RA2LC n°18, Vol.3 – juin 2026
Soumission | 26-05-2026
Publication | 30-06-2026

Ziglôbitha,
Revue des **A**rts, **L**inguistique,
Littérature & **C**ivilisations
Université Peleforo Gon Coulibaly - Korhogo

PRODUIRE LA SECURITE DANS UN CONTEXTE D'INSECURITE DES ACTEURS : ANALYSE CONSTRUCTIVISTE DE L'ORDRE NEGOCIE ET DU PARADOXE DE LA REACTION SOCIALE A L'AEROPORT INTERNATIONAL DE NDJILI

Denis NGOY BOLA[1]
Université de Kinshasa, République Démocratique du Congo
ngoydenis3@gmail.com
&
Raoul KIENGE-KIENGE INTUDI[2]
Université de Kinshasa, République Démocratique du Congo
raoul.kienge@unikin.ac.cd
&
Joël NZAMPUNGU IMBOLE[3]
Université de Kinshasa, République Démocratique du Congo
joel.nzampungu@unikin.ac.cd

Résumé : Cet article analyse la production de la sécurité à l'Aéroport International de Ndjili (Kinshasa) sous le prisme de la criminologie de la réaction sociale et du constructivisme. Face à l'invalidation matérielle, logistique et salariale des agents de première ligne par l'Etat, le modèle classique du contrôle panoptique et vertical s'effondre. L'étude démontre que la sécurité réelle n'est pas le produit du droit positif ou des décrets formels, mais le résultat d'un « ordre négocié ». Cette régulation horizontale prend la forme d'une alliance symbiotique entre les forces de l'ordre (qui s'auto-étiquettent comme des victimes abandonnées et perdent leur distance critique) et les *Tcheckeurs* (intermédiaires informels). Ensemble, à travers des pratiques de déprofessionnalisation rationalisées par des logiques de survie, ils co-produisent la stabilité de l'infrastructure frontalière. L'article plaide *in fine* pour l'émergence d'une criminologie du Sud capable de théoriser l'Etat africain « en pratique » sans céder aux paradigmes occidentaux de la défaillance institutionnelle.

Mots-clés : Ordre négocié, réaction sociale, criminologie du Sud, alliance symbiotique et normes pratiques.

[1] Denis NGOY est apprenant en master II (Sécurité Intérieure) à l'école de criminologie de l'Université de Kinshasa.
[2] Raoul Kienge-Kienge est juriste et criminologue, Directeur de l'école de criminologie de l'Université de Kinshasa.
[3] Docteur en communication et doctorant en criminologie, Joël NZAMPUNGU est enseignant-chercheur à l'école de criminologie de l'Université de Kinshasa.

PRODUCING SECURITY IN A CONTEXT OF ACTOR INSECURITY: A CONSTRUCTIVIST ANALYSIS OF THE NEGOTIATED ORDER AND THE SOCIAL REACTION PARADOX AT NDJILI INTERNATIONAL AIRPORT

Abstract : This article analyzes the production of security at Ndjili International Airport (Kinshasa) through the lens of the criminology of social reaction and constructivism. In the face of the material, logistical, and wage invalidation of frontline agents by the State, the classical model of vertical and panoptic control collapses. The study demonstrates that real security is not the product of positive law or formal decrees, but rather the result of a "negotiated order." This horizontal regulation takes the form of a symbiotic alliance between law enforcement forces (who self-label as abandoned victims and lose their critical distance) and the *Tcheckeurs* (informal intermediaries). Together, through practices of deprofessionalization rationalized by survival logics, they co-produce the stability of the border infrastructure. Ultimately, the article pleads for the emergence of a Criminology of the South capable of theorizing the African State "in practice" without yielding to Western paradigms of institutional failure.

Keywords: Negotiated order, social reaction, Criminology of the South, symbiotic alliance, practical norms.

Introduction

L'Aéroport International de Ndjili, principale porte d'entrée et de sortie de la République Démocratique du Congo (RDC), ne saurait être réduit à une simple infrastructure technique de transit ou à un carrefour de flux migratoires et marchands. Pour le criminologue de la réaction sociale, il s'analyse de manière beaucoup plus féconde comme une véritable « scène frontalière », un espace théâtral de premier ordre où se joue et se rejoue quotidiennement la mise en scène de la souveraineté étatique. Comme le souligne l'anthropologue Jean-François Bayart dans son ouvrage séminal *L'État en Afrique : La politique du ventre* publié en 1989, la frontière internationale est par excellence le lieu où l'institution étatique doit rendre matériels ses attributs régaliens les plus sacrés, notamment le contrôle, la surveillance, le filtrage et la discipline. A l'aéroport de Ndjili, cette mise en scène est codifiée par des normes aéronautiques internationales strictes, issues des protocoles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), exigeant une étanchéité absolue et une rationalité bureaucratique rigoureuse dans la gestion des risques sécuritaires.

Pourtant, dès que l'on franchit le seuil des apparences formelles, cette vitrine légaliste universelle devient le point d'impact d'une friction violente entre les exigences standardisées du contrôle international et les réalités socio-économiques locales de la mégapole kinoise. L'aéroport cesse alors d'être un espace purement lisse et disciplinaire pour se transformer en un territoire contesté, saturé par ce que Thomas Bierschenk et Jean-Pierre Olivier de Sardan qualifient de « logiques de négociation de l'Etat en pratique » dans leur direction d'ouvrage collective *States at Work: Dynamics of African Bureaucracies*

parue en 2014, où ils analysent aux pages 45 à 48 comment l'administration réelle se construit à travers des arrangements locaux éloignés des organigrammes théoriques. Loin d'être une bulle hermétique coupée du reste du tissu urbain, l'aéroport de Ndjili est profondément enchâssé dans les dynamiques de survie, de débrouille et de porosité qui caractérisent la ville de Kinshasa. La frontière physique devient ainsi une frontière floue, où les dispositifs de sécurité officiels sont investis, contournés et réinterprétés par une multitude d'acteurs formels et informels, produisant un ordre visuel paradoxal où la rigueur apparente du protocole étatique cohabite en permanence avec la flexibilité pragmatique de la rue. Cette imbrication de l'informel au cœur de l'institution officielle oblige le chercheur à opérer une rupture avec les grilles de lecture traditionnelles de la délinquance. Face à la persistance des arrangements observables dans l'enceinte de l'aéroport de Ndjili, la criminologie positiviste classique et la sociologie morale du droit se précipitent généralement vers une explication étiologique centrée sur le « passage à l'acte ». Cette approche classique tend à focaliser l'analyse exclusivement sur la déviance individuelle de l'agent de contrôle, qu'il soit policier, douanier ou militaire, lue sous le prisme des pratiques corruptives, de la faillite morale ou de l'infraction pénale. Une telle perspective réduit la problématique à une simple pathologie comportementale que des réformes techniques ou des mesures disciplinaires accrues pourraient éradiquer.

