

FRAUDE AU GUICHET UNIQUE AUTOMOBILE D'ABIDJAN

Gogoué Jean Claude DANHOUE

*Université Félix HOUPHOUET Boigny, Abidjan-Cocody, Côte
d'Ivoire*

danhouejanclaude@gmail.com

Résumé

L'objectif de cette étude est d'analyser la pratique de la fraude dans les procédures de dédouanement des véhicules importés au Guichet Unique Automobile d'Abidjan. En termes de méthodologie, le terrain d'étude est le guichet unique automobile d'Abidjan situé au port de Vridi. L'étude étant qualitative, fait appel à la recherche documentaire, l'observation et l'entretien. L'introduction du GUAA au port de Vridi a pour but de traiter tous les actes de dédouanement de véhicules importés en un point unique pour réduire les risques d'opérations illicites. Cependant, les résultats des recherches notent des opérations frauduleuses dans le processus de dédouanement des véhicules importés au GUAA. L'article montrera comment les acteurs qui y travaillent, construisent ensemble des normes illégales en matière de dédouanement de véhicules importés.

Mots-clés : *Fraude, Guichet Unique Automobile, Dédouanement, Véhicules importés.*

Abstract

The objective of this study is to analyze the practice of fraud in customs clearance procedures for imported vehicles at the Single Window Automobile of Abidjan. In terms of methodology, the field of study is the Abidjan automotive one-stop shop located at the port of Vridi. The study being qualitative, uses documentary research, observation and interview. The introduction of GUAA at the port of Vridi aims to process all acts of customs clearance of imported vehicles at a single point to reduce the risk of illicit operations. However, research results note fraudulent operations in the customs clearance process for imported vehicles at GUAA. The article will show how the actors who work there, together build illegal standards in the clearance of imported vehicles.

Keywords: *Fraud, Automotive Single Window, Customs Clearance, Imported Vehicles.*

Introduction

La loi douanière fait obligation à tout importateur et exportateur de conduire sa marchandise dans un bureau de douanes afin qui lui soit imposé un régime tarifaire (Karar , 2019 :126). Cette réglementation douanière n'a pas limité les appétits de certains groupes criminels financiers structurés en réseaux à organiser les infractions douanières de tout genre dans les processus de dédouanement (Ouellet et Tremblay, 2014: 527). Selon (Detraz, 2018:693), ces opérations illicites se traduisent en de fausses déclarations, de sous-évaluation, de dissimulation d'informations, mais aussi en l'usage de la ruse ou des compromis avec les représentants de l'État.

L'infraction douanière qui semble prendre une nette proportion dans les ports est le dédouanement de véhicules hors cadre légal. La pratique consiste à un non-acquittement ou acquittement partiel des droits et taxes de douane imposables au véhicule à dédouaner (Jacquemot et Raffinot, 2018 : 243).

Cette forme de fraude se présente comme une entrave à la compétitivité économique des entreprises respectueuses des lois, mais aussi engendre un préjudice financier significatif qui s'élèverait à plus de 2,8 milliards de Dollars et 7 millions de coûts administratifs des répercussions financières par an (Manet, 2019 : 83).

Les administrations douanières en Afrique, tout comme partout à travers le monde, au-delà des missions qu'elles remplissent, ont dû introduire des réformes pour réguler l'environnement douanier et notamment le processus de dédouanement. Cependant, ces réformes n'ont pas connu d'échos auprès de certains agents et usagers des ports (Blaszkiwicz 2018 :154).

Le rapport de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (2020), estimait que le continent Africain, perdait jusqu'à 25,4 milliards \$ de recettes douanières dû aux diverses infractions dans le cadre des opérations de dédouanement de véhicules dans les ports (Emmanuel, 2018 :103).

Au Bénin, la fraude basée sur de fausses déclarations dans le cadre du dédouanement des véhicules importés fait perdre plus de 12,1 Milliards de Francs CFA à l'Etat (Rosenfeld, 2018 :35). La douane sénégalaise est en proie aussi à cette pratique frauduleuse dans le processus de dédouanement. En 2017, c'est plus de 2,8 Milliards de Francs CFA de perte enregistrée pour l'administration douanière (Kalidou, 2015 : 210). Au Mali, au cours des 9 mois de l'année 2020, les services de Douane ont enrôlé 489 affaires contentieuses portant sur de fausses déclarations et de minoration des valeurs sur le dédouanement des véhicules, entraînant un manque brut de 382,229, 840 Millions de Francs CFA au détriment de l'Etat (Guindo, 2012 : 87).

