



UNODC

Office des Nations Unies
contre la drogue et le crime



CRIMINALITÉ TRANSNATIONALE ORGANISÉE EN AFRIQUE DE L'OUEST :

Une Evaluation des Menaces

Février 2013

OFFICE DES NATIONS UNIES CONTRE LA DROGUE ET LE CRIME
Vienne

Criminalité Transnationale Organisée en Afrique de l'Ouest :

Une Evaluation des Menaces



UNODC

Office des Nations Unies
contre la drogue et le crime

Copyright © 2013, Office des Nations-Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC).

Cette publication peut être reproduite en totalité ou en partie, et sous n'importe quelle forme, à des fins éducatives ou non lucratives sans autorisation spéciale du propriétaire du copyright à condition que sa source soit mentionnée. L'ONUDC souhaiterait recevoir un exemplaire de toute publication utilisant le présent ouvrage comme source.

Remerciements

Cette étude a été réalisée sous la responsabilité du Bureau Régional de l'ONUDC pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (ROSEN), Division des Opérations (DO), avec le soutien, en termes de recherche, de la Section d'études et d'analyse des menaces (STAS), Division de l'analyse des politiques et des relations publiques (DPA).

Recherche

James Bevan (consultant – armes à feu), Louise Bosetti, Jenna Dawson-Faber, Neil Ford (consultant – soutage et piraterie), David Izadifar, Ted Leggett (chercheur principal), Marine Mayer (consultante – médicaments frauduleux), Thomas Pietschmann, and James Phillips (consultant – cocaïne).

Conception graphique, support cartographique, édition informatisée

Anja Korenblik, Suzanne Kunnen, Kristina Kuttinig, Deniz Mermerci

Supervision

Aldo Lale-Demoz (Directeur, DO)

Pierre Lapaque (Représentant, ROSEN)

Alexandre Schmidt (ancien Représentant, ROSEN)

Thibault Le Pichon (Chef, STAS)

La préparation de ce rapport n'aurait pas été possible sans les données et informations communiquées par les gouvernements à l'ONUDC et aux autres organisations internationales. L'ONUDC est particulièrement reconnaissant aux gouvernements et aux agents des forces de l'ordre rencontrés dans la région pendant la réalisation de cette recherche.

L'ONUDC remercie tout particulièrement l'ensemble du personnel de l'ONUDC –aux sièges comme aux bureaux de terrain- d'avoir révisé les différentes sections de ce rapport.

L'équipe de recherche est également reconnaissante au grand nombre de fonctionnaires et d'experts lui ayant fourni des informations, des conseils et des commentaires, en particulier aux membres du Groupe de Travail des Nations-Unies sur la criminalité transnationale organisée et le trafic de drogue.

L'ONUDC remercie le gouvernement français pour sa contribution au coût de ce rapport.

MENTIONS LÉGALES

Ce rapport n'a pas été édité de façon formelle.

Le contenu de cette publication ne doit pas être nécessairement considéré comme reflétant les vues et les politiques de l'ONUDC, des Etats membres ou des organisations contributrices, ni leur approbation.

Les désignations employées et la présentation des informations au sein de cette publication n'impliquent en aucune façon l'expression d'une opinion de la part de l'ONUDC ou du Secrétariat des Nations-Unies en ce qui concerne le statut juridique des pays, territoires ou zones, et de leurs autorités, ainsi que le trace de leurs frontières ou limites.

Photos de couverture © United Nations Integrated Peacebuilding Office in Guinea-Bissau et UN Photolibrary

Site web: www.unodc.org



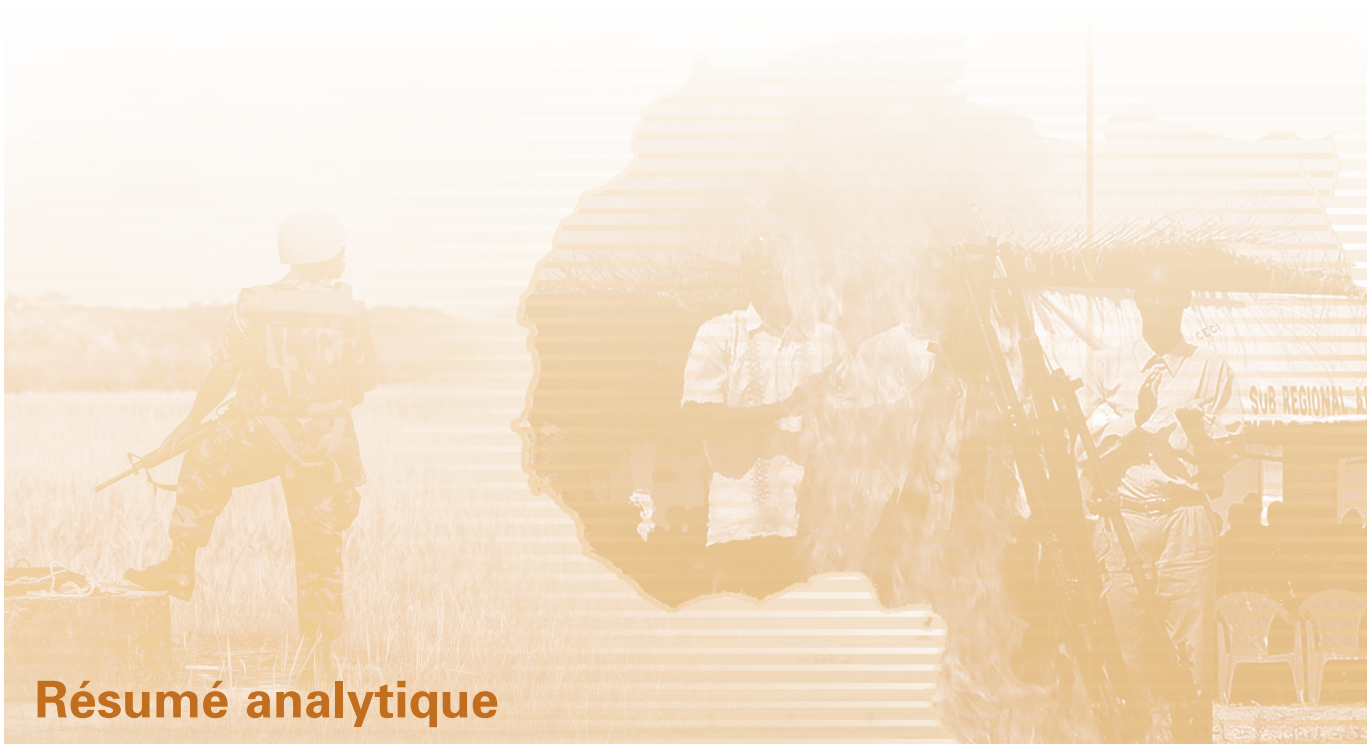
Table des matières

Principales conclusions	1
Résumé analytique	3
Introduction	7
Le flux	
Cocaïne des Andes vers l'Europe, via l'Afrique de l'Ouest	9
Méthamphétamine depuis l'Afrique de l'Ouest vers l'Asie de l'Est	21
Trafic illicite de migrants depuis l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe	27
Trafic d'armes à feu en Afrique de l'Ouest	35
Médicaments essentiels frauduleux depuis l'Asie du Sud et de l'Est vers l'Afrique de l'Ouest	41
Piraterie maritime dans le golfe de Guinée	47
Conclusion	57
Notes de fin	61



Principales conclusions

- Le flux de cocaïne transitant par l'Afrique de l'Ouest semble être tombé à environ 18 tonnes, après avoir culminé à quelque 47 tonnes en 2007. Ces 18 tonnes représenteraient une valeur de gros de 1,25 milliards de dollars US en Europe, procurant des revenus substantiels aux trafiquants d'Afrique de l'Ouest.
- Les moyens par lesquels la cocaïne est transportée depuis l'Amérique du Sud vers l'Europe, via l'Afrique de l'Ouest, ont évolué au cours du temps, en réponse aux efforts des services d'application de la loi. Une grande part de la cocaïne à destination de l'Afrique de l'Ouest transite par le Brésil où des groupes criminels nigériens exportent la drogue. En plus de leurs méthodes traditionnelles par passeurs aériens et envois postaux, ces groupes ont également fait usage récemment de cargaisons conteneurisées et du transport maritime. Depuis l'Afrique de l'Ouest, on constate également l'utilisation croissante du Bénin comme point de départ pour les passeurs aériens.
- La production de méthamphétamine dans la région est également une préoccupation grandissante, deux laboratoires de méthamphétamine ayant été détectés au Nigéria en 2011-2012. Le marché principal pour la méthamphétamine produite en Afrique de l'Ouest se situe en Asie de l'Est et, dans une moindre mesure, en Afrique du Sud. Les revenus provenant du trafic de méthamphétamine produite en Afrique de l'Ouest à destination de l'Asie de l'Est sont particulièrement élevés compte tenu de la nouveauté de ce flux, mais les perspectives de long terme sont limitées en raison de la compétition accrue des producteurs situés dans les marchés de destination.
- Du fait de la crise économique, le flux de migrants faisant l'objet de trafic depuis l'Afrique de l'Ouest à destination de l'Europe a diminué au cours des dernières années. Les routes ont également été sensiblement modifiées, avec des parcours se déplaçant vers l'est.
- Etant donné le nombre d'armes toujours en circulation dans la région du fait des conflits passés, l'importation de larges quantités d'armes à destination de la région est rendue peu nécessaire. La plupart des flux illicites d'armes dans la région résulte du détournement illégal ou du vol d'armes à partir des arsenaux de la police et de l'armée. Le récent afflux d'armes en provenance de Libye, qui pourrait être de l'ordre de 10 000 à 20 000 armes à feu, constitue une grave menace pour la stabilité, une menace qui semble d'ailleurs s'être concrétisée dans le nord du Mali.
- L'incidence des médicaments frauduleux est la plus élevée dans les marchés où les probabilités de détection sont les plus faibles, et non dans les marchés où les profits seraient les plus élevés. Au moins 10% des médicaments importés en circulation en Afrique de l'Ouest sont frauduleux, ce qui pose de sérieux risques en termes de santé publique.
- La piraterie maritime a suscité une attention renouvelée dans le golfe de Guinée, 22 attaques pirates ayant été recensées au large des côtes béninoises en 2011. En 2012, le Togo est devenu à son tour la scène privilégiée des attaques lancées contre des pétroliers. Ces navires font l'objet d'attaques du fait de l'explosion du marché noir pour le carburant en Afrique de l'Ouest.
- Si ces flux de contrebande ne sont pas pris en charge, l'instabilité et le désordre persisteront et il sera difficile de construire des capacités étatiques et de rétablir l'Etat de droit dans la région. Chacun de ces flux nécessite une réponse adaptée car les biens concernés correspondent à différentes sources d'offre et de demande.



Résumé analytique

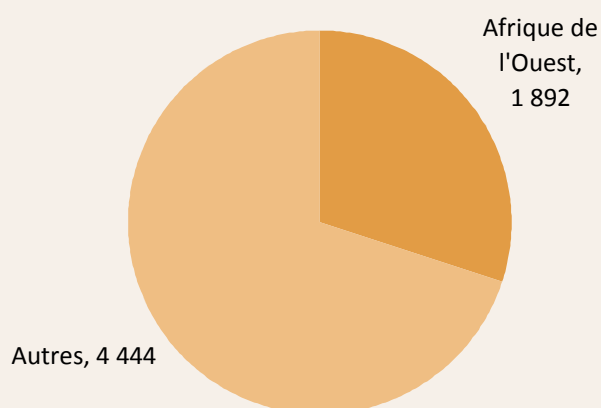
Voilà longtemps que l’Afrique de l’Ouest focalise l’attention des Nations Unies, mais ce n’est que récemment que la communauté internationale a reconnu l’ampleur du problème que constitue la criminalité organisée dans la région. Cette prise de conscience repose essentiellement sur le fait qu’un flux de contrebande en particulier, la cocaïne en l’occurrence, a atteint une proportion telle que sa valeur de vente en gros à l’arrivée en Europe est supérieure au budget de sécurité nationale de nombreux pays de la région. Outre l’évidente menace que pose la cocaïne, la criminalité organisée prend bien d’autres formes qui mettent tout autant en péril la stabilité de la région. Ces problèmes sont à la fois la cause et la conséquence de défaillances de la gouvernance, une dynamique qui est examinée dans ce rapport.

Pour bien comprendre le flux de cocaïne, il convient de le replacer dans son contexte historique. Durant la dernière décennie, le marché mondial de la cocaïne a subi une transformation spectaculaire. Après de nombreuses années de fléchissement, la consommation de cocaïne des États-Unis d’Amérique a chuté très brutalement à compter de 2006, date de l’entrée en vigueur de la nouvelle stratégie de sécurité nationale du Mexique. A contrario, celle de l’Europe a doublé au cours des dix dernières années, et la cocaïne est plus chère en Europe qu’aux États-Unis. Les services européens de répression ayant pris conscience de cette menace, vers le milieu des années 2000, il est devenu plus difficile d’introduire la drogue directement sur le continent européen. Les trafiquants de cocaïne en Amérique du Sud se sont alors mis en quête d’une zone de transit outre Atlantique, et en ont découvert une en Afrique de l’Ouest.

Les trafiquants de cocaïne d’Afrique de l’Ouest, notamment ceux originaires du sud-est du Nigéria, sont présents depuis longtemps sur les marchés mondiaux de la cocaïne, y compris

pris dans la vente de la drogue au détail dans plusieurs pays européens. En 2011, si l’on considère seulement quatre pays pour lesquels des données sont disponibles (Allemagne, Italie, Suisse et Portugal), on constate que 30 % des ressortissants étrangers arrêtés pour trafic de cocaïne venaient d’Afrique de l’Ouest. De petites quantités de drogue transitent depuis longtemps par la région, principalement grâce à des passeurs qui empruntent des vols commerciaux. Toutefois, vers le milieu des années 2000, des saisies de gros volumes de drogue ont été réalisées en série le long des côtes d’Afrique de l’Ouest, et de nombreux passeurs de cocaïne ont été appréhendés dans le même temps sur des vols reliant l’Afrique de l’Ouest à l’Europe. Cela suggérerait un flux de cocaïne d’une valeur de plus d’un milliard de dollars US une fois parvenu à destination.

Origine régionale des trafiquants de cocaïne d’origine étrangère arrêtés en Allemagne, en Italie, en Suisse et au Portugal en 2011



Source: ONUDC, questionnaires annuels (ARQ)

La détection d'expéditions maritimes de cocaïne, tout comme les arrestations de passeurs voyageant sur des vols commerciaux, a atteint un pic en 2007, pour chuter brutalement par la suite. Il reste à déterminer si les flux de cocaïne ont diminué dans des proportions correspondantes, ou si les trafiquants ont simplement trouvé des moyens moins faciles à détecter pour transporter la drogue. Il semblerait qu'ils emploient aujourd'hui différentes voies d'acheminement, dont les expéditions maritimes qui sont devenues bien moins nombreuses, des avions privés (y compris des jets), des envois en conteneurs maritimes, des passeurs aériens et des colis postaux. La méthode de prédilection a évolué au fil des années pour contourner les mesures de répression.