A l'inverse, la présente recherche opère un déplacement épistémologique fondamental en s'inscrivant dans le sillage de la criminologie de la réaction sociale, refusant de focaliser l'étude sur le passage à l'acte déviant des agents pour porter son regard critique sur l'instance de contrôle elle-même et sa propre insécurité structurelle. Il s'agit d'appliquer ici la rupture paradigmatique initiée par Howard S. Becker dans son œuvre de référence *Outsiders: Études de sociologie de la déviance* publiée en 1965, où il démontre précisément que le phénomène déviant n'est pas une qualité intrinsèque de l'acte posé par l'acteur, mais plutôt le produit de l'interaction entre cet acteur et les instances chargées de définir et d'appliquer la norme. Dès lors, l'objet d'étude n'est plus le flic « prédateur » ou le passager « corrupteur », mais la structure même de l'appareil de contrôle étatique lorsqu'il est lui-même plongé dans une insécurité chronique. Ce déplacement d'objet s'avère indispensable pour comprendre la *Street-Level Bureaucracy*, c'est-à-dire la bureaucratie de terrain, telle que théorisée par Michael Lipsky (1980). Ce dernier démontre de manière empirique que les agents publics de première ligne ne sont pas de simples courroies de transmission passives des politiques publiques décidées d'en haut, mais qu'ils sont, par leurs décisions discrétionnaires quotidiennes, les véritables créateurs de l'action publique, en particulier lorsqu'ils sont confrontés à des ressources

gravement limitées et à des contraintes de terrain insurmontables. A l'aéroport de Ndjili, l'instance de contrôle n'agit pas depuis une position de force monolithique, mais depuis une posture de profonde vulnérabilité matérielle et sociale. En analysant l'insécurité des acteurs policiers et administratifs, notamment la précarité salariale, l'absence de protection sociale, le manque d'outils de travail adéquats et l'exposition physique aux risques, cette étude met en lumière le fait que l'instance de contrôle subit elle-même une violence structurelle de la part de l'Etat qu'elle est censée représenter, et c'est cette vulnérabilité de base qui reconfigure radicalement son pouvoir de désignation et d'action.

Ce constat d'une instance affaiblie par ses propres conditions de travail débouche naturellement sur une reformulation des interrogations centrales de la recherche. La question fondamentale qui guide et structure ce travail peut se formuler de la manière suivante : Comment produire efficacement la sécurité publique lorsque les agents spécifiquement chargés de cette mission régalienne ne sont pas eux-mêmes sécurisés par l'État ? En d'autres termes, comment l'invalidation statutaire, matérielle et économique des entrepreneurs de morale institutionnels reconfigure-t-elle la production de l'ordre public à l'Aéroport International de Ndjili en un espace d'ordre négocié ?

Pour déployer toute la complexité de cette problématique, il convient de convoquer à nouveau le concept d'« entrepreneur de morale » forgé par Howard S. Becker dans *Outsiders*, où il analyse la figure de ceux qui créent, légitiment et font appliquer les règles au nom d'un ordre social supérieur. Pour que cette entreprise de moralisation et de contrôle social réussisse, l'agent doit être investi d'une autorité symbolique indiscutable et soutenu par une infrastructure institutionnelle solide. Or, le terrain de l'aéroport de Ndjili nous confronte à un paradoxe majeur : l'Etat congolais opère une véritable invalidation systémique de ses propres entrepreneurs de morale, car privés de salaires décents, contraints parfois de rentrer à pied dans leurs quartiers après leur service par manque de logistique, et travaillant dans des bureaux dont ils constatent le délabrement, ces agents souffrent d'un déficit aigu de reconnaissance. Cette invalidation matérielle produit une rupture radicale dans la relation entre la règle de droit formelle et son application, puisque l'agent de contrôle, dépouillé de son autorité substantielle, ne peut plus se positionner dans une posture de domination verticale face aux usagers et aux marginaux de l'espace aéroportuaire. Face à ce diagnostic, cette recherche défend une thèse centrale, résolument ancrée dans les théories constructivistes de la réaction sociale, postulant que l'insécurité structurelle et matérielle des acteurs de contrôle n'annule pas la production de la sécurité à l'Aéroport International de Ndjili, mais qu'elle force plutôt la transition radicale d'un modèle de contrôle

panoptique et descendant vers une régulation informelle, horizontale et symbiotique, coproduite activement par les contrôleurs institutionnels et les déviants désignés que sont les *Tcheckeurs*.

Outre l'introduction, cette étude s'articule autour de quatre (4) sections : la première pose les repères épistémologiques fondamentaux de la recherche en mobilisant la théorie de la bureaucratie de terrain élaborée par Michael Lipsky (1980). La deuxième section analyse le mécanisme d'auto-étiquetage et d'effondrement de la distance critique, en exploitant les données empiriques relatives à la matérialité de la précarité et à la proximité résidentielle avec les *Tcheckeurs*, illustrant le basculement théorisé par Howard S. Becker. La troisième section examine les dynamiques concrètes de cette coproduction interactionniste de l'ordre, décryptant les alliances symbiotiques et les pratiques de déprofessionnalisation à l'aune des travaux de Thomas Bierschenk et Jean-Pierre Olivier de Sardan (2014). La dernière section s'attache à déconstruire le regard du public et le phénomène de contre-étiquetage de l'institution, mettant en évidence la boucle de rétroaction et la perte de légitimité de la souveraineté pénale, pour jeter les jalons théoriques d'une réforme de la sécurité publique qui s'émancipe de la surveillance panoptique décrite par Michel Foucault (1975).

1. Repères épistémologiques : de la sécurité substantielle à l'ordre négocié

La sécurité dans les grands espaces infrastructurels d'Afrique subsaharienne, et particulièrement en République Démocratique du Congo, a longtemps été pensée par les sciences politiques et administratives sous le prisme du manque, de la faillite ou de l'écart pathologique par rapport à un idéal-type wébérien. Lorsqu'on aborde l'Aéroport International de Ndjili à Kinshasa, la tentation est grande pour le chercheur de mesurer l'efficacité sécuritaire à l'aune des seuls manuels de procédures, des décrets ministériels ou des standards internationaux édictés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Cette approche, que l'on peut qualifier de « sécurité substantielle », postule que la sécurité existe dès lors que les textes juridiques sont promulgués et que les structures organiques sont formellement en place.

Pourtant, une immersion ethnographique au cœur de cette scène frontalière impose un basculement paradigmatique. Pour la criminologie de la réaction sociale, la sécurité n'est pas une substance immanente enfermée dans les codes juridiques ; elle est un construit social, une performance quotidienne, un flux d'interactions où la norme officielle n'est qu'une ressource parmi d'autres. Le passage de la sécurité substantielle à l'ordre négocié exige une double déconstruction épistémologique. D'une part, il s'agit de comprendre comment les agents de première ligne, dans le contexte postcolonial,

réinventent l'action publique à partir de leur pouvoir discrétionnaire. D'autre part, il convient de théoriser cet espace non pas comme le lieu d'un panoptisme d'Etat infaillible, mais comme le théâtre d'un ordre fluide, fragmenté et négocié au ras du sol.