Selon (Touchelay, 2018 :43), de nombreux déterminants conduisent à l'enracinement du phénomène. La faiblesse au niveau des évaluations des risques, les méthodes traditionnelles de sélectivité intégrées dans les systèmes informatiques de dédouanement qui sont restées très dépendantes de l'appréciation humaine, également statiques et aléatoires, laissent aux fraudeurs la possibilité d'adapter leurs comportements en conséquence.

En Côte d'Ivoire, (Bamba, 2016 :279), souligne que la fraude dans le processus de dédouanement de véhicules au port de vridi connaît aussi une démesure. Ces infractions matérielles et intellectuelles douanières conduisent à un manque à gagner pour le pays chiffré à plus de 200 milliards de Francs CFA par an (Tanoh, 2018 :531).

Pour renforcer le contrôle dans l'enceinte douanier, de multiples réformes sont instituées. Ainsi, en 2015, le Guichet Unique Automobile est introduit avec pour objectif de regrouper toutes les informations relatives au dédouanement en un portail unique (N'Dri et Pichault, 2020 :154).

Malgré cette réforme administrative, la fraude sur le dédouanement des véhicules dans l'espace douanier de Vridi reste encore d'actualité (Perret et *al*, 2018 :87).

L'objectif de cette étude est d'analyser la pratique de la fraude dans les procédures de dédouanement des véhicules importés au Guichet Unique Automobile d'Abidjan.

Le travail se structure autour d'un cadre théorique et méthodologique, des résultats et d'une discussion.

I. Cadre théorique et méthodologique

1. Cadre théorique

L'étude s'appuie sur deux théories pour mieux comprendre l'objet d'étude. La théorie des contrats (Salanié, 2012 :232), qui stipule que dans toutes activités économiques, il existe des relations d'échange entre des agents économiques encadrées par des contraintes institutionnelles qui s'imposent à eux. Ces obligations se posent comme un contrat entre le fonctionnaire de l'Etat et l'opérateur économique, dont la violation entraîne des sanctions codifiées. Cette théorie cadre avec l'étude. En effet, le dédouanement des véhicules exige un certain nombre de règlements auxquels aucun opérateur économique ne doit se dérober. Mais le constat est clair, certains se détournent de ces restrictions pour enlever les véhicules du port sans s'acquitter des droits et taxes dus. Quant à la théorie économique du crime de Becker, reprise par (Hémet, 2014 :209), elle postule que la décision de commettre une infraction naît d'une logique rationnelle et d'analyse du gain net, du coût d'opportunité et du

coût attendu lié à la répression de l'infraction. La théorie corrobore la fraude à l'étude. Effectivement, des acteurs véreux opèrent illicitement de manière rationnelle, et ce, après une bonne analyse du gain à obtenir.

2. Démarche méthodologique

La méthodologie présente le site de l'étude, les participants à l'enquête, le recueil et l'analyse des données.

2.1. Site et participants à l'enquête

L'étude s'est déroulée dans la ville d'Abidjan au port de Vridi, notamment au Guichet Unique d'Automobile, site unique de dédouanement des véhicules importés. Sur ce site, on y trouve plusieurs services publics et privés intervenants dans le processus de dédouanement des véhicules importés. Durant une période de 04 mois, nous avons enquêté dans cet environnement douanier, car une enquête préliminaire sur le site a montré que des pratiques frauduleuses s'organisent dans le processus de dédouanement des véhicules importés.