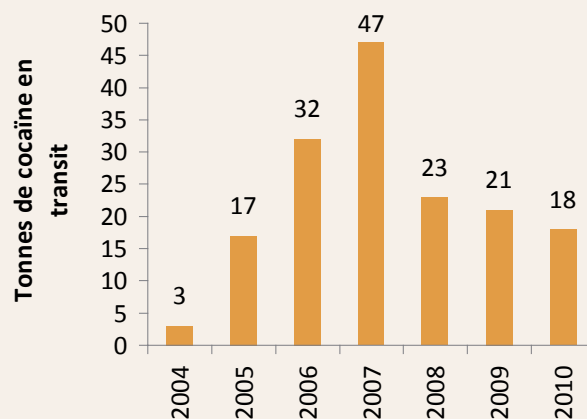
Les menaces liées à ce flux sont multiformes. Aucune étude de consommation méthodologiquement rigoureuse n'ayant été réalisée depuis l'essor de ce flux de cocaïne, on ne sait guère en quoi le fait que l'Afrique de l'Ouest soit devenue une région de transit a modifié la consommation locale de drogue. Il est évident que la corruption liée à la cocaïne a été très préjudiciable pour la gouvernance dans des pays tels que la Guinée-Bissau. La possibilité que le trafic de drogue dans la région puisse potentiellement assurer un revenu à des groupes armés non étatiques, notamment les différentes forces rebelles présentes dans le Sahel et le groupe terroriste Al-Qaïda au Maghreb islamique (AQMI), est particulièrement préoccupante.

D'après l'évaluation des saisies de cocaïne réalisées en Europe, les flux de drogue transitant par la région semblent être tombés à environ 18 tonnes, après avoir culminé à quelque 47 tonnes en 2007. Même si cela est encourageant, il n'est pas besoin de gros volumes de cocaïne pour engendrer des troubles dans une région en butte à la pauvreté et à des problèmes de gouvernance. Le budget militaire de nombre de ces pays est inférieur au prix de vente en gros d'une tonne de cocaïne en Europe.

En fin de compte, le volume réel de drogues en transit dans la région importe moins que les rapports que l'Afrique de l'Ouest entretient avec celui-ci. Il semble qu'une part croissante de ces drogues n'appartient pas aux trafiquants sud-américains qui faisaient jusque-là uniquement appel aux services logistiques des Africains de l'Ouest, mais que ces derniers, assumant une autonomie croissante, se chargent désormais d'importer la drogue dans la région. Cette tendance se manifeste entre autres par la chute du nombre d'expéditions détectées durant les dernières années.

L'apparition d'une production locale de drogues dans la région est également préoccupante. Deux laboratoires de production de méthamphétamine ont été découverts au Nigéria en 2011-2012 et, selon les estimations, 3 000 passeurs aériens auraient acheminé de la méthamphétamine depuis l'Afrique de l'Ouest (Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée, Nigéria et Sénégal, notamment) vers l'Asie (principalement le Japon, la Malaisie, la République de Corée, et

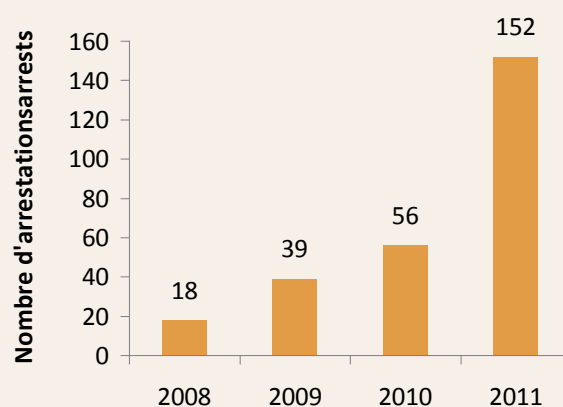
Tonnes de cocaïne pure acheminées vers l'Europe via l'Afrique de l'Ouest, 2004-2010



Source : Estimations de l'ONUDDC

la Thaïlande) en 2010. La vente de la drogue transportée par ces passeurs représente environ 360 millions de dollars US, un revenu non négligeable pour un flux si nouveau. À la différence du flux de cocaïne, le gros des profits a été empoché par des trafiquants d'Afrique de l'Ouest, et pourrait donc tôt ou tard refaire surface dans cette région. L'Afrique du Sud, grosse consommatrice de méthamphétamine, est également approvisionnée par l'Afrique de l'Ouest. Les saisies d'héroïne sont aussi de plus en plus fréquentes, et en volumes croissants, autre indicateur que les groupes d'Afrique de l'Ouest jouent un rôle croissant dans le trafic de drogue mondial.

Passeurs nigériens arrêtés pour trafic de méthamphétamine en Malaisie, 2008-2011



Source : Police royale de Malaisie

Alors que les drogues illicites sont généralement introduites en contrebande, les produits pharmaceutiques transportés par les voies commerciales habituelles posent également problème. Certaines de ces substances peuvent elles aussi alimenter la toxicomanie, comme les opiacés de synthèse. Durant l'année écoulée, au moins 37 tonnes d'antalgiques

illégalement importées ont été saisies en Afrique de l'Ouest, principalement au Bénin et au Togo, dont la plupart étaient probablement destinées aux marchés du Moyen-Orient. Il faut également signaler les médicaments frauduleux, qui ne sont pas ce qu'ils prétendent être. Outre les troubles qu'ils provoquent chez les utilisateurs, certains favorisent l'apparition de pathogènes résistants, et constituent dès lors une menace sanitaire mondiale. On estime que 10 % au moins de l'ensemble des médicaments essentiels qui circulent en Afrique de l'Ouest sont frauduleux. Pour autant, malgré leurs méfaits sur la santé publique, rien ne permet de penser pour l'instant que ces flux alimentent l'instabilité.

Outre les drogues, les répercussions du trafic d'armes sur la sécurité dans la région suscitent une inquiétude considérable. De nombreuses armes utilisées lors d'anciens conflits continuent de circuler, et les détournements d'armes sont fréquents dans les arsenaux officiels. Par conséquent, il est rarement nécessaire d'en importer de gros volumes en Afrique de l'Ouest. Toutefois, le récent afflux d'armes en provenance de Libye, qui pourrait être de l'ordre de 10 000 à 20 000 armes à feu, constitue une grave menace pour la stabilité, une menace qui semble d'ailleurs s'être concrétisée dans le nord du Mali. On ne peut affirmer que le trafic de drogues a favorisé l'irruption du conflit en cours, mais il ne fait guère de doute que le trafic d'armes à feu y a contribué.

Au cours de la dernière année, la piraterie maritime, forme ancienne de criminalité dans la région, a de nouveau fait l'objet de toutes les attentions. Dans le passé, la plupart des actes de piraterie commis en Afrique de l'Ouest intervenaient exclusivement dans les eaux nigérianes et, pour une bonne part, ils étaient liés au conflit généré par les ressources pétrolières du delta du Niger. En 2011, 22 attaques ont cependant été lancées par des pirates au large des côtes du Bénin, et nombre d'entre elles visaient des navires transportant des produits pétroliers. Ces attaques ont amené les évaluateurs des compagnies d'assurance internationales à relever la catégorie de risque des eaux territoriales béninoises, ce qui a provoqué une hausse du coût des expéditions maritimes à destination de ce pays. Cette situation a fait chuter le trafic portuaire de 70 %. Les taxes sur les échanges représentent la moitié des recettes publiques du Bénin, et 80 % de ce revenu provient du port de Cotonou. Fort heureusement, les attaques ont cessé aussi vite qu'elles étaient survenues. En 2012, le Togo est devenu à son tour la scène privilégiée des attaques lancées contre des pétroliers, avec 18 attaques enregistrées en milieu d'année.

Ces flux illicites peuvent avoir des conséquences très diverses sur la stabilité et le développement. Comme il est dit plus haut, le trafic peut servir les groupes armés non étatiques qui contrôlent les zones importantes où ce trafic a lieu. Ils peuvent utiliser leurs profits pour acheter des armes, ou propager la corruption. La compétition qui s'exerce sur les voies de trafic peut générer des conflits entre les groupes. Les profits illicites peuvent eux aussi provoquer des frictions

au sein même des groupes, et favoriser ainsi leur éclatement, les rivalités internes et les luttes de succession. Il risque d'être difficile d'attirer à la table de négociation des rebelles qui empochent sur les marchés illicites plus qu'ils ne pourront jamais gagner dans la vie civile. Si des officiers de l'armée sont également impliqués, les deux parties opposées préféreront sans doute maintenir le statu quo, plutôt que rechercher la paix.

La contrebande repose plutôt sur la corruption que sur la dissimulation. Dans les pays pauvres, les profits retirés de certains flux de contrebande sont assez importants pour acheter la complicité de fonctionnaires employés dans les hautes sphères du gouvernement, mettant à mal la gouvernance. Les cas extrêmes, où des luttes intestines opposent différentes factions de fonctionnaires, peuvent aller jusqu'à déstabiliser les gouvernements. Le pays le plus touché à cet égard est incontestablement la Guinée-Bissau dont la production économique annuelle est inférieure en valeur à certaines des saisies de cocaïne réalisées dans la région. Le pays a connu plusieurs renversements de gouvernement depuis l'apparition des flux de cocaïne, et des officiers de haut rang ont été soupçonnés de complicité dans ce trafic.

Le trafic transnational peut aussi avoir des effets pervers sur le développement économique. Les communautés insuffisamment desservies, notamment celles qui vivent dans les zones frontalières, peuvent tirer profit du flux de contrebande, ce qui les repousse toujours un peu plus hors de portée de l'État. Bien que ces moyens de subsistance ne soient pas pérennes puisqu'ils reposent sur la criminalité internationale, ils peuvent sembler préférables à la pauvreté, et peuvent être âprement défendus lorsqu'ils sont menacés. Le commerce licite rencontre alors des difficultés à concurrencer le trafic illicite. Ce mode de développement présente de sombres perspectives sur le long terme.

Les criminels transnationaux sont plus susceptibles d'investir leurs gains à l'étranger, dans des économies stables et des devises fortes, plutôt que dans les pays de transit. Des chantiers de construction sont parfois entrepris, tels que des hôtels et des casinos sans la moindre utilité, et dont la raison d'être est souvent de servir de couverture au blanchiment d'argent. Les trafiquants n'ont guère d'intérêt à assurer la pérennité de ces installations, et leur attention change d'objet au gré de la dynamique imprévisible de la criminalité transnationale organisée.

La violence et l'instabilité politique liées au trafic transnational font souvent obstacle aux investissements licites susceptibles d'être réalisés dans des secteurs autres que les industries extractives. Les groupes armés qui ont tiré profit du trafic pourraient aisément se livrer à des exactions dès que se tarira cette source d'argent facile. Les agissements criminels sont par nature imprévisibles, et même les investisseurs locaux sont susceptibles de se tourner vers l'étranger pour y trouver des possibilités d'investissement. À terme, nombre de cadres pourraient chercher à s'installer dans des

pays plus sûrs, ce qui appauvrirait encore le capital humain indispensable à un développement durable.

La résolution de ces problèmes passe par la coopération internationale. Une étape essentielle doit consister à assurer l'application totale de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et ses protocoles, ce qui permettra de faciliter l'assistance juridique mutuelle, l'extradition et la coopération technique nécessaire pour s'atteler à ces problèmes en coopération. Compte tenu des capacités limitées des institutions locales d'application de la loi, tout doit être fait pour que la contrebande n'atteigne pas les côtes de l'Afrique de l'Ouest. La demande locale de drogues illicites doit être étroitement surveillée, et tout embryon de problème doit être tué dans l'œuf. Il convient en outre d'appuyer les efforts engagés localement pour retirer du marché les médicaments frauduleux, et pour détruire les armes illicites. L'assistance technique et les conseils juridiques seront des plus nécessaires pour remettre de l'ordre dans l'industrie pétrochimique locale. Ces efforts pourraient très largement contribuer à endiguer la corruption, à promouvoir l'équité, à résoudre les conflits, et à faire obstacle à la piraterie en mer.

Principales recommandations

- Inciter les États de la région à fournir des données valides et fiables afin de mieux évaluer et analyser le trafic de drogue, le crime organisé et la consommation de drogue affectant la région.
- Améliorer les efforts de coordination régionale et internationale dans la lutte contre les problèmes de drogue et l'ensemble du crime organisé dans la région en facilitant notamment l'échange de renseignements criminels.
- Lutter contre l'impunité à travers l'harmonisation des législations nationales et renforcer les cadres juridiques actuels afin d'assurer la condamnation des criminels identifiés.
- Créer, renforcer et mobiliser les synergies entre les différentes structures des forces de l'ordre afin de mieux répondre à la menace du trafic de drogue et de la criminalité transnationale organisée.
- Développer des programmes intégrés afin de lutter contre le trafic de drogue et le crime organisé aux niveaux national et régional en totale adéquation avec les standards internationaux en vigueur.
- Focaliser les efforts sur les flux financiers liés au trafic de drogue et à la criminalité transnationale organisée afin de supprimer leurs sources de financement.
- Fournir des traitements de la toxicomanie et des services de réhabilitation de qualité afin de contribuer à la réduction de la demande de drogues illicites, de la transmission du VIH parmi les usagers de drogue, des crimes liés aux drogues, de l'incarcération et de la récidive.



Introduction

Ce rapport concerne l'Afrique de l'Ouest, un ensemble de 16 nations comptant environ 325 millions d'habitants. Tous ces pays sont pauvres, certains parmi les plus pauvres du monde. La région souffre aussi d'instabilité politique – pas loin d'un tiers de ses États ont subi un coup d'état au cours des quatre dernières années.

La criminalité organisée en Afrique de l'Ouest est devenue un sujet de préoccupation internationale au milieu des années 2000, quand d'importantes cargaisons de cocaïne furent détectées en transit vers l'Europe. Des études menées ultérieurement par l'ONUDC ont révélé qu'un certain nombre de problèmes de criminalité transnationale organisée menaçaient la stabilité et le développement dans la région, y compris le vol et la contrebande de pétrole brut, le trafic d'armes, la traite des personnes, le trafic de migrants, de déchets toxiques, de médicaments frauduleux, de cigarettes, et le pillage de ressources naturelles.

Les États de la région sont actuellement confrontés à des défis considérables. Au cours des dernières années, ils ont fait preuve de leur engagement politique à faire de la lutte contre le trafic de drogue et la criminalité transnationale organisée une priorité. En collaboration avec les Nations-Unies, diverses initiatives promouvant la coopération au sein de la région ont été mises en place et une approche régionale et intégrale a été adoptée.

Depuis 2008, la Communauté Économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) s'est engagée dans un Plan d'action régional avec le support de l'ONUDC et du BNUAO dans le but de répondre au problème croissant du trafic illicite de drogue, du crime organisé et de la consommation de drogue en Afrique de l'Ouest, de manière intégrale. Les chefs d'État et de gouvernement de la région

ont renouvelé leur engagement au Plan d'action régional en juin 2012. En plus de promouvoir la prévention et la lutte contre ces problèmes, ce Plan exige une coopération régionale dans différents domaines : forces de l'ordre, justice pénale, santé, collecte et échange de données.