1.1. L'analyse du pouvoir discrétionnaire à l'aéroport de Ndjili

Pour appréhender la réalité de la production sécuritaire à l'Aéroport International de Ndjili, il est indispensable de mobiliser le concept de *Street-Level Bureaucracy* (bureaucratie de terrain) formalisé par le sociologue américain Michael Lipsky dans son ouvrage fondateur *Street-Level Bureaucracy: Dilemmas of the Individual in Public Services* (1980). Lipsky y démontre de manière implacable que « les décisions des agents de terrain, les routines qu'ils établissent et les dispositifs qu'ils inventent pour faire face aux incertitudes et aux pressions de leur travail deviennent en réalité les politiques publiques qu'ils sont censés appliquer » (Lipsky, 1980, p. 13). Dans l'environnement de l'aéroport de Ndjili, ce ne sont pas les circulaires de la haute hiérarchie policière, les ordonnances présidentielles ou les résolutions ministérielles qui définissent l'ordre quotidien ; ce sont les pratiques discrétionnaires des policiers de la Régie des Voies d'Aériennes (RVA), des agents de la Direction Générale de Migration (DGM), des douaniers de la DGDA et des services de sécurité aéroportuaire opérant directement au guichet, dans les couloirs de filtrage et sur le tarmac. L'observation empirique de ce terrain montre que l'agent de première ligne dispose d'une autonomie considérable, paradoxalement renforcée par la précarité même de son environnement de travail. Lorsqu'un agent est confronté à un flux massif de passagers lors des heures de pointe (les « vagues » de départs vers l'Europe ou l'Afrique australe), la règle formelle de contrôle exhaustif devient matériellement impossible à exécuter. Les files d'attente s'allongent, la chaleur est suffocante, les outils technologiques (scanners, terminaux informatiques) subissent des pannes récurrentes ou des délestages électriques intempestifs. C'est à ce moment précis que s'active le pouvoir discrétionnaire décrit par Lipsky. L'agent n'applique plus la loi ; il la trie, la suspend ou la monnaie. Il opère une sélection rapide des corps et des bagages, fondée sur des indices informels, des compétences interactionnelles et des jugements de faciès.

La salle d'embarquement et le guichet deviennent alors des espaces de micro-décisions souveraines. Un agent de la DGM au poste de contrôle des passeports peut décider de ralentir scrupuleusement l'examen d'un document pour inciter à une transaction, ou à l'inverse, accélérer le passage d'un voyageur parrainé par un *Tcheckeur* (intermédiaire informel). Les décrets ministériels qui interdisent formellement l'accès du tarmac ou de la zone de tri des bagages aux

personnes non autorisées volent en éclats face à la matérialité des rapports de force et des solidarités de survie. Les agents de terrain justifient ces écarts par l'urgence pragmatique et l'obligation de fluidifier le trafic tout en assurant leur propre subsistance. Ainsi, la politique sécuritaire réelle de l'aéroport ne s'écrit pas dans les bureaux feutrés des ministères à la Gombe, mais s'invente à chaque seconde au niveau des barrières physiques l'aéroport de Ndjili, confirmant la thèse de Lipsky selon laquelle la rue ou ici le terminal est le véritable lieu de naissance de l'Etat.

Cette autonomie de la bureaucratie de terrain prend une coloration spécifique lorsqu'elle est transposée dans le contexte d'un Etat postcolonial africain. Pour comprendre les fondements structurels de ces pratiques discrétionnaires, il faut inscrire l'analyse dans le sillage des travaux de Thomas Bierschenk et Jean-Pierre Olivier de Sardan (2014). Ces auteurs proposent de rompre avec les paradigmes de la « faillite de l'Etat » pour étudier « l'Etat en pratique », c'est-à-dire l'administration telle qu'elle fonctionne réellement au quotidien, au-delà des façades institutionnelles et des rhétoriques légales. Ils mettent en évidence l'existence de « normes pratiques », qu'ils définissent comme « les règles du jeu informelles mais largement partagées qui régulent les comportements réels des bureaucrates, en deçà, à côté ou à l'encontre des normes officielles » (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014, p. 45).

A l'aéroport de Ndjili, la production de la sécurité est entièrement gouvernée par ces normes pratiques. L'observation directe révèle que les agents de sécurité n'agissent pas dans un vide normatif ou dans l'anarchie pure ; ils obéissent à des codes de conduite informels extrêmement rigides. Par exemple, la règle de la « redevance de courtoisie » ou du « droit de passage » est une norme pratique intériorisée par l'ensemble du personnel aéroportuaire. Le policier sait exactement quelle part de la transaction captée auprès d'un voyageur ou d'un *Tcheckeur* doit être reversée à son supérieur hiérarchique pour garantir sa protection et le maintien de son poste d'observation stratégique. C'est ce que Bierschenk et Olivier de Sardan appellent la « négociation permanente de l'autorité publique », où la fonction administrative est vécue comme une ressource économique légitime dans un contexte de précarité salariale chronique (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014, p. 47).

Ce fonctionnement réel de l'administration s'éclaire également à la lumière des thèses du sociologue Dominique Darbon concernant « la politique administrative en Afrique » et le concept d'hybridation des normes administratives. Dans son article sur *La politique administrative en Afrique : Un modèle introuvable ?* (2001), Darbon démontre que les administrations africaines postcoloniales se caractérisent par une superposition et une interpénétration constante entre la rationalité bureaucratique moderne importée d'Occident et

les rationalités sociales, clientélistes ou communautaires endogènes. Il écrit que « l'acteur administratif en Afrique est pris dans un faisceau d'obligations contradictoires : il doit répondre simultanément aux exigences formelles de son statut légal et aux pressions relationnelles de son réseau social » (Darbon, 2001, p. 22).

A l'aéroport de Ndjili, cette hybridation est omniprésente. Lorsqu'un agent de sécurité refuse de fouiller les colis suspects d'un commerçant transfrontalier parce que ce dernier est un « frère de communauté » ou parce qu'il a été introduit par un notable politique, l'agent ne commet pas simplement un acte de corruption isolé ; il arbitre, de manière pragmatique, entre deux systèmes normatifs concurrents mais également contraignants. La norme bureaucratique internationale (la sécurité aéroportuaire) s'hybride avec la norme de la solidarité socio-économique et du clientélisme de survie. L'ordre de service officiel n'est jamais appliqué de manière brute ; il subit une traduction sémantique et culturelle qui le rend compatible avec la condition de vulnérabilité de l'agent. La sécurité publique devient alors le produit de cette hybridation permanente, un agencement fluide où le tampon officiel et le passe-droit informel s'articulent pour maintenir une paix sociale précaire au sein de l'infrastructure.