En ce qui concerne les participants à l'enquête, on y trouve des agents des services publics et privés, ainsi que des usagers du port. Nous avons sélectionné un sous-ensemble d'unités de cette population cible dans le but de recueillir des renseignements. A travers la méthode d'échantillonnage par choix raisonné, qui est une méthode non probaliste, nous avons retenu 70 individus répartis comme suit:15 agents de douane, chargés de contrôle, de recouvrement des taxes et du traitement des dossiers relatifs au dédouanement;10 agents et responsables de Côte d'Ivoire Logistique, habilités à l'enlèvement des véhicules dédouanés de l'enceinte portuaire ;10 agents de la Société Ivoirienne de Contrôle Automobile et Industriel (SICTA) qui ont pour tâche du contrôle technique des véhicules, de l'immatriculation et de la pose de la plaque; 05 agents de Quipux Afrique S.A qui facilitent et sécurisent à travers les nouvelles technologies toutes

les démarches relatives aux transports terrestres en Côte d'Ivoire, 10 transitaires qui sont des conseillers des usagers à toutes les étapes du processus de dédouanement; 05 agents des Ministères de l'Economie et des finances et 05 du transport, les uns chargés de la politique et de la gestion administrative et comptable de la trésorerie de l'Etat au GUAA, les autres sont gardiens de la réglementation sociale dans le domaine des transports terrestres et organisent les questions sociales du secteur et 10 importateurs de véhicules, principaux acteurs concernés par des procédures de dédouanement régulières et aussi frauduleuses.

3. Recueil des données

Le recueil des données a reposé sur la recherche documentaire, l'observation et l'entretien. La recherche documentaire porte sur l'organisation de la fraude douanière de manière générale et celle relative au dédouanement des véhicules importés dans les ports. La recherche documentaire a pris en compte des travaux de thèses de doctorat, de mémoires de maîtrise et de master, des rapports d'étude et des articles scientifiques consultés dans différentes bibliothèques du pays. En outre, des rapports de l'OMD, DGD sur la fraude douanière et les acquis en matière de lutte ont été consultés. Par ailleurs, les insuffisances liées aux modes de production de certaines informations de première main, des activités de terrain ont été conduites.

L'observation directe a été un outil de recueil de données. Elle a permis de constater l'étendue de la fraude, les mécanismes opératoires et les opportunités exploitées par ces acteurs véreux. Cette technique a conduit à nous familiariser avec le milieu, ainsi, de nous faire accepter par les personnes cibles et par conséquent pouvoir constater par nous-mêmes les attitudes, comportements des enquêtés.

Des entretiens semi-directifs ont pu être réalisés pour comprendre la motivation des acteurs et l'ingéniosité avec laquelle ils opèrent, aussi, leur organisation et les ramifications. S'agissant de l'entretien, un guide constitué de questions ouvertes a permis aux enquêtés de s'exprimer sur leur vécu et les logiques qui sous-tendent les actions de fraude. Le guide d'entretien, la grille d'observation, le dictaphone ont contribué à la collecte des données. Les données obtenues au cours de cette enquête ont été organisées et analysées qualitativement.

3. Méthodes d'analyse des données

Une approche qualitative de collecte de données a été utilisée pour recueillir les opinions et les expériences des différents enquêtés pour la meilleure compréhension de l'objet d'étude. Cette démarche a permis d'analyser les données recueillies de la façon la plus objective et la plus fiable possible.

II-Résultats

1-Procédure de dédouanement au Guichet Unique Automobile et pratique de la fraude

1.1. Procédure de dédouanement au Guichet Unique Automobile

Créé par Décret 2015-18 du 14 janvier 2015, le Guichet Unique Automobile est une structure d'opérationnalisation informatisée des différentes procédures de dédouanement de véhicules importés en un point unique. Cette structure douanière fonctionne avec l'appui de plusieurs services publics et privés. Au plan opérationnel, la procédure de dédouanement se décline en différentes étapes : Le transitaire transfère le dossier relatif au véhicule à dédouaner au Commissionnaire en Douane Agréés (CDA), par la suite, il procède à l'ouverture du dossier de dédouanement à Côte d'Ivoire Logistique (CIL), qui va édicter

la déclaration en détail et le bon de sortie du véhicule. La douane, à son tour va faire l'identification du véhicule, afin de permettre à l'importateur de remplir les formalités de sortie du port et du parc sous douane. Cela fait, l'importateur et son transitaire se rendent au Guichet Unique Automobile pour les formalités relatives au paiement des droits et taxes afférents au véhicule. Après que ces étapes précitées soient normalement respectées, la SICTA, prend le relais pour l'immatriculation du véhicule et la pose de la plaque. Depuis la mise en place de cette réforme, des données statistiques des dédouanements des véhicules importés au GUAA sont importantes. Le secteur a performé en termes de célérité dans le traitement des dossiers de dédouanement, d'efficience dans le recouvrement des droits et taxes et de réduction des risques de pratiques illégales.