Depuis l'Initiative de Dakar de 2010, le Ministère sénégalais de l'Intérieur s'est lancé dans la rédaction d'un document visant à harmoniser les instruments légaux en vigueur à l'échelon national au niveau sous-régional afin de lutter plus efficacement et de manière coordonnée contre le trafic de drogue. La Déclaration de Bamako sur l'impunité, la justice et les droits de l'homme adoptée en décembre 2011 met en avant des recommandations pratiques pour lutter contre le crime organisé, le trafic illicite, le terrorisme et la piraterie. Elle réaffirme l'importance du renforcement des cadres juridiques dans les États d'Afrique de l'Ouest en adéquation avec les instruments régionaux et internationaux destinés à faciliter la coopération internationale sur ces questions.

Bien que ces initiatives politiques représentent des étapes importantes, il est difficile d'évaluer leurs résultats concrets. La lutte contre le crime organisé demeure une pré-condition à la consolidation de la paix, de la sécurité et de la stabilité politique. Faire en sorte que les acteurs criminels soient identifiés, fassent l'objet d'enquêtes, de jugements et de condamnations est également essentiel au renforcement de la crédibilité des institutions nationales et des gouvernements auprès de leur population et des acteurs extérieurs. Il est indispensable d'aborder les problèmes de corruption persistante qui nuisent à la bonne gouvernance.

Face à ces défis, les Nations-Unies jouent un rôle important dans la sensibilisation des autorités publiques, de la popula-

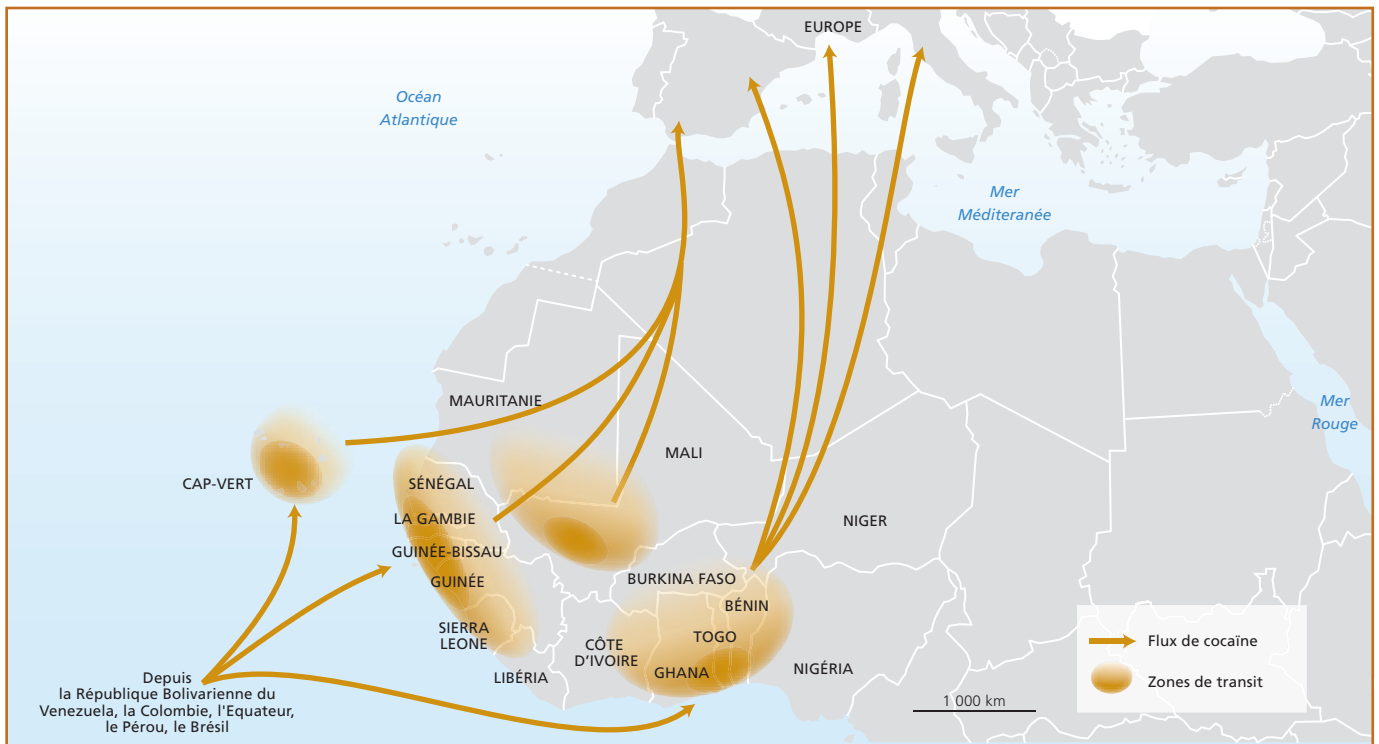
tion locale et de la communauté internationale. Le Programme régional 2010-2014 de l'ONUDDC pour l'Afrique de l'Ouest appuie la mise en œuvre du Plan d'action régional 2008-2011 de la CEDEAO. Le Programme régional inclut des initiatives clé comme l'Initiative « Côte de l'Afrique de l'Ouest » (WACI), le Projet de communication aéroportuaire (AIRCOP) et le Programme global de contrôle des conteneurs (PCC). L'ONUDDC soutient également le renforcement des systèmes de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme (AML/CFT) ; aide les gouvernements à renforcer leurs capacités en termes de police scientifique ; fournit de l'assistance technique spécialisée aux États membres de la CEDEAO au niveau du volet justice pénale de la lutte contre le terrorisme; et a joué un rôle fondamental dans le lancement de la Plateforme judiciaire régionale pour les pays du Sahel en 2010. L'ONUDDC soutient la mise en œuvre des Protocoles des Nations-Unies contre la traite des personnes, les armes à feu et le trafic illicite de migrants, essentiellement à travers le renforcement des capacités. L'aide est actuellement en train d'être élargie aux domaines de la prévention du VIH et de la consommation de drogue, du traitement et de la réhabilitation. Dans le domaine de la recherche et de l'analyse, l'ONUDDC a entrepris plusieurs études et évaluations qui servent de référence pour la mise en place des programmes.

Aucun État ne peut lutter seul de manière efficace contre la criminalité transnationale organisée. La coordination des actions, la collaboration et la coopération sont essentielles pour limiter les effets de ce type de criminalité en Afrique de l'Ouest. Dans ce contexte, la recherche est nécessaire pour guider les programmes et les efforts en termes de politiques.

Depuis la publication du dernier rapport d'évaluation des menaces en Afrique de l'Ouest de l'ONUDDC (2009) et malgré l'engagement politique des États de la région, certains éléments semblent indiquer que la criminalité dans l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest s'est diversifiée. Les organisations criminelles impliquées sont désormais non seulement capables de trafiquer des tonnes de drogue –en majeure partie de la cocaïne et, dans une moindre mesure, de l'héroïne- mais aussi de fabriquer de la méthamphétamine. La région semble également connaître une augmentation de la consommation de drogue. La consommation de drogue, notamment de cannabis mais également de cocaïne, d'héroïne et de stimulants de type amphétamine (ATS) est devenue un problème de santé et de sécurité publique. Plus récemment, la piraterie maritime au large des côtes du Bénin, ainsi que les flux d'armes à feu dans la région à la suite du conflit libyen, ont aussi attiré l'attention de la communauté internationale.

- La cocaïne
- La méthamphétamine
- Le trafic de migrants
- Les armes à feu
- Les médicaments frauduleux
- La piraterie maritime

Le but de ce rapport est avant tout descriptif: évaluer la progression et l'émergence des problèmes de criminalité transnationale organisée affectant la région. Le rapport ne vise pas à l'exhaustivité – l'omission de flux identifiés par le passé¹ ne signifie pas qu'ils aient été stoppés, mais seulement que d'autres problèmes ont surgi qui font actuellement l'objet d'une attention internationale plus importante.



COCAÏNE DES ANDES VERS L'EUROPE, VIA L'AFRIQUE DE L'OUEST

Quelle est la nature du marché ?

Peu de flux transnationaux de contrebande ont suscité autant d'inquiétude que les flux de cocaïne transitant par l'Afrique de l'Ouest. Aux alentours de 2005, il devint évident que d'énormes volumes de drogue, représentant des milliards de dollars, étaient expédiés via l'une des régions les plus instables du monde.² Les signes parlaient d'eux-mêmes :

- Entre 2005 et 2007, plus de vingt saisies majeures avaient été réalisées en série dans toute l'Afrique de l'Ouest, totalisant des milliers de kilos de cocaïne. La plupart ont été effectuées en mer, mais certaines sont intervenues dans des avions privés ou des caches à terre. Ces saisies ne représentaient cependant que la partie visible de l'iceberg : l'assistance de navires des marines nationales européennes a été déterminante dans la majorité des cas, mais certaines saisies étaient purement fortuites.
- Parallèlement, des centaines de passeurs de cocaïne ont été appréhendés sur des vols commerciaux en partance d'Afrique de l'Ouest vers l'Europe.
- Dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest, divers éléments d'information attestaient l'implication de personnalités de haut rang dans le trafic de drogue.

Les risques étaient tout aussi clairs :

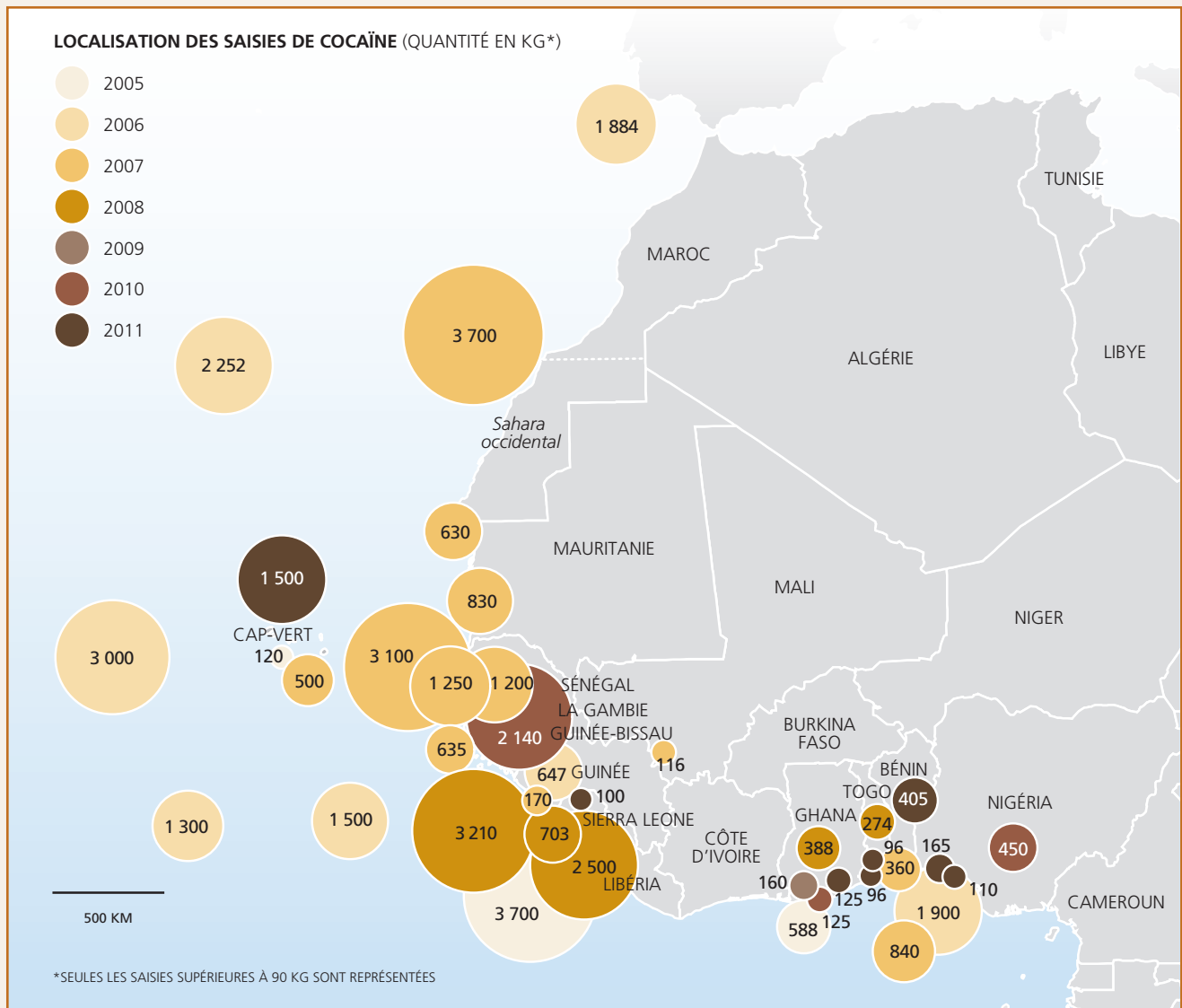
- Si les drogues saisies étaient parvenues jusqu'en Europe, leur valeur au détail aurait été supérieure au PIB de certaines des nations par lesquelles elles avaient transité, impliquant la présence d'organisations criminelles en possession de ressources supérieures à celles des États concernés.

- Comme dans certains pays aucune activité commerciale licite ne pouvait générer des revenus comparables à ceux du trafic de drogue, le risque était qu'il n'évince les autres formes d'activité économique. Un risque similaire affectait la sphère politique où le combat contre la corruption liée à la drogue risquait de menacer la gouvernance et la stabilité politique.
- La crainte reposait également sur la possibilité que les insurgés et les extrémistes sévissant dans l'ensemble de la région se trouvent en mesure de faciliter le trafic, et qu'ils en tirent des gains mis ensuite au profit de leur cause, une situation susceptible d'exacerber les risques de violence.

Malheureusement, tout porte à croire que certains de ces risques se sont concrétisés.

- La Guinée-Bissau a été le théâtre d'une série de coups d'état, de tentatives de renversement du pouvoir et d'autres troubles politiques, tout particulièrement l'assassinat du président Vieira, en 2009. Bien que le conflit semble s'être déroulé le long de clivages politiques bien enracinés, la compétition générée par les profits de la cocaïne a fait monter les enjeux et a renforcé les tensions entre les groupes rivaux.
- À la mort du président de la Guinée, Lansana Conté, à la fin de 2008, il est apparu que des membres de sa famille proche et des unités militaires d'élite avaient été impliqués dans le trafic de drogue, et qu'ils se seraient servi de passeports et de valises diplomatiques pour transporter de la cocaïne.
- En Mauritanie, des policiers de haut rang ont été condamnés pour des activités liées au trafic de cocaïne en 2010 mais ont été libérés de prison en 2011 et ont depuis disparu.

