et couvrent presque tous les aspects du travail. Parmi ces dispositions, il y a des conditions minimales requises pour le travail des gens de mer (notamment l'âge minimum, le certificat médical, la formation et la qualification), des directives sur les conditions d'emploi telles que la durée du travail ou du repos, les salaires, le droit à des congés, le rapatriement, le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table, en passant par le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale. À l'échelle nationale ivoirienne, les mesures *sui generis* sont encore à la traîne. Il a fallu attendre le 25 février 2015 à la faveur du dialogue social tripartite gouvernement-employeurs-travailleurs pour voir l'État s'engager à promouvoir le travail décent à travers la loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du travail. Ce Code vise à lutter contre la précarité de l'emploi. Mais il « était adressé particulièrement à certains travailleurs de la Fonction Publique », précise en ces termes K.L., un enquêté du Ministère des Transports. Des spécificités propres aux agents des affaires maritimes et portuaires ne pas sont prises en compte. Les propos de B.F, enquêté issu de la DGAMP et acteur syndical, confirment cette réalité :

« ... Il est inconcevable et inacceptable que depuis plus d'une quinzaine d'années et avec le changement à maintes reprises des gouvernements, un décret ne soit pas pris pour organiser les affaires maritimes et portuaires (...). Une telle loi si elle est prise, elle définira chaque corps en considérant ses spécificités, les moyens et l'organigramme qui devaient lui permettre d'être efficace dans ses missions. Les affaires maritimes et portuaires restent "étouffées" dans des dispositions légales qui datent de 2005, en inadéquation avec les missions qui leur sont assignées ».

Conscient de cette réalité, le Gouvernement ivoirien s'est engagé à prendre des mesures dans ce sens, en élaborant trois projets de lois spécifiques aux agents des affaires maritimes et portuaires. Ce sont les projets de lois portant régime indemnitaire particulier des agents des affaires maritimes et portuaires, déterminant les attributs, équipements et modalités de promotion aux grades du personnel des affaires maritimes et portuaires et portant approbation

du contrat État de Côte d'Ivoire - Société pour la sécurisation des recettes du droit de trafic maritime. Toutefois, il convient de préciser que ces projets de lois qui, sont encore en attente d'adoption, ne seront utiles que s'ils sont effectivement entérinés et actés. À cela s'ajoute l'insuffisance des ressources humaines et des moyens d'équipements. Historiquement, la mission des affaires maritimes et portuaires était, essentiellement, la surveillance côtière et portuaire. Elles assuraient, en réalité, les missions de la police côtière et portuaire. Actuellement, selon l'arrêté n°46 MEMT/DGAMP du 14 mars 2005, elles ont en charge la sûreté de l'espace maritime, la conduite de la politique des transports, des affaires maritimes, portuaires et fluvio-lagunaires, etc. Elles ont aussi en charge les questions de sécurité maritime et portuaire, de coopération maritime, ainsi que l'administration des gens de mer. Pour ce qui est de l'arrondissement maritime de San Pedro, avec 85 agents mis à contribution, les difficultés de performance des services semblent être potentialisées. Cela se ressent également avec cette insuffisance d'équipements. Selon les 26 agents de l'arrondissement maritime enquêtés, ces insuffisances résident dans le fait que les autorités ivoiriennes donnent plus de priorité aux financements des forces terrestres, au détriment des forces impliquées dans la surveillance de la zone maritime. Les affaires maritimes et portuaires ne disposent pas de moyens humains suffisants et de matériels adéquats pour la surveillance du territoire maritime. Le faible engagement de l'État, par le biais du faible investissement dans la formation des agents, détermine également les difficultés de leurs conditions de travail. Aujourd'hui avec les progrès de la technologie, les opérations des gens de mer se modernisent de plus en plus. L'adaptation au changement de la technologie nécessite pour les agents une formation de plus en plus poussée. Depuis la création de la DGAMP en 1961, ces offres de formation ne sont pas encore disponibles en Côte d'Ivoire. La raison est qu'il n'existe pas de structure académique spécialisée avec une offre de formation plus adaptée à la fonction des affaires maritimes et portuaires. Ces offres sont seulement disponibles à l'étranger (par exemple au Sénégal, à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes 'ANAM'). F.T., un enquêté de l'arrondissement maritime, établit l'inadaptation de ces offres de formation en ces termes :

« ... Nous sommes dans un monde très compétitif. Les criminels comme les États cherchent les moyens les plus aboutis soit pour commettre leur forfait, soit pour mieux assurer leur sécurité. Ces changements imposent que les offres de formations de nos agents soient de plus en plus adaptées. Et l'adaptation sera nécessaire par de meilleures offres de formations qui mettent en avant des outils technologiques de pointe qui permettront de réduire les risques professionnels pour nos agents et de renforcer l'efficacité de nos interventions. La création des écoles spécialisées à notre fonction n'est plus une option mais une exigence de performance ».