Cependant, ces performances sont plombées par différentes formes de fraudes dans la procédure de dédouanement. Des acteurs tactiques usent d'ingéniosité pour asseoir leurs activités illicites, faisant depuis des années du GUAA un espace notoire de pratiques de fraudes douanières.

1.2. Fraude sur le dédouanement des véhicules importés

La loi n°64-291 du Code des Douanes du 1er Août 1964 modifiée par l'ordonnance n°88-225 du 2 mars 1988) stipule en son Article 5 « que toutes marchandises qui entrent sur le territoire douanier ou qui en sortent sont passibles, selon le cas, des droits d'importation ou des droits d'exportation inscrits au tarif des douanes ». En effet, le passage en douane s'impose à tout importateur de véhicule afin de s'acquitter des droits douaniers imposables au véhicule à dédouaner et en retour l'administration douanière remplit les modalités de dédouanement. Cette réglementation juridique qui est une forme de contrat entre usagers du GUAA et l'administration douanière fait place à des normes de négociation entre les deux parties, qui conduit à des actes de contournement des règles légales établies. Ainsi, des acteurs véreux, après une analyse rationnelle du gain

à espérer dans l'illégalité et la faible répression, s'investissent dans la pratique de la fraude que d'observer les règles. Depuis l'ouverture de dossier de dédouanement jusqu'à l'enlèvement du véhicule dans l'enceinte du port, tout le processus est émaillé de pratiques illégales. « Ces acteurs fraudeurs au GUAA déploient tout un mécanisme pour réussir leur forfaiture » propos d'un enquêteur. Les méthodes utilisées sont de deux ordres.

1.2.1. Méthodes de falsification des données

La méthode est toute désignée, le 'Laboratoire', qui consiste à une opération de falsification des données afférentes au véhicule afin de minorer la valeur en douane. En effet, certains agents de Côte d'Ivoire Logistique, disposant de tous les codes d'accès de l'ensemble des agents intervenant dans le processus de dédouanement, se font complices d'importateurs véreux. Ils vont jusqu'à tronquer toutes les données de dédouanement dans le système informatique. L'administration douanière avait découvert qu'avec un seul numéro d'immatriculation, pour exemple, le numéro C23416 créé en 2015, plus de 100 véhicules de luxe dont la valeur d'achat comprise entre 15 et 20 millions de FCFA et le montant des dédouanements de chacune de ces voitures neuves serait de 44,28% de la valeur d'achat, ont été enlevés du port sans suivre ni la procédure normale de dédouanement, ni celle de l'immatriculation. « La technique est bien huilée compte tenu de la corruption qui règne en maître dans tous les services intervenants » Propos d'un sondé. Une autre pratique est l'extraction des dossiers illicites du circuit, afin d'effacer toutes traçabilités. Des agents véreux, pour pouvoir toujours garder la maîtrise sur le système illicite de contournement, ont pris l'habitude d'ouvrir de temps en temps des dossiers parallèles, qu'ils gèrent de manière manuelle, bien que l'informatisation soit une réalité. Tout ceci entraîne des incohérences entre les données introduites dans le Système de Dédouanement Automatisé (SYDAM) et celles du système informatique du Guichet unique automobile, ainsi l'importateur

arrive à échapper aux taxes réelles dues. Plusieurs relevés de contrôle d'inspection en 2017 en témoignent. En exemple, des voitures d'occasion datant de plus de 05 ans se retrouvent dans le circuit, bien qu'une loi l'interdise. Selon l'Administration Douanière, (2018), dix-huit acteurs de cette pratique frauduleuse ont été arrêtés. A côté de cette manœuvre, il peut advenir que des transitaires non assermentés et des cabinets de transits non agréés qui maîtrisent nettement tous les maillons du système pour des questions de non-acquittement des droits officiels, édictent de faux documents dont il est souvent difficile aux agents de contrôle de douter de l'authenticité. L'Observatoire de la Célérité des Opérations de Dédouanement (OCDE) a enregistré, en 2021, une trentaine de saisines de documents erronés. « La fraude est tellement bien menée que tout le monde y gagne ». Ce sont les propos d'un enquêté. Un autre procédé est l'implication d'intermédiaires dans le circuit de dédouanement. Considérés comme des aides-douaniers, ils servent d'écrans aux usagers, corrupteurs et douaniers corrompus. Ils organisent toutes les actions de falsification moyennant des pots-de-vin. Il arrive souvent, avec l'accord des douaniers, d'imposer aux usagers des transactions illicites sous peine de brandir une facture élevée que la norme.