1.2. La critique du panoptisme à l'aéroport de Ndjili

Le modèle théorique classique pour penser l'espace de contrôle frontalier et aéroportuaire moderne est celui du Panoptique, conceptualisé par Michel Foucault (1975). Il décrit le panoptisme comme une technologie de pouvoir architecturale et politique universelle, visant à imposer une discipline totale à travers une surveillance continue, invisible et capillaire. Le pouvoir panoptique automatise et désindividualise le contrôle, plaçant les individus sous un regard permanent qui intériorise la contrainte : « Celui qui est soumis à un champ de visibilité, et qui le sait, reprend à son compte les contraintes du pouvoir ; il les fait jouer spontanément sur lui-même ; il inscrit en lui-même le rapport de pouvoir dans lequel il joue simultanément les deux rôles ; il devient le principe de sa propre assujettissement » (Foucault, 1975, p. 202). Dans les aéroports occidentaux, ce panoptisme est matérialisé par la prolifération des caméras de surveillance à reconnaissance faciale, les portiques biométriques et les algorithmes de détection des comportements déviants, créant un espace lisse où le corps du passager est entièrement tracé et discipliné. L'analyse ethnographique de l'Aéroport International de Ndjili brise cette illusion panoptique. Certes, l'architecture formelle de l'aéroport mime les dispositifs de surveillance totale (présence de caméras, de vitres sans tain, de zones d'accès restreint). Mais en pratique, ce réseau de surveillance est profondément troué et

fragmenté. L'invalidation économique et matérielle des agents de contrôle par l'Etat paralyse l'exercice du pouvoir panoptique. Le policier congolais placé sous une caméra de surveillance ne cherche pas à se faire le relais invisible d'une discipline d'Etat descendante ; il doit, pour survivre, contourner ce regard ou l'intégrer dans ses stratégies de captation de rente. Les angles morts des caméras deviennent des espaces hautement valorisés, des « zones de transaction » où se négocient les passe-droits et les arrangements financiers avec les voyageurs et les *Tcheckeurs*.

L'environnement de N'djili ne fonctionne pas comme une machine disciplinaire automatisée, mais selon le modèle de l'« ordre négocié » théorisé par le sociologue interactionniste Anselm Strauss (1978). Ce dernier formule une critique radicale des visions structurales rigides de la sociologie, affirmant qu'aucune organisation sociale ne peut maintenir son ordre par la seule force de ses règlements formels. Il postule que « les règles sont toujours limitées, ambiguës, élastiques et sujettes à interprétation ; par conséquent, l'ordre social d'une organisation est un accomplissement continu, un équilibre instable et dynamique qui doit être constamment négocié, renouvelé et reconstruit par les acteurs à travers des processus de transaction quotidiens » (Strauss, 1978, p. 235). A l'aéroport de Ndjili, l'ordre sécuritaire est le fruit de cette négociation permanente. Chaque interaction au guichet de douane ou au contrôle des bagages est une micro-négociation. Le droit positif n'est pas appliqué de manière monolithique ; il sert de base de négociation. Lorsqu'un douanier brandit le règlement interdisant l'exportation d'une certaine marchandise, il ne cherche pas nécessairement à confisquer l'objet pour appliquer la loi de l'Etat, mais à établir un rapport de force initial qui déterminera le montant de la transaction informelle nécessaire pour suspendre la règle. Le voyageur, de son côté, évalue la vulnérabilité de l'agent, fait jouer ses propres réseaux de connaissances (*le phénomène du parrainage*) ou mobilise son capital financier pour acheter sa fluidité temporelle. La sécurité à la frontière cesse d'être une imposition verticale du pouvoir foucaldien pour devenir un marché interactionnel horizontal, où la stabilité de l'infrastructure est garantie non pas par l'absence d'écarts, mais par la fluidité et la prévisibilité des arrangements.

1.3. La posture de la criminologie de la réaction sociale

En adoptant la grille de lecture de la criminologie de la réaction sociale, ce travail opère une rupture épistémologique majeure avec la criminologie du passage à l'acte. La criminologie de la réaction sociale, ancrée dans les théories interactionnistes et constructivistes de la déviance, refuse de définir la criminalité ou le désordre comme des essences objectives préexistantes à l'action institutionnelle. Elle s'intéresse prioritairement aux processus de

définition, de désignation, d'étiquetage et de filtrage par lesquels les instances de contrôle social socialisent et construisent la déviance. Dans cette perspective, la sécurité ne se définit pas de manière substantielle comme une « absence d'infractions », une pureté légale ou un état de calme absolu garanti par l'éradication des comportements marginaux. Elle est redéfinie de manière constructiviste comme le résultat provisoire, instable et fluide d'un compromis pragmatique entre les acteurs en présence.

Cette posture théorique permet de relire les phénomènes de collusion et d'informalité observables à l'aéroport de Ndjili non pas comme des symptômes d'anarchie ou de criminalité pure (ce que ferait la criminologie positiviste), mais comme les modalités concrètes de production d'un ordre public alternatif. La déviance des agents de sécurité (la captation de rente, la tolérance des activités des *Tcheckeurs*) et la déviance des usagers s'interpénètrent dans une boucle d'interaction continue. L'infraction formelle est neutralisée par le compromis social. Par exemple, l'activité des *Tcheckeurs* (ces intermédiaires informels qui prennent en charge les bagages et les formalités des passagers en contournant les circuits officiels) est officiellement criminalisée par les règlements aéroportuaires. Pourtant, l'observation montre qu'ils font partie intégrante de l'appareil sécuritaire de l'aéroport. Les policiers tolèrent leur présence et co-produisent l'ordre avec eux, car les *Tcheckeurs* régulent les flux de passagers indisciplinés, canalisent les tensions et reversent une partie de leurs gains aux instances de contrôle. La réaction sociale institutionnelle à l'aéroport de Ndjili n'est donc pas une réaction d'exclusion punitive ou de répression aveugle; elle est une réaction de régulation symbiotique. L'instance de contrôle utilise sa capacité de désignation déviante (la menace d'arrestation ou de confiscation) comme un instrument de chantage interactionnel pour intégrer l'informel dans un système de gestion de l'espace. Le compromis se substitue à la sanction. La sécurité réelle produite dans ce contexte postcolonial est un agencement hybride, où la survie économique des agents, la tolérance négociée des illégalismes et le maintien minimal des flux internationaux trouvent un point d'équilibre précaire. C'est cet ordre négocié, né de la rencontre entre la vulnérabilité matérielle de l'Etat et l'inventivité pragmatique des acteurs de terrain, qui constitue la véritable grammaire de la sécurité à l'Aéroport International de Ndjili.