Carte 1: Principales saisies de cocaïne en Afrique de l'Ouest (2005-2011)



Source : Base de données sur les saisies individuelles de drogue (ONUDD), et Bureaux régionaux et nationaux de l'ONUDD

- En 2010, le président de la Gambie a destitué la plupart des responsables de ses services de sécurité — le chef de la police nationale et son adjoint, le chef d'état-major de la marine et son adjoint, le directeur de l'Agence nationale de lutte antidrogue, son adjoint et son responsable des opérations — qui étaient apparemment impliqués dans le trafic de drogue. Plusieurs de ces individus ont été condamnés pour corruption en 2012.
 - Le Ministre des transports de la Sierra Leone a été contraint de démissionner en 2008, lorsqu'on a découvert que son cousin était associé à un envoi de 700 kilos de cocaïne à bord d'un avion privé. Les témoignages ultérieurement recueillis au tribunal ont impliqué le ministre lui-même.
 - Bon nombre des grosses saisies de cocaïne réalisées par des autorités d'Afrique de l'Ouest se sont évanouies, alors qu'elles étaient sous bonne garde de la police, ce qui témoigne d'une corruption de haut niveau au sein des forces de l'ordre.³
 - Selon des allégations persistantes, les insurgés et les extrémistes qui sévissent dans le Sahel se sont enrichis grâce au trafic de cocaïne dans l'ensemble des régions qu'ils contrôlent. Il est d'ailleurs possible que ces revenus aient contribué à alimenter la récente rébellion au Mali.
- Aux alentours de 2008 toutefois, plusieurs indications témoignaient d'un tassement du flux de cocaïne :
- Les grosses saisies devinrent de plus en plus rares. En 2007, au moins 11 saisies de plus de 100 kilos de cocaïne avaient été réalisées en Afrique de l'Ouest totalisant plus de 11 tonnes; en 2009, seule une saisie de 160 kilos a été réalisée.
 - Le nombre de passeurs voyageant depuis la région a lui aussi chuté. Selon une base de données qui répertorie les arrestations de passeurs aériens, 59% des passeurs de cocaïne appréhendés durant le deuxième trimestre de 2007 étaient originaires d'Afrique de l'Ouest, tandis que pendant le troisième trimestre de 2009 aucun passeur aérien provenant de la région n'a été appréhendé.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ce fléchissement :

- Pour les trafiquants sud-américains, l'un des grands avantages du transit de drogue par l'Afrique de l'Ouest tenait à sa nouveauté, car les forces de répression ne s'attendaient guère à un trafic de cocaïne en provenance de cette région. Cet effet de nouveauté avait globalement disparu en 2008, compte tenu de l'attention internationale portée à ce flux.
- Les bouleversements politiques de 2008 et de 2009 ont probablement perturbé les réseaux de corruption qui avaient facilité le trafic dans toute la région.
- Il semblerait que la plupart de la cocaïne saisie avant 2009 appartenait à des trafiquants colombiens, et que les Africains de l'Ouest étaient uniquement rémunérés pour leurs services logistiques. Les partenaires colombiens ont probablement interprété la disparition des saisies en possession des forces de police comme la preuve qu'ils avaient été trahis par les responsables qu'ils avaient achetés, ce qui aura conduit à une rupture des relations.
- Les trafiquants sont durement touchés quand des tonnes de drogue s'envolent ainsi. Ces pertes ont probablement incité certains d'entre eux à revenir aux voies habituelles, ou à changer de tactique pour rejoindre l'Afrique de l'Ouest.

Cependant, après 2007, plusieurs opérations conduites par des individus originaires d'Afrique de l'Ouest ont été bloquées. En dépit de la baisse des saisies par voie maritime et du nombre de passeurs appréhendés, il semblerait cependant que les flux ne soient pas complètement taris. De très grosses saisies de cocaïne sont encore réalisées de manière occasionnelle dans la région, notamment avec la saisie de deux tonnes de cocaïne en Gambie en 2010, de 1,5 tonne au Cap-Vert en 2011 et de 1,6 tonne aux îles Canaries (à destination du Bénin) en 2012.

Comment le trafic est-il réalisé ?

Il y a différents moyens de transporter de la cocaïne depuis l'Amérique du Sud vers l'Europe via l'Afrique de l'Ouest. Ces moyens semblent tous fonctionner en parallèle, la technique privilégiée variant en fonction des efforts déployés par les autorités. On trouve à la fois de grosses et de petites cargaisons. Généralement, les grosses cargaisons appartiennent à des trafiquants latino-américains, alors que les cargaisons plus petites appartiennent aux trafiquants d'Afrique de l'Ouest. Au fil du temps, l'implication latino-américaine dans la région semble avoir diminué, tout comme la taille moyenne des saisies.

Par le passé, les larges cargaisons maritimes étaient privilégiées, mais les saisies effectuées entre 2005 et 2007 semblent avoir largement contribué à réduire ce flux, incitant peut-être à transporter les cargaisons par avion privé. Les avions utilisés sont devenus de plus en plus pointus au fil du temps, les bimoteurs à hélice d'autrefois ayant été progressivement remplacés par des jets commerciaux, capables

de transporter des cargaisons de plusieurs tonnes. La plupart de ceux-ci sont originaires du Venezuela. Parallèlement, des envois plus modestes, à la portée des groupes d'Afrique de l'Ouest, ont été découverts, dissimulés dans des conteneurs maritimes. Enfin, des quantités bien plus faibles sont transportées par des passeurs embarqués sur des vols commerciaux, ou sont expédiées par la poste, provenant essentiellement, dans ce cas, du Brésil.

Auparavant la réception et la redistribution de la marchandise s'effectuaient principalement à partir de trois plaques tournantes :

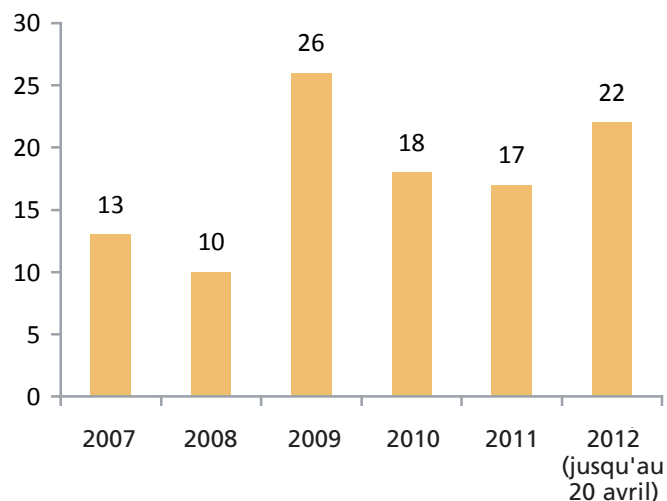
- un pôle au nord, d'où étaient desservis la Guinée-Bissau, la Guinée, la Gambie et le Sénégal ;
- un pôle au sud, principalement le Nigéria, ainsi que le Bénin, le Togo et le Ghana ; et,
- un pôle oriental couvrant le Mali et des régions de Mauritanie, particulièrement utilisé pour recevoir des cargaisons par voie aérienne.

Une fois parvenue en Afrique de l'Ouest, la drogue semble être acheminée en Europe par plusieurs routes. Les passeurs à bord de vols commerciaux peuvent seulement transporter de petites quantités, mais l'envoi fréquent de ces passeurs vient compenser cette lacune et autorise une grande flexibilité, ce qui leur permet de transporter la drogue depuis n'importe lequel des pays de la région, jusqu'à une quelconque destination européenne. Selon des allégations persistantes, les drogues traverseraient aussi le Sahara pour parvenir en Afrique du Nord, d'où elles peuvent être transportées vers l'Europe par des avions légers.

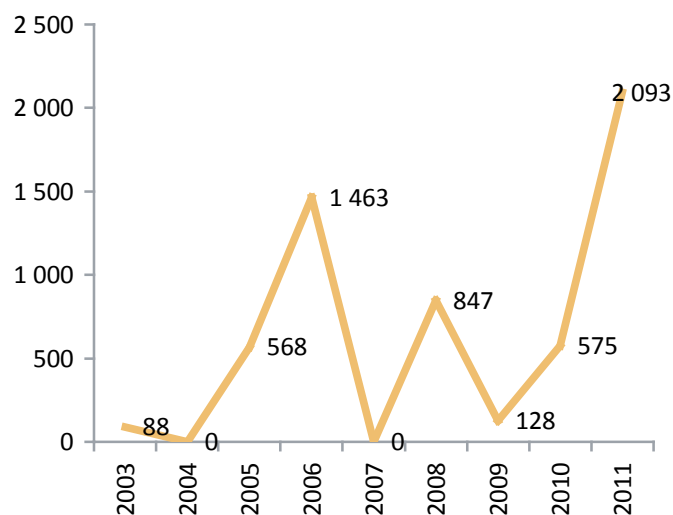
À son arrivée en Europe, la drogue pouvait être vendue à des groupes criminels européens ou sud-américains, ou être distribuée à travers le vaste réseau d'Africains de l'Ouest impliqués dans l'écoulement de la cocaïne au détail.

La baisse du trafic maritime à grande échelle

Il est maintenant rare d'intercepter des expéditions maritimes de drogue depuis les côtes d'Afrique de l'Ouest jusqu'en Europe. L'incident le plus récent remonte à octobre 2011, et impliquait une famille connue dont les membres étaient installés aux Pays-Bas et à Praia (Cap-Vert). Elle exploitait une agence immobilière qui lui servait de couverture, tout en lui permettant de blanchir des fonds. De petits bateaux côtiers venaient à la rencontre des navires-mères en provenance du Brésil et du Suriname, et transportaient ensuite la cocaïne vers l'une des nombreuses propriétés du groupe. Les drogues étaient ensuite expédiées vers l'Europe par vedette rapide.

Figure 1: Laboratoires de cocaïne détruits en République bolivarienne du Venezuela


Source : Bureau de répression des drogues de la République bolivarienne du Venezuela

Figure 2: Kilogrammes de cocaïne saisis dans des conteneurs maritimes associés à l'Afrique de l'Ouest


Source : Base de données du Bureau Régional de l'ONUDC pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (ROSEN)

Amérique du Sud

La cocaïne qui transite par l'Afrique de l'Ouest vient des trois sources de production : la Colombie, le Pérou et l'État plurinational de Bolivie. La plupart des principales expéditions par voie aérienne et maritime détectées récemment partent de la République bolivarienne du Venezuela et, selon les autorités vénézuéliennes, toute la cocaïne qui transite par leur pays vient de Colombie. Il est néanmoins arrivé que la drogue soit directement expédiée par de plus petits conteneurs depuis le Pérou et l'Équateur, un pays de transit pour la cocaïne péruvienne. Par ailleurs, des envois en conteneurs (ainsi que de nombreux transferts par des passeurs aériens et par la poste) sont parfois effectués depuis le Brésil. D'après des tests médico-légaux, environ 54 % de la cocaïne saisie au Brésil vient de l'État plurinational de Bolivie, 38 % du Pérou, et seulement 7,5 % de Colombie.⁴

La cocaïne est trafiquée depuis les États colombiens de Norte de Santander et d'Arauca, en direction des États vénézuéliens de Zulia, Tachira et Apure. De vastes champs de coca sont cultivés dans l'État de Norte de Santander où les moyens de transformation ne manquent pas : des laboratoires ont été découverts à Cúcuta, la capitale, qui est située juste à la frontière. Il se pourrait qu'une partie de la drogue soit acheminée par les zones contrôlées par les 10^e et 33^e fronts des FARC (Forces armées révolutionnaires de Colombie), ainsi que par des secteurs sous le contrôle d'autres groupes. On trouve également des laboratoires en République bolivarienne du Venezuela, juste de l'autre côté de la frontière, dont certains ont une capacité de production hebdomadaire de 500 kilos de cocaïne.⁵

Une bonne partie de cette cocaïne était autrefois expédiée par voie terrestre ou aérienne vers les États de Bolivar et

d'Anzoátegui, dans l'est du Venezuela, avant de quitter le pays dans des avions privés qui décollaient des aéroports commerciaux pour rejoindre l'Afrique de l'Ouest. Barcelone, capitale côtière de l'État d'Anzoátegui, était le principal aéroport de départ, bien que des vols aient été détectés depuis Maracaibo (le vol d'« Air cocaïne ») et l'île Margarita.

Toutefois, d'après les autorités vénézuéliennes, cette voie n'est aujourd'hui plus utilisée. En revanche, le gros de la cocaïne qui entre en République bolivarienne du Venezuela semble être expédiée vers le nord, depuis des aéroports de la province d'Apure, vers des destinations d'Amérique centrale, notamment le Honduras et Haïti. Les revers subis en Afrique de l'Ouest, et les opportunités qui se sont ouvertes au Honduras après le coup d'état de 2009 pourraient avoir incité les trafiquants vénézuéliens à reporter de nouveau leur attention vers le marché américain. Il existe cependant quelques exceptions à ce schéma qui sont détaillées dans la section « routes aériennes » ci-dessous.

Si le flux de cocaïne provenant de la République bolivarienne du Venezuela et destinée à l'Afrique de l'Ouest a diminué, d'où provient alors la cocaïne en Afrique de l'Ouest ? Le Brésil a longtemps été une source d'approvisionnement pour la Guinée-Bissau lusophone, et il est désormais devenu une source pour différents pays de la région. Les volumes de cocaïne de contrebande destinés au Brésil et transitant par ce pays ont explosé au cours des dernières années, comme en témoignent les statistiques de saisies toujours plus importantes. São Paulo abrite une vaste communauté nigérienne, peut-être la plus grande de la région et, selon les autorités brésiliennes, elle a progressivement fait main basse sur les exportations de cocaïne depuis le Brésil, abandonnant le marché intérieur aux gangs du pays.

Les Nigériens sont de loin les plus nombreux des passeurs de drogue qui empruntent des vols commerciaux au départ du Brésil : près de 90 % des mules arrêtées à l'aéroport international de São Paulo disent s'être procuré la drogue auprès de groupes nigériens. Pour la plupart, elles avaient embarqué pour l'Angola ou l'Afrique du Sud. En 2011, les autorités angolaises ont fouillé chaque passager sur deux vols entre São Paulo et Luanda, et ont appréhendé plus de vingt passeurs de cocaïne sur chacun de ces vols. Une fois que les besoins de l'Afrique du Sud sont couverts, les passeurs acheminent le reste de la drogue jusqu'en Afrique de l'Ouest, ou directement sur l'Europe.⁶

Autrefois, les Nigériens passaient eux-mêmes la cocaïne depuis le Brésil, et ils sont toujours nombreux sur les vols reliant Lagos ou Doha (Qatar), un lieu de transit en plein essor. Toutefois, ils font de plus en plus fréquemment appel à des passeurs angolais, sud-africains ou européens, notamment sur les vols à destination de leur pays. Les passeurs européens sont parfois recrutés en Europe, souvent par les épouses européennes de trafiquants nigériens.⁷

Des groupes nigériens se sont récemment lancés dans les envois en conteneurs, et même dans les expéditions maritimes. Selon des agents de liaison au Brésil, ces groupes organisent jusqu'à 30 % des exportations de cocaïne par bateau ou en conteneurs depuis Santos, le plus grand port du Brésil, alors qu'ils occupaient une place négligeable dans cette filière quelques années auparavant. Les groupes nigériens basés à São Paulo sont aussi à l'origine d'une forte proportion des envois de cocaïne par la poste depuis le pays.