1-3-Usage frauduleux des exonérations de taxes douanières

Les dispositions de l'annexe fiscale, à la loi n° 2012-1179 du 27 décembre 2012, portant budget de l'Etat pour la gestion 2013 relative à l'aménagement d'avantages fiscaux et douaniers accordent à certaines hautes autorités de bénéficier des exonérations de douane en matière d'importations de véhicules. Le procédé est que des acteurs tactiques importent des véhicules au nom d'un parlementaire, d'un fonctionnaire international ou d'un diplomate. Il suffit de justifier de cette qualité pour que les voitures soient exemptées de certaines taxes. A titre d'exemple, pour un véhicule de 100 millions, ce sont quelque 44 millions de Francs CFA que la douane concède. Ainsi, des acteurs fraudeurs

établissent de fausses pièces d'identité portant le nom d'un fonctionnaire international afin d'importer et dédouaner à un coût réduit. Le véhicule immatriculé et sorti de l'enceinte du port, sans qu'il soit acquitté de taxe réelle imposable, les acteurs fraudeurs le vendent avec d'énormes marges bénéficiaires. « De nombreux importateurs se sont installés dans cette mécanique de fraude et engrangent d'énormes sommes financières » propos d'un sondé.

2. Acteurs des opérations de fraude et analyse des réseaux.

A la lumière des enquêtes, la fraude sur le dédouanement des véhicules importés au GUAA est une réalité et les acteurs fraudeurs sont nombreux. Des agents services publics et privés installés sur le site, des intermédiaires illégaux, des transitaires, des opérateurs économiques et certains hommes politiques et hauts fonctionnaires participent en l'enracinement du phénomène. Les acteurs fraudeurs interagissant dans l'accomplissement de leur forfait. « La pratique illicite suit une chaîne où chaque participant réalise le travail dans lequel il est spécialisé » propos d'un sondé. La principale clé du succès pour ce réseau de fraude est sa capacité à exploiter les faiblesses du système de contrôle douanier. Dans ce réseau, tous les profils sont recrutés en fonction de leur habileté à contourner les défenses anti-fraude en créant de multiples fausses pistes afin de maximiser le plus possible. Avec un tel niveau de coordination, les réseaux de fraude mettent toutes les chances de leur côté pour accomplir leurs méfaits. Concernant les transitaires, ils falsifient des documents avec l'aval des importateurs fraudeurs. Des agents de CIL, quant à eux, introduisent ces données falsifiées dans le système informatique, par la suite, des douaniers valident ces données irréelles et des agents de la SICTA s'occupent de l'enregistrement du véhicule, de l'immatriculation et de la pose de la plaque tant bien que les documents en possession sont faux.

Ainsi, le véhicule sort de l'enceinte portuaire à moindre frais ou sans aucune taxe versée dans les caisses de la douane.

3-Déterminants du développement de la fraude automobile au GUAA

« La pratique frauduleuse dans le cadre du dédouanement des véhicules importés prospère à cause d'un certain nombre d'opportunités » propos d'un sondé. Les recherches montrent que plusieurs variables expliquaient significativement le recourt à la fraude douanière. Il s'agit de la valeur élevée des taxes imposables ; la perception que la fraude est un moyen qui permet de gagner plus pour les acteurs impliqués ; la perception que les agents de l'Etat créent des infractions même s'il n'y en a pas ; Par ailleurs, la douane est désignée par 70 % des enquêtés comme le corps où le niveau de corruption est plus élevé. La corruption est institutionnalisée, banalisée et à grande visibilité. Il est aussi constaté que le cadre juridique présente des insuffisances et que la mise en œuvre des contrôles douaniers à l'importation est inefficace. Les biens en provenance de pays tiers entrant dans l'espace douanier ivoirien sont soumis normalement à des contrôles douaniers avant d'être mis en libre pratique sur le territoire. Cependant, les importateurs réduisent délibérément leur dette douanière ou y échappent.