Par ailleurs, il est important de souligner que l'étude a mis en évidence l'existence de la responsabilité des agents (manque de professionnalisme) dans les difficultés de leurs conditions de travail. Les variables intermédiaires que sont la mauvaise gestion du patrimoine et l'irresponsabilité de quelques agents ont justifié ces difficultés. En effet, l'usage de certains biens ou équipements communs (véhicules) est quelques fois détourné à des fins personnelles, réduisant ainsi la mobilité des agents sur le terrain. En ce qui concerne l'irresponsabilité, elle se matérialise par les absences répétées et non justifiées de quelques agents (4 absences en 2023) lors des séminaires de formations initiés par la tutelle. Toutefois, il est à retenir que le résultat du test d'hypothèse non paramétrique (Khi deux de Pearson) est très significatif au seuil de 0.05 (8.1) pour un degré de liberté (1 ddl) (3.84) ; ce qui valide l'hypothèse de recherche selon laquelle : Le faible engagement de l'État détermine les difficultés rencontrées par les agents de l'arrondissement maritime de San Pedro, en situation de travail.

2.2.3 Propositions de solutions des enquêtés

2.2.3.1 Implications de l'État

Selon les enquêtés, l'État doit manifester un engagement fort pour garantir à ces agents de meilleures conditions de travail. Cela doit passer par l'instauration formelle d'un cadre légal et institutionnel visant leur valorisation, avec des leviers d'actions concrètes à mettre en œuvre. Les actions suivantes pourraient, à cet effet, être inscrites en priorité dans le programme d'interventions du pouvoir central :

- achever et mettre à disposition les nouveaux locaux en construction (immeuble R+2) ;
- formaliser l'équipement en arme létale et non létale (gilet, menottes, etc.) ;
- renforcer l'équipement naval (2 grandes vedettes) ;
- augmenter l'effectif des agents à 200 ;
- mettre à disposition des agents un réseau de communication moderne et performant.

De plus, ils proposent que l'État fournisse aux agents une formation de haut niveau adaptée aux missions des affaires maritimes et portuaires. En complément de l'enseignement général déjà reçu, les agents pourraient bénéficier d'une formation sur le fonctionnement d'un navire de pêche ou de commerce, sur les principes essentiels de la navigation, sur des formations techniques (propulsion, électricité, mécanique...) et nautiques (navigation, manœuvre, sûreté, sécurité, ergonomie...). Ces différents volets de formation, qui font la spécificité de la formation maritime et portuaire, pourraient garantir l'efficacité de ces agents sur le terrain. Disposant d'une Unité de Formation et de Recherche en Sciences de la mer (adaptée aux réalités locales) et de ressources humaines de renom, l'Université de San Pedro pourrait contribuer efficacement à accompagner ce projet d'adéquation besoins-ressources.

2.2.3.2 Responsabilité des agents

Pour les enquêtés, les agents doivent faire preuve de professionnalisme dans la gestion des biens et équipements publics. Les séminaires de formations devront également recevoir un accueil favorable, de leur part, par leur participation effective.

3. Discussion

Les résultats de l'étude traitent des difficultés observées dans le travail des agents de l'arrondissement maritime de San Pedro. Il y est fait mention de la présentation de l'organisation de cet arrondissement et de l'étude des difficultés des conditions de travail de ces agents (description des difficultés, leurs déterminants et propositions de solutions).

La présentation de l'organisation de l'arrondissement maritime traduit les interactions entre des services, à divers échelons, pour réaliser les missions de surveillance, de sécurité et de recouvrement de la fiscalité, couvertes par sa zone territoriale de compétences. Ce diagnostic a aidé à approfondir la compréhension des fonctions assignées aux agents, ainsi qu'à corriger des biais d'appréhension. Cette précaution n'a pas été envisagée par les travaux antérieurs.