2. L'inversion de la vulnérabilité sécuritaire

La criminologie interactionniste classique, principalement portée par les travaux de l'école de Chicago, s'est historiquement focalisée sur la capacité des structures étatiques et de leurs agents à apposer un stigmate déviant sur les individus situés à la marge du système légal. L'appareil de contrôle y est décrit

comme une machine souveraine d'étiquetage. Pourtant, l'immersion empirique au sein de l'Aéroport International de Ndjili nous confronte à un phénomène d'inversion conceptuelle : l'instance de contrôle subit sa propre vulnérabilité matérielle de telle sorte qu'elle intériorise d'abord un stigmate d'impuissance. L'étiquetage n'opère plus de manière descendante et unilatérale ; il s'applique d'abord aux agents par eux-mêmes, altérant fondamentalement leur force symbolique avant d'infléchir leurs interactions avec les usagers de la frontière.

2.1. L'analyse criminologique des plaintes des agents

L'examen attentif des données ethnographiques recueillies à l'aéroport de Ndjili révèle une récurrence frappante de verbatims où les agents de sécurité verbalisent leur propre dénuement opérationnel et logistique. Lorsqu'un agent déclare de manière abrupte : « *Nous, on travaille pour sécuriser les gens, mais nous-mêmes on n'est pas en sécurité. Le salaire qu'on nous donne ne suffit même pas pour nourrir la famille* », ou lorsqu'un autre renchérit : « *On nous demande de faire le travail, mais sans moyens. Même les bureaux ne sont pas sécurisés* », le chercheur se trouve face à un discours d'auto-justification de la défaillance. La précarité n'est pas seulement économique ; elle est vécue comme une insécurité physique immédiate, illustrée par la hantise du retour au domicile : « *Après le service, je rentre à pied jusqu'au quartier. Si quelqu'un veut m'attaquer, il peut le faire facilement* ». Ces extraits bruts de terrain ne doivent pas être appréhendés comme de simples jérémiades administratives ou des doléances syndicales ordinaires. Pour le criminologue de la réaction sociale, ils constituent le matériau empirique d'un processus d'auto-étiquetage. Selon les thèses développées par Edwin Lemert (1951), « la déviance ou l'incapacité d'agir d'un acteur institutionnel se structure dès lors qu'il intériorise les définitions négatives de son statut social et matériel » (Lemert, 1951, p. 75).

A l'aéroport de Ndjili, l'agent de police n'entre pas sur la scène frontalière avec l'assurance de l'autorité régalienne ; il s'auto-identifie, avant toute interaction, comme un sujet précarisé, vulnérable et exposé au danger. L'environnement physique même des postes de contrôle agit comme un miroir objectif de cette dégradation statutaire.

2.2. De l'entrepreneur de morale à la « victime abandonnée »

Ce processus d'auto-étiquetage produit une inversion de la posture interactionnelle de l'agent de contrôle. En s'identifiant comme une « victime abandonnée par l'Etat », l'agent opère une neutralisation psychologique de son rôle d'entrepreneur de morale. Comme l'ont démontré Erving Goffman (1963) et Albert Reiss (1971), l'efficacité de l'appareil policier repose fondamentalement sur la gestion de sa « force symbolique » et de sa légitimité

perçue (Goffman, 1963, p. 42 ; Reiss, 1971, p. 114). La coercition n'a besoin d'être physique que lorsque le symbole de l'autorité s'effondre. Or, la conscience aiguë de sa propre vulnérabilité matérielle désarme littéralement la force de coercition symbolique de l'agent à l'aéroport de Ndjili. Ne se sentant ni soutenu, ni protégé, ni dignement rémunéré par l'Etat qu'il est censé incarner, le fonctionnaire de police perd la capacité psychologique d'imposer verticalement la majesté de la loi. Le stigmate d'abandon matériel se traduit par un désengagement moral vis-à-vis des objectifs officiels de la sécurité publique. L'agent ne se perçoit plus comme le garant inflexible d'une frontière internationale, mais comme un travailleur précaire en mode survie. Par conséquent, l'exercice de l'étiquetage pénal traditionnel, qui consiste à traquer, désigner et arrêter le déviant devient une entreprise trop coûteuse socialement et physiquement pour un acteur qui doit rentrer à pied chez lui le soir dans des quartiers mal éclairés. L'insécurité matérielle détruit ainsi la verticalité du contrôle et prépare le terrain à un nivellement horizontal des rapports de force.

2.3. La proximité étiologique avec les Tcheckeurs

Le second facteur d'inversion de la réaction sociale réside dans la promiscuité sociologique entre les agents chargés du contrôle et les acteurs cibles de ce contrôle. A l'aéroport de Ndjili, cette dynamique est matérialisée par la relation complexe qu'entretiennent les forces de police avec les *Tcheckeurs* (commissionnaires, intermédiaires ou facilitateurs informels). Les données de terrain mettent en exergue l'effondrement de l'altérité sociale entre ces deux groupes : *« Le Tcheckeurs que vous voyez ici, ce sont nos voisins, ce n'est pas facile d'agir contre eux »*. Ce continuum résidentiel témoigne d'une absence de ségrégation spatio-sociale entre contrôleurs et contrôlés. Les agents de sécurité de l'aéroport de Ndjili et les *Tcheckeurs* partagent les mêmes quartiers populaires périphériques de la commune de N'djili, de Masina ou de Kimbanseke. Ils fréquentent les mêmes marchés, habitent les mêmes parcelles de location, et font face aux mêmes coupures d'eau et d'électricité. Cette proximité physique et sociale brise ce que la criminologie de l'ordre public qualifie de « distance critique ». Pour qu'une instance de contrôle puisse appliquer de manière rigide, impersonnelle et froide la norme pénale, elle doit maintenir une distance sociale objective avec les populations cibles, garantissant l'immunité émotionnelle du bureaucrate wébérien. Dès lors que cette distance s'effondre, l'étiquetage déviant devient difficile, voire impossible, car il impliquerait de criminaliser son propre environnement de socialisation primaire.

2.4. L'horizontalisation de la réaction sociale par la communauté d'habitus

En partageant les mêmes espaces de vie et, fondamentalement, le même *habitus* de survie économique que les marginaux de l'aéroport, l'agent de police perd les ressorts psychologiques nécessaires à l'application aveugle de la loi. Cette configuration s'éclaire à la lumière des analyses de Laurent Fourchard (2011), où il démontre que l'action policière en milieu urbain africain est constamment prise en otage par des « logiques de proximité relationnelle et des solidarités de voisinage qui court-circuitent les mandats institutionnels officiels » (Fourchard, 2011, p. 58). De même, on retrouve ici ce que David Garland qualifie de reconfiguration de la souveraineté pénale sous l'effet des solidarités communautaires locales où les contrôleurs préfèrent négocier l'ordre plutôt que d'activer la fracture pénale (Garland, 2001, p. 109). A l'aéroport de Ndjili, la réaction sociale institutionnelle se sédimente ainsi de manière horizontale. Le policier et le *Tcheckeur* se reconnaissent mutuellement comme des acteurs engagés dans une même lutte pour la reproduction matérielle de leurs ménages respectifs. Le délit ou l'informalité du *Tcheckeur* n'est plus perçu par l'agent comme une agression contre l'ordre public de l'Etat, mais comme une activité économique légitime, parallèle à sa propre quête de compléments salariaux.