Discussion et conclusion

Notre travail a consisté à analyser la pratique frauduleuse qui s'opère lors du dédouanement des véhicules importés au guichet unique d'automobile d'Abidjan. Les résultats obtenus ont permis de comprendre les opérations de dédouanement au GUAA et les pratiques de fraude qui en découlent. La procédure de dédouanement des véhicules au GUAA suit toute une chaîne impliquant plusieurs services tant publics que privés. Elle permet d'attribuer au véhicule à dédouaner un régime douanier

afin de calculer les droits et taxes imposables. Les travaux de Karar (2019) corroborent les résultats de la recherche lorsqu'ils mentionnent que la procédure de dédouanement désigne concrètement le mécanisme auquel les marchandises doivent se soumettre pour s'assurer de liquider et d'appliquer les diverses mesures réglementaires en termes de droits et taxes. Parmi les réformes douanières, l'introduction du guichet unique est l'une des parties intégrantes de la modernisation de la douane. Des résultats probants sont à souligner en termes de l'amélioration des chiffres d'affaires et la célérité des charges liées au dédouanement. Cependant, la lutte contre les risques de fraude n'a pas connu une amélioration escomptée. Les travaux de Blaszkiwicz (2018), présentent les mêmes résultats. Il ressort de l'étude que la pratique de la fraude est toujours persistante et plusieurs méthodes de pratiques frauduleuses qui vont de la falsification des données à l'usurpation d'identité de fonctionnaires exonérés de taxes sont mises en place pour contourner toutes les réglementations. Rosenfeld (2018), au Benin, Kalidou, (2018) au Sénégal, Guindo (2021), abondent dans le même sens en traitant respectivement les cas de fraude opérés au cours de dédouanement dans les différents ports de leurs pays respectifs. Ils concluent que toutes les infractions douanières au cours du dédouanement concourent au non-acquittement ou acquittement partiel des droits et taxes de douane imposables au véhicule à dédouaner. Les pratiques illicites qui s'opèrent au GUAA tiennent leur réussite à la présence et l'efficacité d'un nombre d'individus qui se sont mus en de véritables acteurs frauduleux. Des travaux menés par Ouellet et Tremblay (2014), portant sur la problématique des infractions au code douanier, montrent que ces pratiques irrégulières sont le fait d'acteurs structurés en réseau de trafiquants dont les ramifications favorisent l'opérationnalisation des actes illicites. Un certain nombre de facteurs exogènes et endogènes expliquent le développement de la fraude au GUAA sur le dédouanement des véhicules importés.

Les résultats de l'étude attestent ceux obtenus par Touchelay (2018), qui montrent que les pratiques frauduleuses au cours du dédouanement des véhicules se réinventent et semblent s'installer durablement compte tenu d'un certain nombre de facteurs liés à l'environnement douanier et ceux propres aux agents de contrôle, opérateurs économiques et autres usagers du port.

La fraude douanière à l'étude est une grave menace pour les finances publiques des Etats. Son ampleur exige absolument une intensification de la coopération au sein des services gouvernementaux, entre les services douaniers, et entre ces derniers et le secteur privé. Il faut renforcer les opérations de répression avec à la clé de lourdes sanctions pour ces contrevenants quel que soit le rang social. Comme la corruption est une entrave majeure à l'efficacité des contrôles douaniers, il convient de réduire au maximum les occasions de collusion entre les importateurs et les agents de douanes. En outre, une nette réorganisation s'impose au niveau du GUAA qui enregistre un nombre important de services et d'acteurs souvent non agréés intervenant dans l'opérationnalisation du dédouanement des véhicules. Aussi, renforcer les capacités des agents de contrôle afin de mieux maîtriser tous les mécanismes utilisés par ces acteurs stratégiques ; réviser les frais de dédouanement qui se posent comme un déterminant de la fraude.