Les difficultés de ces conditions de travail renvoient aux sous-effectifs et sous qualification des agents, à l'inadaptation de l'espace physique de travail, ainsi qu'à l'insuffisance des équipements de travail et des moyens de protection. En dehors du caractère inadapté des locaux qui abritent les travaux de ces agents, les résultats de l'étude confirment l'approche des contributeurs antérieurs. En effet, C. Y. KOFFIÉ-BIKPO (2016, p. 30) et M. M. YAPO (2013, p. 1) soulignent que les agents des affaires maritimes et portuaires ne disposent pas d'équipements adéquats pour accomplir leurs missions. Cette insuffisance de moyens en équipements limite les capacités opérationnelles des agents affectés à la sécurité et à la surveillance du territoire maritime (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p. 10). T. Y. ANI *et al.* (2016, p. 33) et S.-N. NZI (2013, p. 2), quant à eux, soutiennent que 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. Bien que le cadre géographique de la présente étude soit différent de ceux des autres recherches, il est à remarquer une relative similitude des résultats en lien avec les difficultés des conditions des agents des affaires maritimes et portuaires. Cela démontre que ces contributions sont mutuellement inclusives pour rendre compte des difficultés de ces agents, dans l'exercice de leur fonction, aux plans local, national et international.

S'inscrire dans une dynamique explicative de ces difficultés est la particularité de la présente étude. Comme tel, elle fait de ces difficultés la résultante du faible engagement de l'État. Les efforts de rationalisation ont élaboré des variables intermédiaires (absence d'un cadre légal promouvant de meilleures conditions de travail, dotation insuffisante en ressources humaines et en matériels, insuffisance des investissements dans la formation). Cet aspect n'a pas été abordé par les précédents travaux.

La conjugaison de ces variables, ayant permis d'apprécier l'étendue du faible engagement de l'État dans l'amélioration des conditions de travail à l'étude, a contribué à définir des mesures objectives induisant les responsabilités du pouvoir central et des agents. Pour rappel, l'une des mesures concerne l'adéquation des formations aux exigences du métier. Par cette mesure, l'étude maintient la cohérence de ses résultats avec ceux de R. REGNAULT (2023, p. 94) qui attestent que la qualité de la formation maritime tient en fait à la nécessité de préserver l'avenir. Pour lui, en effet, l'enseignement maritime doit cultiver sa spécificité qui est signe d'excellence. Ne pas le faire c'est risquer de se mettre en marge de l'évolution de la société. L'étude contribue, somme toute, à confirmer l'existence de difficultés de ces agents, évoquée par des travaux antérieurs. Cependant, elle se singularise par son approche explicative qui l'amène à appréhender son objet d'étude sous la double dimension qualitative (phénoménologique) et quantitative (de types descriptif et inférentiel). Cette combinaison de matériaux, issus des démarches nomothétique et idiographique, garantit (à bien des égards) la fiabilité des significations et sens qui en sont l'émanation.

La théorie de l'anomie de R. K. MERTON (1938, p. 675) a également aidé à envisager l'objet d'étude comme le produit d'un état social caractérisé par l'absence de normes, ou tout au moins par leur affaiblissement prononcé (R. GASSIN et al, 2011, p. 783). Cette théorie, qui explore les conséquences du non-respect des normes sociales sur les comportements individuels et collectifs, a été essentielle pour comprendre les difficultés rencontrées par les agents concernés par l'étude. Cette théorie a permis de révéler que ces difficultés résultent principalement du non-respect des normes internationales et nationales qui encadrent l'exercice du travail de ces agents. En effet, des normes précises existent en matière d'équipement, de performance des dispositifs de sécurité, de formation continue et de recyclage professionnel pour les agents maritimes. Ces normes définissent, par exemple, le type et la qualité des équipements requis pour une surveillance efficace, ainsi que les protocoles de formation régulière pour maintenir un haut niveau de professionnalisme. Toutefois, dans la pratique, ces normes ne sont pas respectées en grande partie à cause du faible engagement de l'État. Cette théorie met ainsi en lumière comment le non-respect des normes, lié au faible engagement de l'État, conduit à des pratiques professionnelles inadéquates et inefficaces exacerbant les difficultés opérationnelles de ces agents sur le terrain.