L'étiquetage se désactive face à la solidarité de condition. Agir de manière coercitive contre le *Tcheckeur* voisin du quartier équivaudrait à briser un équilibre communautaire extra-aéroportuaire et à s'exposer à des sanctions sociales ou à des mesures de rétorsion directes dans l'espace résidentiel. L'instance de contrôle renonce ainsi à sa fonction de rupture et s'intègre volontairement dans un réseau d'interconnaissances où la norme formelle est constamment mise en veilleuse au profit d'une paix sociale de voisinage.

3. La coproduction interactionniste de l'ordre et logiques de survie

L'effondrement de la verticalité du contrôle et l'horizontalisation des rapports sociaux à l'Aéroport International de Ndjili ne débouchent pas sur un état de chaos ou d'anomie pure. Au contraire, ils ouvrent la voie à une réorganisation pragmatique des pratiques de terrain. La sécurité y est produite à travers des interactions quotidiennes où la déprofessionnalisation des agents devient une modalité paradoxale de gestion des flux, et où la collusion entre flics et intermédiaires se structure sous la forme d'une alliance symbiotique. Cette section décrypte les mécanismes par lesquels la règle formelle s'efface pour devenir une monnaie d'échange au sein de cet ordre négocié.

3.1. L'analyse des tactiques de transaction au guichet

Les discours des acteurs récoltés sur le terrain illustrent de manière limpide la manière dont la transgression de la règle est normalisée au cours de

l'interaction sécuritaire. Un usager ou un observateur note avec détachement : « *Quand quelqu'un t'attrape avec un problème, il cherche à négocier…* », tandis qu'un agent résume la philosophie ambiante par cette formule lapidaire : « *Les règles existent, mais chacun fait comme il peut pour survivre* ».

Ces verbatims mettent en lumière une réalité fondamentale : la déprofessionnalisation (caractérisée par l'abandon des standards techniques de contrôle au profit de l'arrangement financier) n'est pas vécue par les acteurs comme un acte de délinquance, mais comme une tactique d'adaptation sémantique et matérielle. Pour théoriser cette dynamique, il convient de convoquer l'apport de Michael Lipsky concernant les stratégies d'adaptation des *street-level bureaucrats* face à la pénurie chronique de ressources. Dans cet ouvrage, Lipsky consacre un chapitre entier à l'analyse des « techniques de rationnement, de sélection et de simplification des tâches » développées par les agents pour rendre leur charge de travail supportable (Lipsky, 1980, p. 83).

A l'aéroport de Ndjili, la négociation financière est précisément une technique de simplification interactionnelle. Face à un « problème » (un passeport non valide, un visa douteux, un excès de bagages, l'absence de certificat de vaccination), l'application stricte de la procédure officielle exigerait de l'agent la rédaction d'un procès-verbal, l'interpellation du passager, le transfert vers des cellules de rétention et la confrontation avec la hiérarchie. Toutes ces étapes formelles consomment du temps, de l'énergie bureaucratique, et n'apportent aucun bénéfice matériel à l'agent précarisé. La négociation immédiate permet de court-circuiter cette lourdeur administrative. Le « problème » est converti en une valeur marchande, transformant instantanément le face-à-face conflictuel en une transaction commerciale pacifiée.

3.2. La règle comme ressource négociable et la neutralisation des infractions

Dans cette perspective constructiviste, la règle formelle change radicalement de statut épistémologique. Elle n'est plus une barrière infranchissable ou un impératif catégorique ; elle devient une ressource négociable, un capital sémantique que l'agent mobilise pour asseoir sa position dans la transaction. Ce phénomène s'articule parfaitement avec la théorie des « techniques de neutralisation » développée par Gresham Sykes et David Matza (1957). Ces auteurs démontrent que les acteurs qui transgressent les normes ne rejettent pas nécessairement les valeurs globales de la société, mais développent des justifications discursives pour rendre leurs actions acceptables à leurs propres yeux : notamment la « négation de la responsabilité » (*je suis forcé par la précarité*) ou l'« appel à des loyautés plus hautes » (*je dois nourrir ma famille*) (Sykes et Matza, 1957, p. 667).

L'expression « *chacun fait comme il peut pour survivre* » est le paroxysme de cette neutralisation éthique. La déprofessionnalisation est rationalisée comme une nécessité vitale dictée par la faillite de l'Etat employeur. L'infraction administrative est sémantiquement vidée de sa charge déviante pour être requalifiée en un « arrangement pragmatique d'intérêt mutuel ». Le passager achète son temps et sa tranquillité, tandis que l'agent acquiert sa pitance quotidienne. La sécurité globale de l'aéroport est ainsi stabilisée par cette micro-régulation transactionnelle, qui prévient les explosions de frustration et maintient une fluidité mécanique au sein de l'infrastructure frontalière, au détriment de la rigueur légale.

3.3. L'analyse des alliances de terrain

Au-delà des transactions ponctuelles entre agents et voyageurs, la production de l'ordre à l'aéroport de Ndjili repose sur des structures de coopération durables qui lient l'instance de contrôle aux réseaux informels. La porosité du système est ouvertement admise par les acteurs : « *Certains agents collaborent avec les Tcheckeurs… Quand tu n'as rien, tu peux être tenté* ». Cette déclaration ethnographique dévoile une porosité systémique, une zone grise où la frontière entre légalité et illégalité s'estompe au profit d'une organisation du travail partagée. Cette réalité empirique exige l'abandon d'une lecture binaire qui opposerait la police (garante de la loi) aux *Tcheckeurs* (agents de la déviance). Elle s'éclaire magistralement à la lumière des thèses d'Anselm Strauss sur la nature transactionnelle des organisations complexes. Dans *Negotiations* (1978), Strauss démontre que « l'ordre concret au sein d'une institution repose souvent sur des arrangements de travail secrets ou semi-officiels conclus entre des groupes ayant des intérêts divergents, mais contraints de coopérer pour assurer le fonctionnement de la machine globale » (Strauss, 1978, p. 112).