Transit en conteneurs vers l'Afrique de l'Ouest

Dans le passé, les trafiquants s'appuyaient sur de grands navires-mères qui transbordaient la cocaïne sur de petits bateaux côtiers. Très peu de ces bateaux ont été détectés en Afrique de l'Ouest durant les dernières années, alors que l'on a enregistré un nombre croissant de saisies de drogue dissimulée dans des conteneurs maritimes, des deux côtés de l'Atlantique. Pas moins de 27 saisies ont été réalisées depuis 2013, dont 12 pendant la seule année 2011, pour un total de près de six tonnes de cocaïne. Certaines d'entre elles étaient clairement rattachées au propriétaire des marchandises conteneurisées mais, dans d'autres cas, la drogue semblait y avoir été dissimulée à l'insu du propriétaire de la cargaison. Elle pouvait très bien y avoir été cachée au port de départ, ou en n'importe quel point de la route maritime suivie par le navire.

La plus grosse saisie provenant d'un conteneur, qui a été réalisée en 2007, a suscité de nombreuses controverses. On présume que la drogue aurait été mélangée à une cargaison de ciment expédiée depuis le Pérou à destination du Nigeria, et l'on a d'abord parlé d'une saisie de 14 tonnes, ce qui en aurait fait une des plus importantes saisies jamais réalisée. Cependant les tests médico-légaux réalisés sur la base

d'échantillons envoyés n'ont pas permis d'établir la présence de cocaïne. On ignore encore si, et dans quelle proportion, de la cocaïne était présente dans la saisie réalisée.

Exception faite de cette prise record, la plupart des saisies opérées à ce jour n'excédaient pas quelques centaines de kilos (175 kilos environ en moyenne), et n'avaient donc pas grand-chose à voir avec les grosses cargaisons de drogue interceptées en mer par le passé. Même dans les pays les plus vigilants, seule une faible proportion des conteneurs maritimes est inspectée. Cette technique semble donc de prime abord être idéale pour trafiquer de la drogue. Cependant les saisies de cocaïne portant sur des chargements dissimulés à bord de conteneurs maritimes restent très limitées, ce qui laisse à penser que les trafiquants ne se servent pas vraiment de cette technique. Les trafiquants préfèrent visiblement éviter de perdre de vue des chargements importants pendant trop longtemps, car en cas de pertes, les responsabilités sont difficiles à établir. De plus, le transport maritime prend du temps : il faut parfois des semaines avant que les conteneurs transitent d'un port à un autre, et les trafiquants doivent pouvoir compter sur un flux de trafic continu pour assurer la viabilité de leurs opérations. Enfin, le fait que des saisies aient déjà eu lieu montre bien que ce mode de transport n'est pas sans failles, et rien ne permet d'affirmer que la rentabilité du trafic par voie maritime est suffisante pour compenser les inconvénients logistiques liés à l'utilisation de conteneurs.

Transit en avion privé vers l'Afrique de l'Ouest

Il fut un temps où les trafiquants sud-américains préféraient apparemment expédier leurs grosses cargaisons de drogues par voie aérienne plutôt que par mer. L'affaire la plus connue est sans doute celle de l'« Air Cocaïne » en 2009, impliquant un Boeing 727 retrouvé calciné dans le désert malien et soupçonné d'avoir transporté des tonnes de cocaïne. Des enquêtes menées ultérieurement suggèrent qu'il ne s'agissait pas d'un événement isolé. En 2010, un commissaire de police malien a été condamné du fait de son implication dans la construction d'une piste d'atterrissage dans le désert pour de futures livraisons aériennes. D'après l'Agence de lutte contre la grande criminalité organisée du Royaume-Uni (SOCA), un avion Beechcraft BE 300 en provenance de la République bolivarienne du Venezuela a atterri au Mali, près de la frontière mauritanienne, en Janvier 2010. La cargaison a été déchargée puis transportée par un véhicule 4x4 en direction de Tombouctou avant que les autorités ne perdent la trace du convoi. En Août 2012, un bombardier BD-700 a été saisi après avoir voyagé depuis Valencia (République bolivarienne du Venezuela) jusqu'au Bénin transportant 1,6 tonne de cocaïne. S'étant vu refuser l'entrée au Bénin, l'avion a finalement atterri aux Îles Canaries et l'équipage international a été arrêté par les autorités espagnoles.

Plusieurs réseaux spécialisés dans le trafic de drogue par

avion ont déjà fait l'objet d'enquêtes, à l'exemple de ceux dirigés par les trafiquants suivants :

- *Jorge Solano Cortés*, ancien membre du Cartel de Cali, l'un des tout premiers trafiquants sud-américains à faire transiter la drogue par l'Afrique de l'Ouest. Il a été incarcéré au Togo en octobre 2008, puis extradé vers les États-Unis, après avoir été arrêté avec six autres Colombiens, un Sud-Africain, un Ghanéen et deux Togolais, avec lesquels il préparait l'envoi de 500 kilos de cocaïne par avion depuis l'Amérique du Sud vers une piste d'atterrissage située dans le nord du Togo (Niamtougou). La drogue devait ensuite être acheminée par voie aérienne jusqu'à Lomé, avant d'être réexportée vers l'Europe dans des conteneurs maritimes.⁸
- *Jesus Eduardo Valencia-Arbelaez*, impliqué dans l'affaire ayant abouti à la saisie de 600 kg de drogue dans un avion qui avait atterri en Sierra Leone en 2008, et arrêté en Roumanie en 2009 alors qu'il tentait d'acheter de nouveaux avions pour sa flotte dans l'intention d'expédier des chargements de plusieurs tonnes vers l'Afrique de l'Ouest. Lors de conversations enregistrées avec des agents infiltrés, il a déclaré utiliser un aéroport militaire de Guinée, d'où il aurait expédié des cargaisons de drogue vers la Guinée-Bissau et le Libéria.
- *Walid Makled-Garcia* (dit « le Turc ») qui serait, selon les autorités vénézuéliennes, à l'origine de l'essentiel du trafic aérien de cocaïne entre la République bolivarienne du Venezuela et l'Afrique du Sud de 2007 à 2009.⁹ Il était alors copropriétaire d'une grosse compagnie aérienne (Aerpostal) et d'une société de transport (Transgar), et possédait par ailleurs plusieurs entrepôts à Puerto Cabello. Il a été arrêté en Colombie en 2011 et extradé vers la République bolivarienne du Venezuela où il a fait l'objet de poursuites pour trafic de drogue, blanchiment d'argent et meurtre. Il a affirmé que la corruption de haut niveau avait facilité son commerce.

Malgré tous ces incidents et les saisies effectuées récemment dans les Îles Canaries, les autorités vénézuéliennes et brésiliennes soutiennent qu'il y a aujourd'hui très peu de trafic de cocaïne par avion privé depuis leurs pays vers l'Afrique de l'Ouest.

Afrique de l'Ouest

Dans la mesure où les personnes et les biens peuvent circuler librement dans l'ensemble de la zone CEDEAO, la drogue introduite dans un pays d'Afrique de l'Ouest peut, en théorie, être réexportée depuis n'importe quel autre pays de la zone. Dans la pratique toutefois, la région est coupée en deux en raison de l'état embryonnaire du réseau routier de la Sierra Leone et du Libéria. Au sud, le trajet entre Lagos (Nigéria) et Accra (Ghana), qui passe par Cotonou (Bénin) et Lomé (Togo), fait moins de 500 kilomètres et peut être effectué en une seule journée. Au nord, la drogue suit un itinéraire établi non pas en fonction des distances mais des dessertes existantes. En Guinée-Bissau, un des principaux

pays d'entrée de la cocaïne, les lignes aériennes commerciales qui desservent les marchés de destination ne sont pas suffisantes, et les liaisons proposées depuis Banjul (la Gambie) sont à peine plus nombreuses. La plupart des passeurs opérant dans le nord de la zone CEDEAO préfèrent donc partir de Dakar (Sénégal) ou de Conakry (Guinée). Une troisième plaque tournante a récemment émergé à Bamako (Mali), au moment le plus fort du trafic, notamment pour la drogue acheminée par avion vers les destinations de l'intérieur.

Dans toute la région à l'exception de la Guinée-Bissau, l'essentiel du trafic semble être contrôlé par des trafiquants nigériens. La plupart ont un statut de résident dans les pays où ils opèrent et utilisent des partenaires locaux, bien que les méthodes utilisées de manière générale soient typiquement nigériennes.

Transit vers l'Europe à bord de vols commerciaux

Entre 2005 et 2007, période de forte croissance du trafic, les ressortissants d'Afrique de l'Ouest qui facilitaient le transport de la drogue étaient rétribués en cocaïne et expédiaient ensuite la drogue vers l'Europe pour leur propre compte. L'essentiel de ce trafic s'opérait apparemment par le biais de vols commerciaux. Vers le milieu de 2007, le nombre de passeurs empruntant des vols commerciaux au départ des aéroports d'Afrique de l'Ouest a fortement diminué, si bien qu'aujourd'hui moins d'un passeur sur cinq rejoint l'Europe depuis l'Afrique de l'Ouest. La plupart d'entre eux privilégient désormais les vols directs au départ de l'Amérique latine ou des Caraïbes.

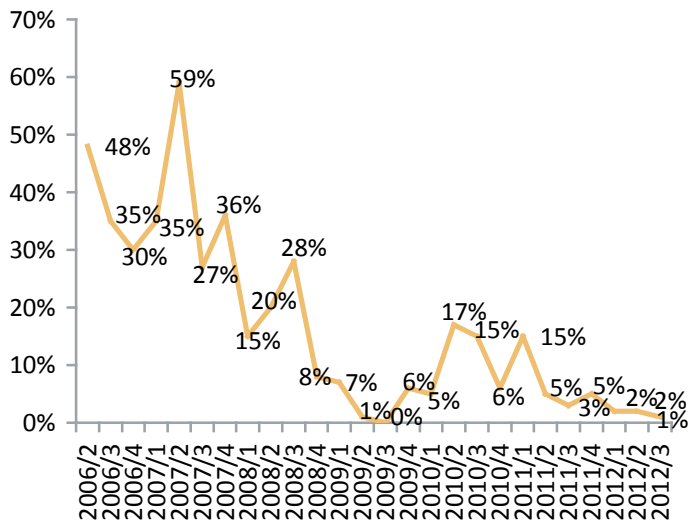
Outre cette baisse globale du nombre de passeurs, on constate que leur profil a évolué au fil du temps. Ils sont de moins en moins nombreux à emprunter des vols au départ des aéroports du Nord (Guinée-Bissau, Guinée, la Gambie et Sénégal), alors que le nombre de mules en provenance des aéroports de la plaque tournante sud (Nigéria, Bénin et Togo) ne cesse d'augmenter. Toujours au sud, on a observé une nette diminution du trafic au départ du Togo, qui s'est reporté sur le Bénin.

Transit vers l'Europe par le Sahel-Sahara

Plusieurs chargements de cocaïne expédiés par mer d'Afrique de l'Ouest vers l'Europe (pour certains en conteneurs) ont été interceptés dans le passé, cependant on n'a signalé pratiquement aucun mouvement de ce type ces dernières années. Les trafiquants ne semblent pas non plus utiliser d'avions privés. Bien que toujours actifs, les passeurs aériens sont nettement moins nombreux et l'ampleur de ce trafic a diminué. Les trafiquants n'ont donc plus qu'une seule possibilité : traverser le Sahara par voie terrestre ou aérienne pour ensuite traverser la Méditerranée par voie maritime ou aérienne.

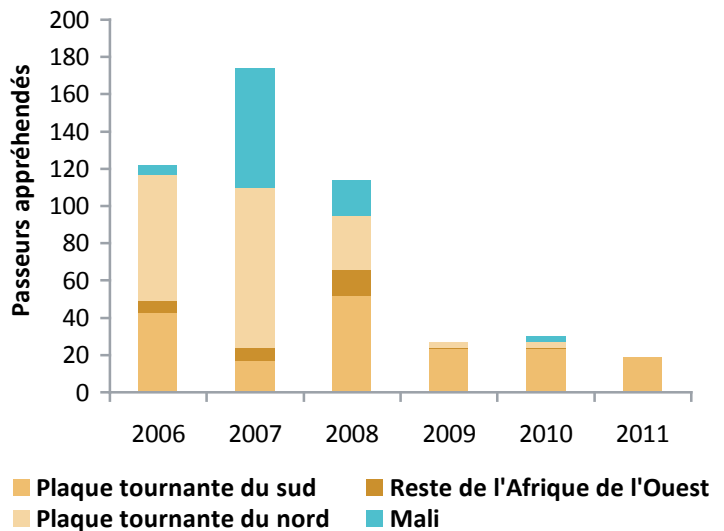
À première vue, traverser le Sahara par voie terrestre semble très improbable : le relief est extrêmement difficile, le réseau

Figure 3: Pourcentage de passeurs en provenance d'Afrique de l'Ouest interceptés dans les aéroports européens



Source : Base de données IDEAS¹⁰

Figure 4: Plaques tournantes d'origine des passeurs de cocaïne appréhendés sur des vols en provenance d'Afrique de l'Ouest



Source : ONUDC

routier peu développé et les points d'approvisionnement en carburant très rares. Il oblige aussi à passer par des zones de grande instabilité politique où des extrémistes violents, des insurgés et des bandits armés règnent en maîtres. Plusieurs frontières doivent être franchies, ce qui suppose de négocier avec les multiples entités chargées d'assurer la sécurité. Une fois parvenus jusqu'à la Méditerranée, les trafiquants ne sont pas au bout de leurs peines, et doivent encore éviter des contrôles aux frontières très rigoureux avant de rallier l'Europe.

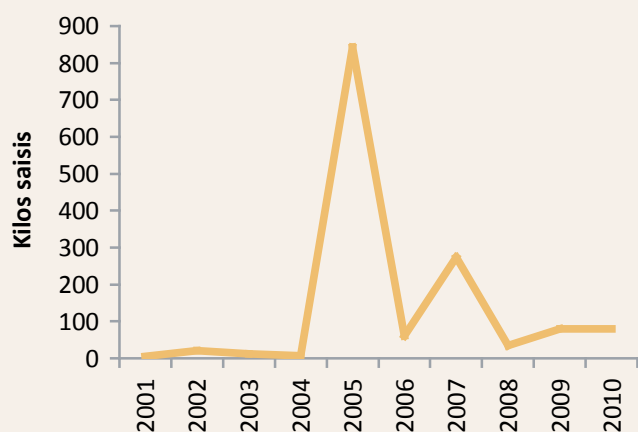
Malgré ces difficultés, des marchands ont, de tout temps, traversé le Sahara, et il est clair qu'aujourd'hui, les migrants et les contrebandiers de tous bords sont des milliers à effectuer ce périple chaque année. Même si aucune saisie de large ampleur n'a été réalisée dans le désert à proprement parler, et que la plus grande saisie réalisée au Mali s'est avérée par la suite être en fait une saisie de haschisch, des éléments périphériques indiquent que cette route est toujours utilisée :

- Plusieurs vols aériens ont été documentés dans le Sahel, dont certains avaient la capacité de transporter de grandes quantités de cocaïne. Il est possible que la drogue ait ensuite été transportée à nouveau vers les côtes pour être réexpédiée, mais l'avantage d'un atterrissage à l'intérieur des terres reste difficile à établir.
- Quelques saisies ont été réalisées dans le nord du Mali alors que la drogue était transportée par voie terrestre, notamment une saisie de 116 kg en provenance de Guinée et une saisie de 49 kg en provenance du Burkina-Faso.