Conclusion

La question du développement local induit la participation effective des populations aux projets de développement, tout en leur garantissant de meilleures conditions de travail. Cette nécessité qualitative a orienté le curseur d'analyse vers les dynamiques d'action (sécurité, économie, environnement...) qui s'opèrent en zones maritime et portuaire. Plus spécifiquement, elle a conduit à porter la réflexion sur les difficultés des conditions de travail des agents de l'arrondissement maritime de San Pedro. L'objectif de cette étude était de décrire et expliquer ces difficultés. La question qu'elle soulève était de savoir si le faible engagement de l'État détermine celles-ci.

La méthodologie adoptée a permis de combiner les approches qualitative et quantitative, à partir de l'observation, de l'étude documentaire, d'entretiens individuels et de l'administration d'un questionnaire, à un échantillon raisonné de 40 locuteurs. Il ressort de l'étude que ces agents accomplissent leurs missions dans des conditions de travail difficiles. Les difficultés observées dans ce contexte renvoient aux sous-effectifs et sous qualification des agents, à l'inadaptation de l'espace physique de travail, ainsi qu'à l'insuffisance des équipements de travail et des moyens de protection. La mutualisation de variables intermédiaires (absence d'un cadre légal promouvant de meilleures conditions de travail des agents, dotation insuffisante en ressources humaines et en matériels, insuffisance des investissements dans la formation des agents) a rationalisé ces difficultés par le faible engagement de l'État. Le résultat très significatif du test d'hypothèse a validé l'hypothèse de recherche. Les résultats de l'étude ont également justifié la pertinence de la théorie de l'anomie, comme systématisation retenue.

Cette vulnérabilité de ces agents, du fait de leurs conditions difficiles de travail, pourrait entrevoir une analyse des risques des interactions socioprofessionnelles sous-jacentes, chère à tout projet de développement local.

Références bibliographiques

- AKA Firmin Yao, 2021, « La protection des transports de marchandises par mer en droit Ivoirien : sécurité de la marchandise et sûreté de la navigation », in [Maastricht University]. *Proefschrift Maken Maastricht*, 349 p.
- ANI Yao Thierry, KABLAN N'Guessan Hassy Joseph et KOFFIÉ-BIKPO Céline Yolande, 2016, « La porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire », in *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, Abidjan, EDUCI, Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, N°1, pp. 29-36.
- CHARVET Marie, LAURIOUX Fabienne et LAZUECH Gilles, 2016, « Quand la pénibilité du travail débarque les temps des pêcheurs et de leurs conjointes », in *Travail et emploi*, N° 147, pp. 53-75.
- DAUBAS-LETOURNEUX Véronique, 2012, « Étude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne. Phase 2 : Enquête qualitative auprès des marins, Rapport final », in *Études & Enquêtes Sociales*. Cabinet Daubas-Letourneux, 186 p.
- GOLLAC Michel, VOLKOFF Serge et WOLFF Loup, 2014, *Les Conditions de travail*, Paris, La Découverte, 3^e édition, 128 p.
- INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, *Le golfe de guinée : la nouvelle zone à haut risque. Rapport Afrique*, Bruxelles, N°195, 52 p.
- KOFFIÉ-BIKPO Céline Yolande, 2010, « La pêche maritime en Côte d'Ivoire face à la piraterie halieutique », in *Les cahiers d'outre-mer, Revue de géographie de Bordeaux*, Bordeaux, N°251, pp. 321-346.
- NZI Serge-Nicolas, 2013, « La Côte d'Ivoire face à la piraterie maritime », Suisse, Lugano, pp.2-5.
- PORT AUTONOME DE SAN PEDRO, 2021, *Rapport annuel*, 40 p.
- REGNAULT René, 2023, *Mission de contrôle relative à la situation de l'enseignement maritime en France, Rapport d'information* - Commission des finances, 98 p.
- RIOLS Alexis, 2010, *Piraterie et brigandage dans le golfe de guinée*, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne et Centre d'Étude Supérieure de la Marine, Mémoire de Master 2 professionnel, 94 p.
- TIRILLY Ghislaine et FORET Jean, 2000, « Évolution du rythme activité/repos et de la vigilance subjective d'un équipage de marins pêcheurs », in *Actes du XXXV^e congrès de la SELF, 20, 21 et 22 septembre*, Toulouse, Octarès, pp. 550-560.
- YAPO Marina Madel, 2013, *La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria Grand*, Université de Gand, Thèse de Doctorat en Droit, Faculté de Droit public international, 195 p.