A l'aéroport de Ndjili, la collusion entre policiers et commissionnaires n'est pas une anomalie dysfonctionnelle ou une scorie des pratiques corruptives; c'est le mode de gouvernance endogène de l'infrastructure. Cette collaboration se structure sous la forme d'une alliance symbiotique, une relation d'interdépendance fonctionnelle absolue où chaque acteur trouve sa rationalité. Le *Tcheckeur* a impérativement besoin de la couverture de l'agent de contrôle, de sa tolérance bienveillante et de son badge d'accès pour pénétrer dans les zones réglementées (enregistrement, douane, tri bagages) et y guider ses clients VIP ou ses marchandises e. Sans l'agent, le *Tcheckeur* est un intrus criminalisé, passible d'expulsion. A l'inverse, l'agent de police a structurellement besoin du *Tcheckeur*. Ne disposant pas de la légitimité sociale ni de l'agilité relationnelle pour aborder de front les passagers et leur extorquer directement des fonds de

manière visible (sous peine de déclencher des scandales ou d'être dénoncé par des caméras ou des témoins), l'agent délègue cette tâche ingrate au *Tcheckeur*. Le commissionnaire informel agit comme le démarcheur, le courtier de la rente policière. Il capte le client, négocie le prix du passe-droit, encaisse l'argent et restitue sa quote-part à l'agent sous des formes discrètes (*un serrage de main, un billet glissé dans un passeport*). Nous sommes ici au paroxysme de la coproduction informelle de l'ordre public, un concept central de la criminologie du Sud qui prolonge les intuitions de Thomas Bierschenk et Jean-Pierre Olivier de Sardan (2014) sur l'interpénétration des logiques marchandes et administratives (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014, p. 52). L'ordre aéroportuaire à l'aéroport de Ndjili est le résultat de ce pacte tacite de non-agression et de partage des bénéfices. La criminalisation officielle des *Tcheckeurs* par les textes de lois n'est réactivée que de manière rituelle ou théâtrale, par exemple, lors des visites d'inspections officielles des autorités ministérielles ou des délégations internationales de l'OACI, pour donner le change d'un Etat souverain et panoptique. Dès que la scène se vide de ses inspecteurs, la norme pratique reprend ses droits, et l'alliance symbiotique se remet en marche, démontrant que la frontière à l'aéroport de Ndjili se gère par la porosité et non par l'exclusion.

4. Le regard du public et reconfiguration de la souveraineté pénale

La production de l'ordre public au sein de l'Aéroport International de Ndjili ne peut se comprendre de manière isolée, dans un simple face-à-face entre l'agent de contrôle et l'acteur déviant. Dans la criminologie de la réaction sociale, la sécurité est un processus interactionnel global qui englobe également le public, c'est-à-dire les usagers de l'infrastructure, les familles des voyageurs, les passagers transfrontaliers et la communauté urbaine environnante. Ce regard social agit comme une force normative à part entière. Il ne se contente pas de subir ou d'observer le contrôle institutionnel; il l'interprète, le qualifie et lui applique un contre-étiquetage permanent qui redéfinit en profondeur les contours de la souveraineté pénale de l'Etat congolais.

4.1. L'analyse de la défiance publique et de la suspicion systémique

Les données qualitatives recueillies auprès des agents de terrain mettent en exergue l'existence d'une fracture symbolique profonde entre la police et les citoyens qu'elle est censée protéger. La dégradation de la perception sociale des forces de sécurité est ouvertement admise par les fonctionnaires eux-mêmes : « *La population ne fait pas confiance aux policiers…* ». Cette absence de confiance se double d'un procès d'intention permanent quant aux motivations réelles de l'action policière : « *Les gens pensent toujours qu'on veut de l'argent* ».

L'observation des interactions dans le hall de départ ou aux barrières d'accès montre que chaque injonction réglementaire formulée par un agent est immédiatement accueillie par le public avec scepticisme, ironie ou hostilité feutrée. Pour le criminologue, ces verbatims décrivent un mécanisme d'« étiquetage en retour » ou de contre-étiquetage. Si l'Etat dispose historiquement du monopole de la désignation déviante légitime, le public à l'aéroport de Ndjili réactive son propre pouvoir de désignation en opposant un stigmate permanent à l'instance de contrôle. L'agent de police n'est plus perçu comme le représentant de l'ordre régalien ou de la justice, mais comme un prédateur économique en uniforme, un racketteur institutionnel. Cette suspicion populaire devient une force normative informelle : elle présuppose les pratiques corruptives avant même que l'acte ne soit posé. Dès lors, le citoyen qui franchit la frontière aéroportuaire n'adopte pas une posture de soumission civique face à la règle, mais une posture de vigilance, de contournement ou de négociation préventive, validant l'idée que l'ordre public est un espace de marchandage généralisé.

4.2. La boucle de rétroaction et la destruction de la légitimité symbolique

Ce phénomène de contre-étiquetage s'analyse avec pertinence à la lumière du concept de « boucle de rétroaction négative » de l'ordre public, formalisé par le criminologue Mark Shaw dans ses recherches sur la police et la criminalité dans les contextes de transition et de fragilité institutionnelle. Shaw démontre que « lorsque les instances de contrôle sont perçues par la population comme structurellement corrompues ou inefficaces, il s'établit un cercle vicieux où la défiance publique détruit la légitimité de l'autorité étatique, ce qui pousse en retour les agents à se replier encore plus profondément dans les pratiques informelles et les logiques de survie personnelle » (Shaw, 2000, p. 43).

A l'aéroport de Ndjili, cette boucle de rétroaction est pleinement active. Le stigmate permanent appliqué par la population sur les policiers (*le flic « corrompu »*) produit un effet d'aliénation institutionnelle. Se sentant a priori condamné par le tribunal de l'opinion publique, privé de toute gratification symbolique ou de respect civique de la part des usagers, l'agent de première ligne abandonne toute velléité d'éthique professionnelle. L'argument discursif est immédiat : *puisque la population nous méprise et nous considère de toute façon comme des voleurs, il devient rationnel de maximiser la captation informelle de la rente*.Ce repli stratégique dans l'informalité, dicté par le besoin de survie et légitimé par le contre-étiquetage populaire, vient confirmer les préjugés initiaux du public, alimentant indéfiniment la crise de légitimité de l'Etat. La souveraineté pénale s'effondre symboliquement : l'uniforme ne fait plus loi, il fait transaction.

4.3. La restauration de la légitimité par la rupture de la boucle d'étiquetage

La reconfiguration de la sécurité publique à l'Aéroport International de Ndjili ne saurait dès lors se réduire à l'importation de solutions techniques standardisées, telles que le renforcement de la surveillance électronique ou le durcissement des sanctions disciplinaires descendantes. Dans une perspective constructiviste, pour modifier la nature de la réaction sociale, il faut impérativement briser la boucle de rétroaction négative en agissant sur les conditions structurelles qui produisent l'auto-étiquetage de l'agent et la suspicion du public. La restauration de la légitimité symbolique de l'Etat à la frontière exige une transformation radicale du statut de l'entrepreneur de morale. Cette approche s'articule théoriquement avec les propositions de réforme sectorielle issues de la criminologie critique, notamment les travaux de David Garland sur la refondation des institutions de contrôle social. Garland soutient que « la crédibilité d'une instance de contrôle est indissociable des conditions matérielles et éthiques de son exercice ; une police précarisée par son propre Etat est structurellement condamnée à coproduire le désordre avec son environnement » (Garland, 2001, p. 142). Pour recréer une frontière sémantique et opérationnelle étanche entre le contrôleur et le contrôlé à l'aéroport de Ndjili, il est indispensable de procéder à une sécurisation intégrale de l'instance. Les acteurs de terrain eux-mêmes entrevoient cette solution lorsqu'ils affirment : « *Si l'Etat veut qu'on travaille bien, il doit d'abord s'occuper de nous* ».