Les saisies de cocaïne en Afrique du Nord sont très limitées et cette situation n'est pas liée à un manque de capacité d'action de la part des autorités. En 2010, alors que 119

tonnes de haschisch ont été saisies au Maroc, seulement 73 kg de cocaïne ont été saisis. Même si, au Maroc, la production de haschisch est concentrée dans de petites parties du pays et que les autorités connaissent très bien le marché, on retrouve les mêmes ratios entre saisies de cocaïne et de haschisch dans d'autres pays d'Afrique du Nord. Si la cocaïne est transportée à travers l'Afrique du Nord en grandes quantités, alors il semble que ce flux, contrairement au haschisch, ait réussi à échapper à tout contrôle.

Figure 5: Saisies de cocaïne réalisées au Maroc, en Algérie et en Égypte

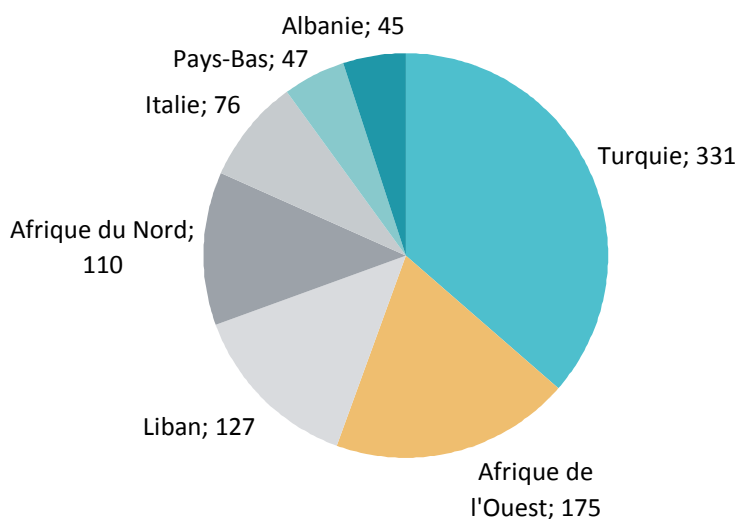


Source : ONUDC, questionnaire annuel (ARQ)

Vente au détail en Europe

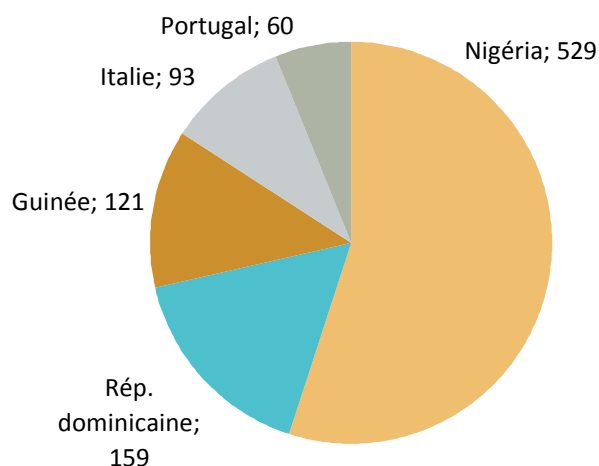
Les principaux marchés européens de destination de la cocaïne sont toujours le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Italie, où sont concentrés près des deux tiers des consommateurs de cocaïne d'Europe (plus des trois quarts si l'on tient compte de la France et de l'Allemagne). Ce sont donc ces

Figure 6: Nationalité des ressortissants étrangers arrêtés en Allemagne pour trafic de cocaïne, 2011¹¹



Source : ONUDC, questionnaire annuel (ARQ)

Figure 7: Nationalité des ressortissants étrangers arrêtés en Suisse pour trafic de cocaïne, 2011



Source : ONUDC, questionnaire annuel (ARQ)

pays que les trafiquants d'Afrique de l'Ouest cherchent à atteindre. Pour y parvenir, ils doivent d'abord passer par toute une série de pays de transit, notamment ceux qui sont suffisamment bien desservis par des compagnies aériennes assurant des vols au départ de l'Afrique de l'Ouest.

Ni le Royaume-Uni, ni la France ne publient de données sur la nationalité des trafiquants arrêtés, contrairement à l'Espagne, à l'Italie et à l'Allemagne, auxquels s'ajoutent la Suisse et le Portugal, où le marché est de plus petite taille. Les ressortissants d'Afrique de l'Ouest, et en particulier les Nigériens, sont particulièrement bien implantés sur ces marchés. Selon les données les plus récentes concernant l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne, la Suisse et le Portugal, un peu moins de 2 000 personnes originaires d'Afrique de l'Ouest auraient été arrêtées pour trafic de cocaïne ces dernières années (en 2010 ou en 2011). Si l'on part du principe qu'un trafiquant sur dix seulement est appréhendé, on peut estimer à environ 20 000 le nombre de trafiquants de cocaïne originaires d'Afrique de l'Ouest présents uniquement dans ces cinq pays.

Qui sont les trafiquants ?

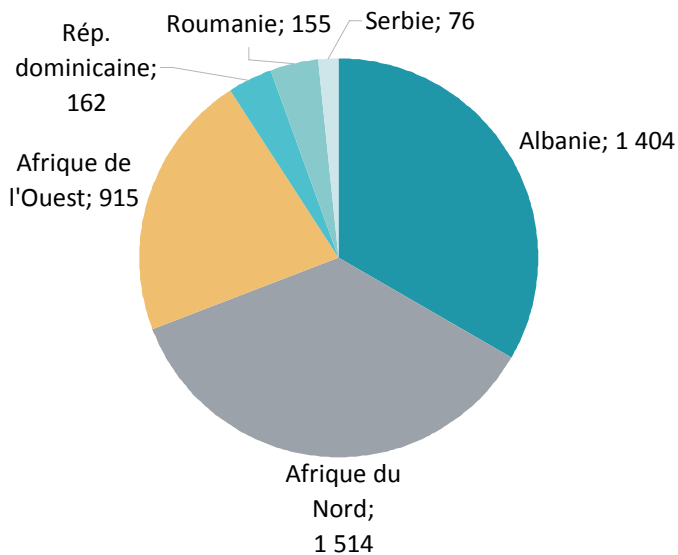
Le trafic résulte à l'évidence de la convergence des intérêts de groupes sud-américains (colombiens et vénézuéliens), de groupes d'Afrique de l'Ouest (principalement nigériens) et de groupes européens. Plusieurs petites communautés originaires d'Afrique de l'Ouest se sont établies en Colombie et en République bolivarienne du Venezuela, mais le centre névralgique de la diaspora nigérienne en Amérique du Sud est incontestablement São Paulo, au Brésil. Des Colombiens et des Vénézuéliens ont été arrêtés dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest.¹² Les Européens, notamment originaires d'Afrique de l'Ouest et du Nord, dominent les marchés de détail dans différents pays européens.

En Amérique du Sud, certains des trafiquants les plus influents disposent de ressources considérables, et peuvent détenir des investissements dans un large éventail d'entreprises. Certains sont très étroitement liés aux FARC (Forces armées révolutionnaires de Colombie). Dans certains cas, les trafiquants eux-mêmes ont attribué le succès de leurs opérations à la corruption de haut niveau. Il est donc possible que leurs réseaux s'étendent dans la sphère politique et militaire.

En Afrique de l'Ouest, les trafiquants semblent pour la plupart de nationalité nigérienne, bien que certains aient obtenu la qualité de résident ou de citoyen dans d'autres pays de la région. Les Nigériens originaires du sud-est du pays, notamment appartenant à l'ethnie Igbo, sont particulièrement impliqués dans ce trafic. Certaines raisons de cette association sont historiques, le sud-est du pays ayant essayé de faire sécession pendant la le conflit de 1967-1970. Par conséquent, la diaspora Igbo est très importante et étendue. Les Ghanéens, les Guinéens et les Gambiens sont également nombreux, mais les Nigériens occupent sans conteste une position dominante sur le marché. Les trafiquants nigériens, même s'il y a des exceptions, ont tendance à s'installer dans des zones de trafic présentant moins de risques une fois qu'ils ont accumulé un capital de départ. Par conséquent les individus aujourd'hui impliqués dans le trafic peuvent avoir changé demain et il est difficile d'identifier des organisations stables et centralisées. Cependant, comme en Amérique du Sud, lorsque des fonctionnaires corrompus sont impliqués dans le trafic, des personnalités importantes peuvent alors être identifiées.

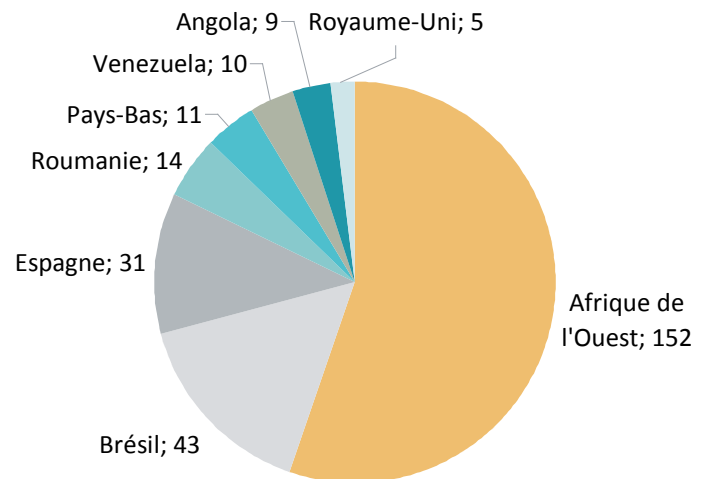
Aux échelons inférieurs, les passeurs aériens, de nationalités très diverses, sont généralement encadrés par des groupes nigériens. Les Africains arrêtés en République bolivarienne du Venezuela pour trafic de cocaïne sont le plus souvent des

Figure 8: Nationalité des ressortissants étrangers arrêtés en Italie pour trafic de cocaïne, 2010¹³



Source : ONUDC, questionnaire annuel (ARQ)

Figure 9: Nationalité des ressortissants étrangers arrêtés au Portugal pour trafic de cocaïne, 2010¹⁴



Source : ONUDC, questionnaire annuel (ARQ)

Impact du trafic de cocaïne en Guinée-Bissau

La Guinée-Bissau a été particulièrement affectée par le trafic de cocaïne. Soldats et politiciens ont tiré profit du trafic de drogue. Des journalistes, des officiers de police, des juges, des militaires et certains des plus hauts dignitaires de l'État ont été enlevés, assassinés ou victimes d'intimidations pour avoir osé protester contre les agissements de ces trafiquants. Les trafiquants ont eux aussi été la proie de leurs rivaux. Les conflits liés au trafic de drogue ont notamment coûté la vie au président Vieira, aux généraux Tagme Na Wai, Ansumane Mané et Verissimo Correia Seabra, au commodore Lamine Sanhá, au député Hélder Proença, au gouverneur Baciro Dabó et au colonel Samba Djaló.¹⁵

Dans une allocution prononcée devant le Conseil de sécurité des Nations Unies le 19 avril 2012, Mamadú Saliu Djaló Pires, Ministre des affaires étrangères et de la coopération internationale de la Guinée-Bissau, a directement attribué la responsabilité du coup d'état survenu quelques jours plus tôt au lieutenant général Antonio Indjai, chef d'état-major des forces armées, qui avait selon lui pour seul

objectif « de miner le processus de réforme en cours et de poursuivre sa collaboration avec les réseaux du crime organisé et du trafic de drogue en Guinée-Bissau.¹⁶

Le ministre a relaté comme suit les incidents ayant permis à Antonio Indjai de se hisser à son poste actuel :

« Le 1er avril 2010, ... le général Indjai a envahi les locaux des Nations Unies à Bissau pour « libérer » le contre-amiral Bubo Na Tchuto. Il a ensuite enlevé le chef d'état-major de l'armée, le général Jose Zamora Induta, et emprisonné le Premier Ministre, Carlos Gomes Júnior, pendant plusieurs heures afin de faire ensuite pression sur le Gouvernement et le Président Bacai Sanhá pour que celui-ci le nomme chef d'état-major de l'armée et Bubo Na Tchuto chef d'état-major de la marine. Ils ont été confirmés dans leurs fonctions en contraignant et en menaçant les autorités civiles nationales, le Premier Ministre et le Président de la République. »¹⁷

Le ministre a ensuite décrit la situation de la Guinée-Bissau, soulignant que les personnes suspectées de trafic de drogue sont relâchées par l'armée, que des avions chargés de drogue atterrissent sur les routes sous la protection de l'armée, et que des agents de police sont battus et humiliés en public par des militaires.

Nigériens appartenant à l'ethnie Igbo ou des Sud-Africains, souvent recrutés comme passeurs par les gangs nigériens.