Le cadre théorique a permis de mieux comprendre et traiter la problématique à l'étude. L'objectif de l'étude est atteint. Cependant, ce travail de recherche comporte quelques limites qui importent de mentionner. L'on note le peu de connaissances scientifiques dans ce domaine, et les recherches sur cette forme de délinquance économique se heurtent notamment à l'existence d'un chiffre noir particulièrement significatif et à l'inaccessibilité de certaines sources d'information. Au plan méthodologique, les techniques de recueil de données semblent ne pas produire les résultats escomptés. La technique d'observation et d'entretien

pour mieux appréhender le phénomène ont connu des faiblesses. En effet, notre présence avec un portable, à amener les enquêtés à modifier leurs comportements, ce qui différencie leur pratique habituelle de celle observée. L'autre principale difficulté est que la taille de l'échantillon d'enquête est faible. Il serait ainsi intéressant de tester ce même objectif avec un échantillon d'enquêtés plus élevé pour de prochaines études sur le sujet, ce qui permettra d'augmenter la portée des résultats.

Références Bibliographiques

Bibliographie

Bamba L (2016). *La contrebande en Côte d'Ivoire : le cas du district d'Abidjan*. L'Harmattan. 279 p.

Blaszkievicz H. (2018). La formalisation inachevée des circulations commerciales africaines par les infrastructures de papier. Cas de l'industrie logistique zambienne, *Dans Politique africaine*. Vol.3.N°151. pp. 133-154.

Detraz S. (2018). Infractions fiscales et douanières. *Dans Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*. Vol.3, N°3, pp. 693-699.

Guindo M. (2012). *Le contrôle des finances publiques au Mali. D'indispensables réformes*. France : Université de Sciences politiques de Strasbourg.235 p.

Hémet C. (2014). L'approche Bécérienne de la transgression des lois. *Dans Regards croisés sur l'économie*. Vol.1, N°14. pp.209-212.

Jacquemot P., Raffinot M. (2018). La mobilisation fiscale en Afrique. *Dans Revue d'économie financière*, Vol.3, N° 131, pp. 243-263.

Kalidou Sy (2015), *Douanes sénégalaises*. L'Harmattan. 210 P.

KARAR T. (2019). *Les procédures de dédouanement des marchandises à l'importation*, Faculté des sciences

Economiques, sciences de gestion et des sciences commerciales.
Département des sciences commerciales. Université
MOULOUD MAMMARI DE TIZI-OUZOU.126 P

Manet F. (2017). Panorama des nouvelles menaces maritimes. *Dans Revue Défense Nationale*, Vol.9.N°.804. pp. 83-88.

N'dri Koffi., Pichault F. (2020). *Théorie de l'Acteur Réseau (TAR) : principes et méthode pour la recherche sur les systèmes d'information enracinée dans le terrain africain* • In Kamdem, Emmanuel ; Chevalier, Françoise ; Payaud, Marielle (Eds.). *La recherche enracinée en management. Contextes nouveaux et perspectives nouvelles en Afrique*. 154-169. PP.

Ouellet F., Tremblay P. (2014). Épisodes d'inactivité et revenus criminels dans une trajectoire de délinquance », *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*. Vol.56, N°.5. pp.527-562.

Rosenfeld M. (2018). La filière euro-africaine de véhicules d'occasion. *Karthala*. p.35.

Salanié B. (2012). *Théorie des contrats*. Collection : Economies et Statistiques avancées. 232 P.

Tanoh R. (2018). *La chambre de commerce et d'industrie de Côte d'Ivoire, Pouvoir économique et instrument politique (1908-2008*, Collection : Études africaines.531. p.

Touchelay B. (2018). Fraude, contrefaçon et contrebande : quelques constantes. *Dans Gestion et Finances Publiques*, Vol.3, N°.3, pp.43-49.

Webographie

Emmanuel Théodore. (2018). La plainte pénale dans le mécanisme d'information du Parquet en matière fiscale. [Consulté le 16/01/ 2023]. [https:// doi.org/10.3166/gfp.00041](https://doi.org/10.3166/gfp.00041).

Perret Sarah., Charlet Alain., Bert Brys. (2016). Atteindre l'émergence : Les défis fiscaux de la Côte d'Ivoire Documents de travail de l'OCDE sur la fiscalité. [Consulté le 14/01/ 2023]. <https://dx.doi.org/10.1787/5jlwj0564cxt-fr>.