4.4. Les trois piliers de la restructuration statutaire

Cette sécurisation de l'instance, pensée comme une condition préalable à toute politique publique efficace, doit reposer sur trois jalons théoriques interconnectés :

- *La sécurisation matérielle et salariale :* L'octroi de salaires décents et réguliers est l'unique mécanisme capable de neutraliser la rationalité économique des « normes pratiques » de survie (Bierschenk & Olivier de Sardan, 2014). En éliminant le besoin vital de capter la rente quotidienne, l'Etat désarme la justification éthique de la déprofessionnalisation.
- *La sécurisation logistique et environnementale :* La réhabilitation des bureaux de contrôle, la stabilisation de l'énergie électrique et la prise en charge des transports des agents (*pour éviter la vulnérabilité de la marche à pied après le service*) permettent de restaurer la dignité statutaire de l'agent. L'infrastructure redevient le support matériel d'un pouvoir étatique respecté et non le symbole d'un abandon institutionnel.
- *La refondation déontologique et la participation communautaire :* La formation continue aux éthiques de la réaction sociale et le contrôle interne doivent

s'accompagner d'une gouvernance transparente, où le public est intégré comme un partenaire du contrôle et non comme une cible prédatrice.

C'est à ce prix que l'agent pourra abandonner son habitus de « victime » pour endosser à nouveau, de manière légitime, le rôle d'entrepreneur de morale, permettant à la frontière de retrouver sa fonction de filtrage légal.

Conclusion

Au terme de cette analyse menée au cœur de l'Aéroport International de Ndjili, l'analyse constructiviste du paradoxe sécuritaire valide pleinement les hypothèses de la criminologie de la réaction sociale. Cette recherche a démontré de manière empirique et théorique que la sécurité publique, dans ce contexte postcolonial, ne peut être dissociée des conditions de vie et de travail des acteurs chargés de sa production. L'ordre observable à l'aéroport de Ndjili n'est pas le produit mécanique de l'application du droit positif, mais un construit social permanent, un équilibre fluide et dynamique issu de ce qu'Anselm Strauss qualifie d'ordre négocié (Strauss, 1978, p. 234).

Ce paradoxe sécuritaire se résout dans la compréhension d'une dialectique de la double précarité : la rencontre systémique entre la précarité matérielle de l'agent de police (l'instance de contrôle invalidée) et la précarité économique du *Tcheckeur* (le déviant désigné en quête de subsistance). Loin de produire l'anarchie totale, cette friction accouche d'une alliance symbiotique et d'une horizontalisation de la réaction sociale. La déprofessionnalisation et le contournement des règles formelles apparaissent alors comme des techniques d'adaptation rationnelles permettant de stabiliser provisoirement l'infrastructure aéroportuaire tout en assurant la reproduction sociale des acteurs de terrain. L'invalidation des entrepreneurs de morale par l'Etat force ainsi le passage d'une surveillance panoptique descendante à une coproduction transactionnelle de l'ordre public. Au-delà du cas spécifique de l'aéroport de Ndjili, cette étude ouvre des perspectives épistémologiques majeures pour le développement d'une **c**riminologie du Sud, particulièrement nécessaire dans l'espace académique africain. Pendant des décennies, l'analyse du crime, de la déviance et de la police dans les pays du Sud global a été emprisonnée dans des grilles de lecture eurocentrées, positivistes et normatives, qui se contentaient de diagnostiquer la « défaillance étatique », la « faillite institutionnelle » ou la « corruption pathologique ». Ces approches occidentales s'avèrent incapables de saisir la rationalité interne et la productivité sociale des ordres informels africains. Théoriser l'ordre public dans les espaces frontaliers africains exige d'émanciper la recherche de ces postulats wébériens rigides. La criminologie de la réaction sociale appliquée aux contextes du Sud doit s'attacher à documenter « l'Etat en pratique » (Bierschenk & Olivier de Sardan, 2014), en saisissant les

modes endogènes de régulation, les hybridations normatives et les rationalités interactionnelles qui permettent aux institutions de fonctionner malgré la fragilité des structures macro-politiques. Il ne s'agit pas de romantiser l'informalité ou de légitimer la déprofessionnalisation, mais de les appréhender comme des objets scientifiques denses, des laboratoires de sens où s'invente au quotidien une autre manière de penser le droit, le contrôle et la production de la sécurité à la frontière.

Références bibliographiques

Bayart, J.-F. (1989). *L'Etat en Afrique : La politique du ventre*. Paris, France : Fayard.

Becker, H. S. (1965). *Outsiders : Etudes de sociologie de la déviance* (J.-P. Briand & J.-M. Chapoulie, Trad.). Paris, France : Métailié.

Bierschenk, T., & Olivier de Sardan, J.-P. (Dir.). (2014). *States at work: dynamics of African bureaucracies*. Leyde, Pays-Bas : Brill.

Darbon, D. (2001). La politique administrative en Afrique : Un modèle introuvable ? *Revue française d'administration publique*, (97), 21-32.

Foucault, M. (1975). *Surveiller et punir : Naissance de la prison*. Paris, France : Gallimard.

Fourchard, L. (2011). *Security, crime and policing in African Cities*. Londres, Royaume-Uni : I.B. Tauris.

Garland, D. (2001). *The culture of control: crime and social order in contemporary society*. Chicago, IL : University of Chicago Press.

Goffman, E. (1963). *Stigma: notes on the management of spoiled identity*. Englewood Cliffs, NJ : Prentice-Hall.

Lemert, E. M. (1951). *Social pathology: a systematic approach to the theory of sociopathic behavior*. New York, NY : McGraw-Hill.

Lipsky, M. (1980). *Street-level bureaucracy: dilemmas of the individual in public services*. New York, NY : Russell Sage Foundation.

Reiss, A. J. (1971). *The police and the public*. New Haven, CT : Yale University Press.

Shaw, M. (2000). *Crime and policing in post-apartheid south africa*. Londres, Royaume-Uni : C. Hurst & Co. Publishers.

Strauss, A. (1978). *Negotiations: varieties, contexts, processes, and social order*. San Francisco, CA : Jossey-Bass.

Sykes, G. M., & Matza, D. (1957). Techniques of neutralization: a theory of delinquency. *American Sociological Review*, *22*(6), 664-670. https://doi.org/10.2307/2089195