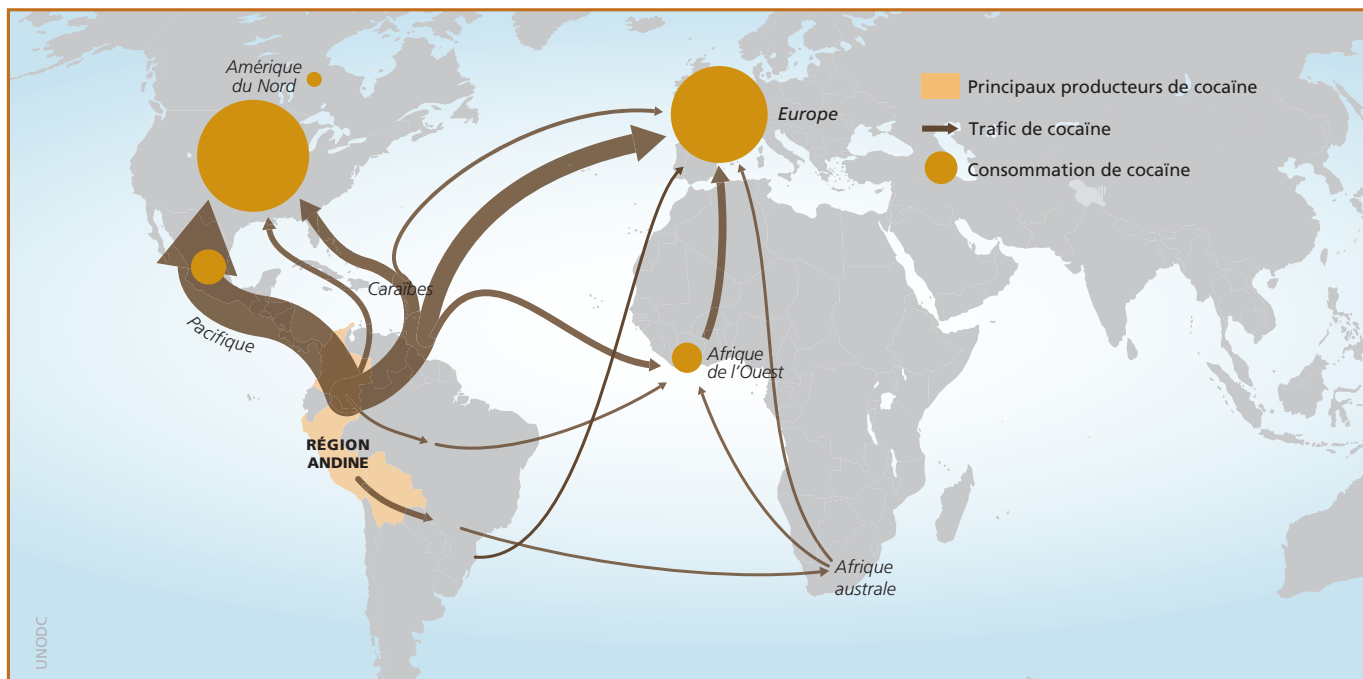
Quelle est l'ampleur du trafic ?

Pour déterminer les quantités de cocaïne qui transitent par la région, il convient de procéder par triangulation. En effet, plusieurs sources de qualité variable peuvent être comparées afin d'établir une estimation.

Tout d'abord, les enquêtes de l'ONUDC sur la production

de cocaïne en Colombie, au Pérou et dans l'État plurinational de Bolivie permettent de donner une idée de l'offre globale. Moins de mille tonnes de cocaïne pure ont été manufacturées ces dernières années. La quantité approximative disponible pour la consommation européenne peut être calculée en soustrayant les quantités saisies et consommées dans les autres régions du monde. Des centaines de tonnes sont saisies en Amérique du Sud et une grande partie du reste est ensuite envoyée au marché américain.

Carte 2: Principaux flux mondiaux de cocaïne, 2010



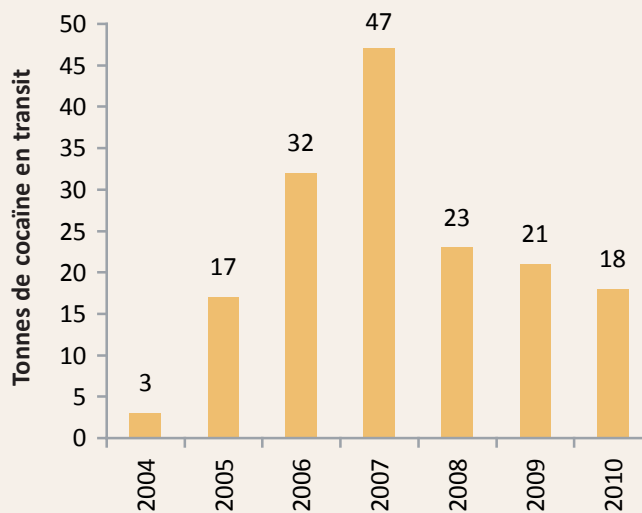
Source : ONUDC

On dispose également d'informations très complètes sur la demande de cocaïne en Europe. De nombreux pays réalisent à intervalles réguliers des enquêtes sur les toxicomanies auprès des ménages, et complètent les données recueillies avec des enquêtes en milieu scolaire et des études auprès des populations les plus difficiles à atteindre. En revanche, on en sait beaucoup moins sur les quantités de drogue que consomment les utilisateurs à titre individuel, et la collecte de données sur les prix s'avère également problématique. Malgré le caractère nécessairement imparfait de ce type de recherche, les données européennes sur la consommation de drogue sont parmi les plus fiables du monde. Selon les estimations du nombre de cocaïnomanes et des quantités consommées par chaque consommateur établies par l'ONUDC, on peut en déduire qu'environ 130 tonnes de cocaïne pure ont été consommées en Europe en 2010.¹⁸

On dispose aussi de données complètes sur les saisies de drogue en Europe couvrant plusieurs dizaines d'années et les agences européennes de lutte contre les drogues disposent d'excellentes capacités de détection et d'interception. En 2010, on a saisi 62 tonnes de cocaïne en Europe. La plupart de ces saisies portaient pour l'essentiel sur de gros volumes présentant un degré de pureté de l'ordre de 68 %. Après ajustement en fonction de la pureté, cela revient à 42 tonnes de cocaïne pure saisies en 2010. La demande étant de l'ordre de 130 tonnes, on peut estimer à quelque 172 tonnes les volumes de cocaïne pure qui entrent en Europe.

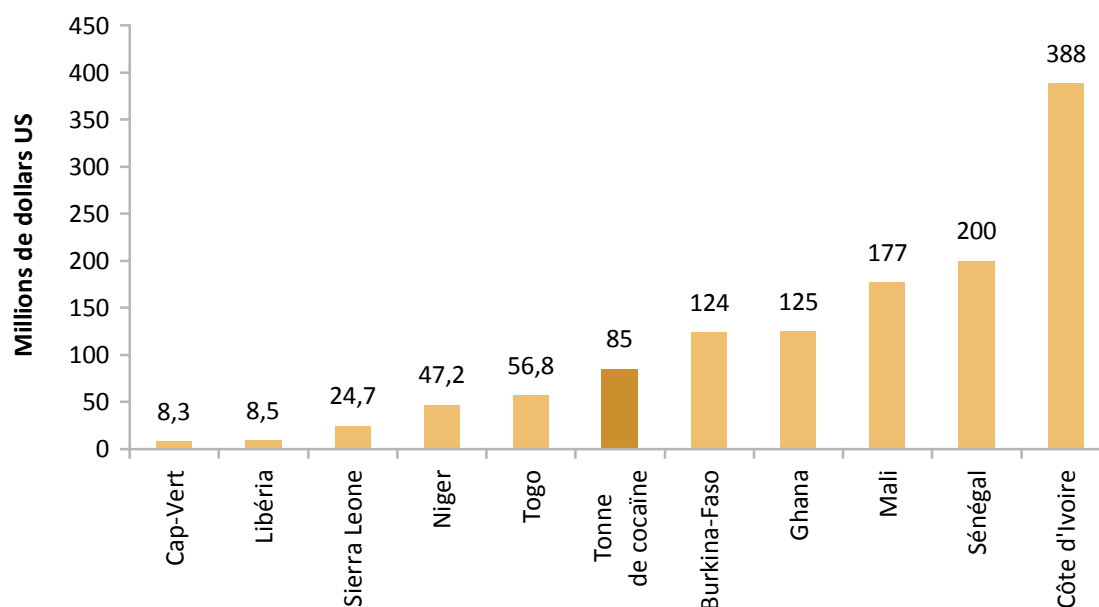
Evaluer la proportion de la cocaïne introduite en Europe qui a transité par l'Afrique de l'Ouest est un exercice plus difficile, qui implique de se pencher sur plusieurs bases de données - lorsque l'origine des saisies individuelles de cocaïne est mentionnée - notamment en utilisant la base de données de l'ONUDC sur les saisies de drogues individu-

Figure 10: Tonnes de cocaïne transitant par l'Afrique de l'Ouest et destinées à l'Europe



Source : Estimations de l'ONUDC

elles (IDS). D'après différentes sources, la proportion des saisies européennes de cocaïne ayant transité par l'Afrique de l'Ouest était comprise entre 8 % et 13 % en 2010. En prenant une moyenne de 10%, ce sont donc 18 tonnes de cocaïne pure qui auraient ainsi été introduites en Europe depuis l'Afrique de l'Ouest en 2010. Un kilo de cocaïne dont la pureté sur le marché de gros est de l'ordre de 65% avait un prix d'environ 53 000 dollars US en 2010, ce qui signifie que ces 18 tonnes de pure cocaïne auraient eu une valeur de 1,25 milliards de dollars US. Cette somme ne représente pas uniquement les profits réalisés et le pourcentage revenant aux trafiquants d'Afrique de l'Ouest reste difficile à estimer. Cependant cette estimation donne une idée

Figure 11: Budget nationaux de défense en 2010 comparés à la valeur d'une tonne de cocaïne pure en Europe (prix de gros)

Source: Elaboré à partir de SIPRI

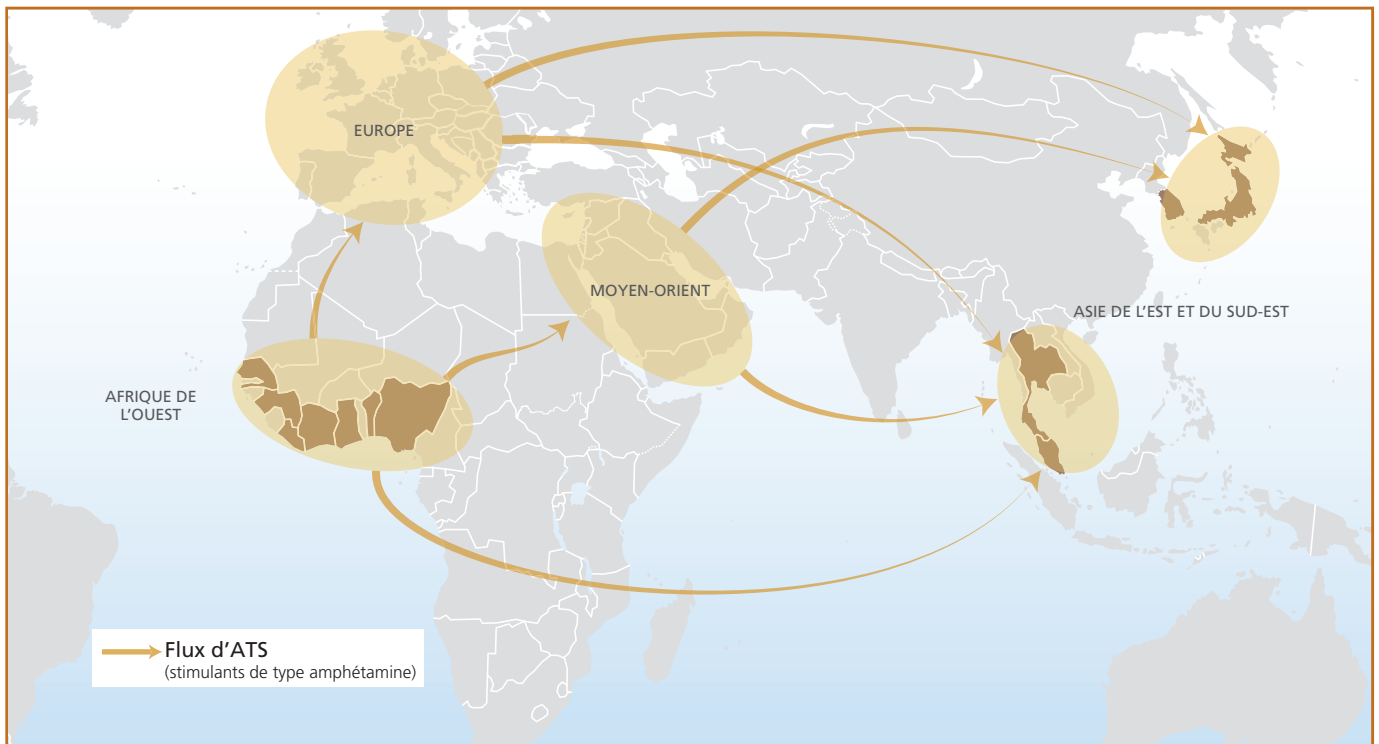
de l'importance des ressources dont disposent les trafiquants pour entretenir la corruption et soutenir les groupes violents opérant dans la région.

Implications en matière de politiques

Il semble que les efforts internationaux, dont une série de saisies remarquables, aient conduit à une réduction de plus de moitié du flux de cocaïne passant par l'Afrique de l'Ouest depuis 2007, mais cette réduction doit être mise en perspective. Quelles sommes d'argent illicite faut-il pour engendrer de l'instabilité? Le budget militaire de certains pays d'Afrique de l'Ouest est inférieur au prix de gros d'une seule tonne de cocaïne en Europe.

Il ne faudrait donc pas beaucoup de cocaïne pour créer de nombreux problèmes en Afrique de l'Ouest. Etant donné que les réussites d'un pays peuvent simplement faire diverger le flux vers un voisin plus faible, le problème doit donc être abordé à l'échelle de la région, et l'objectif doit être de rendre celle-ci aussi inhospitalière aux trafiquants de drogue que possible.

Compte tenu du fait que certaines des plus hautes autorités publiques et militaires ont été impliquées dans le trafic, le développement de capacités locales doit être considéré comme une solution de long-terme compte-tenu de la gravité de la situation. La communauté internationale devrait donc plutôt faire en sorte qu'il ne soit plus avantageux pour les trafiquants de faire un détour par l'Afrique de l'Ouest pour atteindre le marché européen. La coopération internationale et les échanges d'information ont un rôle clef à jouer pour protéger cette région vulnérable.



MÉTHAMPHÉTAMINE DEPUIS L'AFRIQUE DE L'OUEST VERS L'ASIE DE L'EST

Quelle est la nature du marché ?

L'implication de l'Afrique de l'Ouest dans les marchés transnationaux de la drogue date au moins des années 70. Traditionnellement, des Nigériens, notamment des Igbos du sud-est du pays, passaient de la cocaïne et de l'héroïne depuis les diasporas vivant à proximité des zones de production (telles que Karachi, São Paulo et Bangkok) vers d'autres communautés issues de la diaspora dans les pays consommateurs. La sous-région d'Afrique occidentale tenait dans ce trafic un rôle mineur qui se limitait à offrir une escale aérienne où blanchir les profits. La situation changea radicalement lorsque la région se transforma en une zone importante pour le trafic de cocaïne dans la moitié des années 2000.

Il est sans doute peu surprenant que les trafiquants recherchent de nouvelles sources de revenus maintenant que les profits générés par la cocaïne ont commencé à fléchir. Pour la première fois, on dispose aujourd'hui d'éléments d'information témoignant d'une production de stupéfiants à grande échelle en Afrique de l'Ouest. Il s'agit dans ce cas de méthamphétamine, une drogue qui présente de nombreux avantages par rapport aux drogues d'origine végétale, dont le faible investissement de départ et la possibilité de produire n'importe où ne sont pas les moindres.

Les passeurs nigériens pourraient avoir fait leurs premières armes dans le trafic de méthamphétamine parce qu'ils étaient traditionnellement spécialisés dans le transport et la distribution. Les trafiquants en ont peut-être entendu parler dans les communautés expatriées de différents pays d'Asie

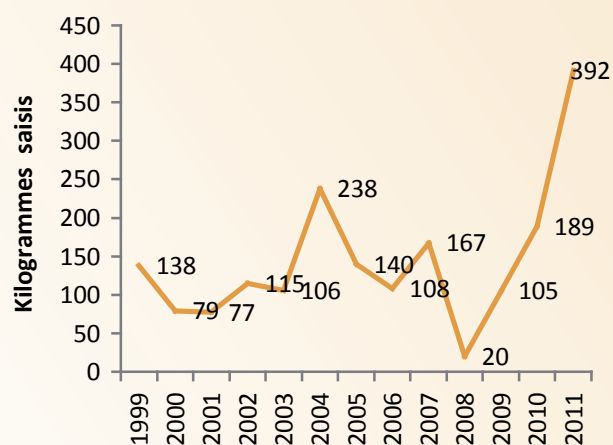
et d'Afrique du Sud, et ont ensuite démarré un trafic qui transitait par l'Afrique de l'Ouest. De très nombreux passeurs de méthamphétamine auraient en effet été appréhendés sur des vols entre l'Afrique de l'Ouest et l'Asie depuis l'année 2008 au moins, soit deux ans avant la découverte des premiers sites de production dans la sous-région. Depuis lors, plusieurs incidents ont mis en évidence une production de drogues synthétiques en Afrique de l'Ouest :

- Peu de temps après le coup d'état de 2008 en Guinée, le gouvernement militaire a invité la communauté internationale à venir inspecter un atelier de fabrication qu'il disait en cheville avec le régime de Lansana Conté. On y avait découvert plus de 5 000 litres d'huile de sassafras et 80 litres de P2P, les principaux précurseurs de la synthèse du MDMA (Ecstasy). Dans l'un des deux sites où ces substances chimiques ont été mises au jour (Kissosso), les analyses médico-légales ont confirmé la présence de MDMA dans un réacteur haute pression, ce qui attestait une production en cours.
- C'est un an plus tard environ, en mai 2010, que sont apparues les premières preuves d'une fabrication de méthamphétamine en Afrique de l'Ouest. Le gouvernement américain a inculpé les membres d'un vaste réseau international de trafic de cocaïne qui avait tenté d'établir au Libéria un laboratoire clandestin de fabrication de méthamphétamine à grande échelle. Cette production aurait été destinée aux États-Unis et au Japon.
- Le premier laboratoire opérationnel a été détecté en juillet 2011. L'Agence nigérienne de lutte antidroge (NDLEA) a découvert juste en dehors de Lagos un site doté d'une capacité de production de méthamphétamine en lots de 25 à 50 kilos. Les deux hommes arrêtés étaient tous deux originaires du sud-est du pays.

Trafic d'héroïne transitant par l'Afrique de l'Ouest

Outre la montée du trafic de méthamphétamine, on constate une évidente augmentation des volumes d'héroïne qui transitent par l'Afrique de l'Ouest, essentiellement transportés par des passeurs embarqués sur des vols commerciaux. Des trafiquants nigériens sont impliqués dans les marchés de l'héroïne dans de nombreuses régions du monde, et l'Afrique occidentale a déjà servi au transit de drogues par le passé. Comme dans le cas de la cocaïne, le gros de l'héroïne semble destiné au marché européen.

Figure 13: Saisies d'héroïne en Afrique de l'Ouest



Source : Bureau régional de l'ONUDD en Afrique de l'Ouest

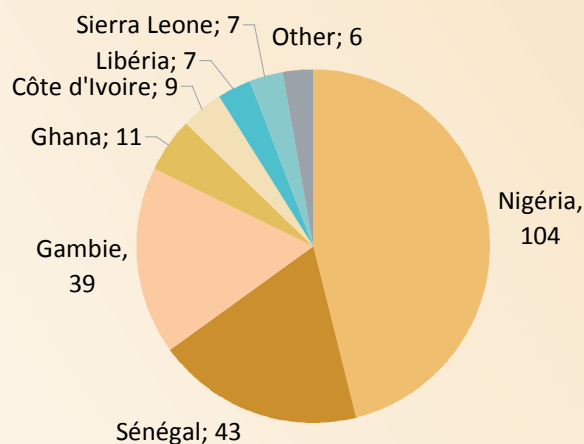
La majeure partie de l'héroïne semble provenir d'Asie du Sud (y compris d'Iran) et de Turquie, et être introduite en Afrique occidentale via l'Afrique de l'Est. Des vols commerciaux directs relient également la Turquie au Nigéria, au Ghana et au Sénégal, à bord desquels l'héroïne peut être envoyée.

Outre les passeurs aériens, on a récemment enregistré une vague de saisies impliquant l'expédition de larges volumes d'héroïne en conteneurs maritimes :

- En novembre 2010, 139 kilos d'héroïne ont été découverts à leur entrée au Nigéria dans un conteneur en provenance de Bandar Abbas, en Iran. La drogue était dissimulée dans des pièces automobiles.²⁰
- En avril 2011, les autorités pakistanaïses ont inspecté un conteneur en partance pour le Bénin dans lequel elles ont découvert 108 kilos d'héroïne empaquetés dans des boîtes d'allumettes. En poursuivant leur enquête, elles ont découvert 266 kilos d'héroïne supplémentaires dissimulés dans les sacs de riz d'un entrepôt.²¹
- Une semaine plus tard, 202 kilos d'héroïne ont été interceptés au port maritime de Cotonou, dans un conteneur en provenance du Pakistan et à destination du Nigéria.²²

Les trafiquants d'héroïne en Afrique de l'Ouest sont également actifs sur les marchés de destination. Par exemple, durant les cinq premiers mois de 2011, 227 trafiquants originaires d'Afrique occidentale ont été arrêtés en Italie.

Figure 14: Nationalité des trafiquants d'héroïne originaires d'Afrique de l'Ouest arrêtés en Italie, janvier-mai 2011



Source : Ministère italien de l'intérieur

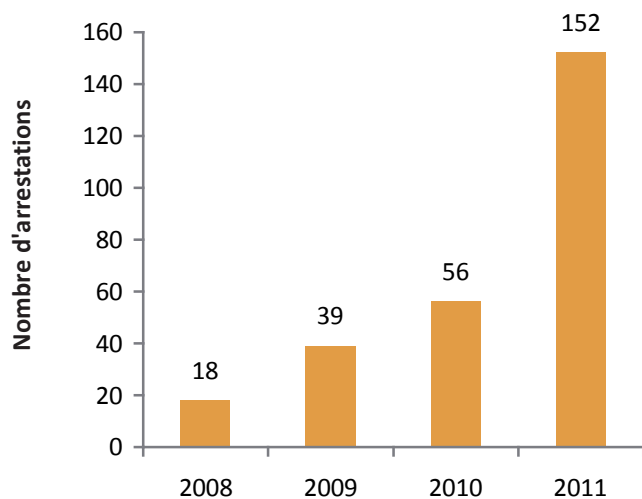
De telles saisies ont été signalées depuis des années, au Nigéria par exemple, mais leur nombre a récemment grimpé en flèche. Des volumes considérables de drogues contenant des amphétamines ont ainsi été saisis à l'aéroport international de Lagos en 2010 (75 kilos) et en 2011 (45 kilos).

Comment le trafic est-il réalisé ?

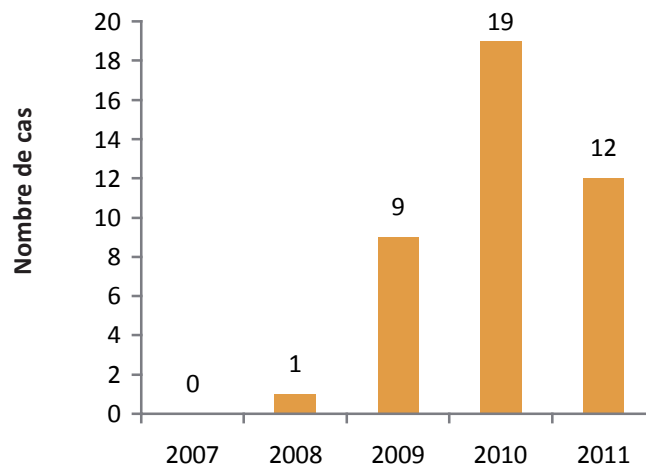
Selon le schéma classique d'approvisionnement extérieur, l'éphédrine, qui est principalement produite en Asie de l'Est et du Sud-Est, est exportée vers l'Afrique occidentale, où elle est transformée en méthamphétamine avant d'être réexpédiée vers l'Asie de l'Est. À quelques exceptions près, la quasi-totalité du trafic détecté à destination de l'Asie empruntait des vols commerciaux, un mode opératoire dans lequel les trafiquants nigériens sont passés maîtres. Les

passeurs peuvent ingérer la drogue par boulettes empaquetées dans des préservatifs, la cacher sur eux, ou encore la dissimuler dans des articles transportés dans leurs bagages, comme des objets d'artisanat ou des souvenirs d'Afrique.

En raison des accords de libre-circulation au sein de la CEDEAO, les passeurs peuvent être envoyés à partir de n'importe quel aéroport dans la région. Divers éléments attestent des acheminements par voie terrestre, du Nigéria au Bénin par exemple.²³ De la méthamphétamine a été trouvée sur des passeurs en provenance du Bénin, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, du Ghana, de la Guinée, du Nigéria et du Sénégal. On ne sait pas précisément lesquels de ces pays pourraient être des lieux de production, étant donné que la méthamphétamine aurait pu être fournie depuis le Nigéria.

Figure 15: Passeurs nigériens arrêtés pour trafic de méthamphétamine en Malaisie, 2008-2011

Source : Police royale de Malaisie

Figure 16: Cas de contrebande de méthamphétamine enregistrés au Japon et rattachés à des groupes criminels organisés d'Afrique de l'Ouest, 2007-2011

Source : Agence japonaise de police nationale

Par ailleurs, le fait que le voyage des passeurs démarre d'un quelconque pays d'Afrique de l'Ouest n'implique pas que les opérations soient dirigées par des ressortissants de ce pays. Au plus fort du trafic de cocaïne vers l'Europe (2005-2007), les passeurs rejoignaient le continent depuis à peu près n'importe lequel des pays de la région, alors que l'immense majorité du trafic était entre les mains de Nigériens établis dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest. Les trafiquants nigériens ont parfois recours à des passeurs originaires de pays moins suspects, et peuvent aussi se procurer des passeports d'autres pays de la région par des moyens frauduleux, en faisant établir des faux, ou encore par mariage.

Les vols en provenance d'Afrique de l'Ouest étant désormais dans le collimateur des autorités, les passeurs peuvent transiter par plusieurs aéroports avant d'arriver en Asie de l'Est. Le choix des aéroports de transit peut aussi dépendre du siège des compagnies aériennes qu'ils choisissent d'emprunter. Celles qui desservent le mieux les pays africains sont basées au Moyen-Orient, et elles figurent donc en bonne place dans la liste des pays de transit.

Les destinations des passeurs semblent concentrées sur les marchés où la méthamphétamine se vend à bon prix, à savoir le Japon, la République de Corée, la Malaisie, et la Thaïlande. En chemin, les passeurs peuvent toutefois transiter par nombre d'autres pays d'Asie de l'Est, notamment la Chine, le Cambodge, l'Indonésie, les Philippines et le Viet Nam.

Pour rejoindre par exemple les marchés de Malaisie, les passeurs commencent généralement leur voyage au Ghana ou au Nigéria, et peuvent transiter par des aéroports du Moyen-Orient (Égypte, Qatar et Syrie, Émirats arabes unis), d'Europe (Allemagne) et d'Afrique du Sud. Certains peuvent également transiter par Bangkok (Thaïlande). Les

drogues sont généralement introduites dans le pays par l'État de Penang, sur la côte nord-ouest de la Malaisie, ou par les aéroports internationaux autour de Kuala Lumpur. Des passeurs nigériens ont été appréhendés en nombres toujours plus importants depuis 2008, 152 trafiquants ayant été arrêtés pour la seule année 2011.

Qui sont les trafiquants ?

Les seuls sites de production confirmés à ce jour ont été rattachés à des Nigériens Igbo, et les ressortissants nigériens sont aussi fortement représentés dans les principaux marchés de destination. Le trafic de drogues se développe en parallèle des activités commerciales licites et illicites des communautés nigérianes expatriées. Les nouveaux arrivants sont généralement associés aux affaires pour les aider à démarrer, étant entendu qu'ils s'approvisionneront ensuite auprès de leurs parrains. C'est ainsi qu'un dealer à la sauvette finit par devenir grossiste avant de se mettre à importer des drogues pour son propre compte.²⁴

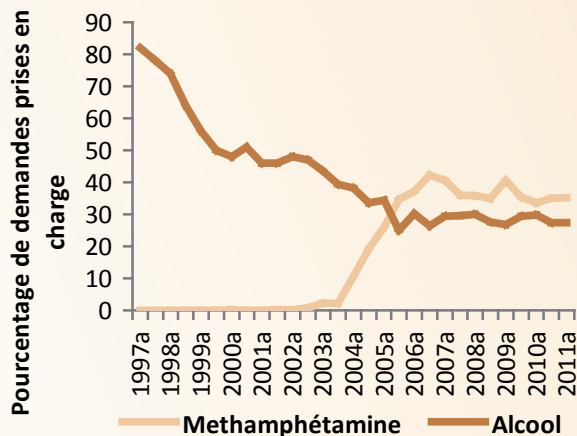
Dans un premier temps, un nouveau trafiquant sera peut-être contraint de passer la drogue sur sa personne, l'une des raisons expliquant que les ressortissants nigériens soient si nombreux parmi les passeurs appréhendés. Dès lors qu'il a acquis une certaine expérience et un capital, il pourra se procurer un passeport d'un autre pays africain, ou recruter des ressortissants de ces pays qui lui serviront de mules. Il semblerait que des groupes bien établis recrutent aujourd'hui comme passeurs des ressortissants de pays d'Asie du Sud-Est pour mieux passer inaperçus aux points de contrôle officiels.

Des réseaux nigériens de trafic de drogue ont été appréhendés dans la quasi-totalité des pays d'Asie de l'Est, et ils sont particulièrement actifs au Japon, en République de Corée, en Indonésie, en Malaisie, et en Thaïlande :

La méthamphétamine en Afrique du Sud

Il est quelque peu ironique que des réseaux de trafiquants asiatiques soient probablement à l'origine de l'introduction de la méthamphétamine en Afrique.³¹ Au début des années 2000, des groupes organisés de malfaiteurs chinois opéraient dans la région du Cap occidental (Afrique du Sud), où ils faisaient le trafic de diverses marchandises, notamment des ormeaux, un mollusque protégé illégalement exploité par les membres des gangs locaux. Peu de temps après l'établissement de ces relations commerciales, les gangs locaux se sont lancés dans le trafic de méthamphétamine, une drogue jusque-là inconnue en Afrique du Sud. En l'espace de deux ans, elle est devenue la substance

Figure 17: Principale substance utilisée par les toxicomanes sollicitant une prise en charge médicale dans la région du Cap occidental (Afrique du Sud)*



Source : SACENDU

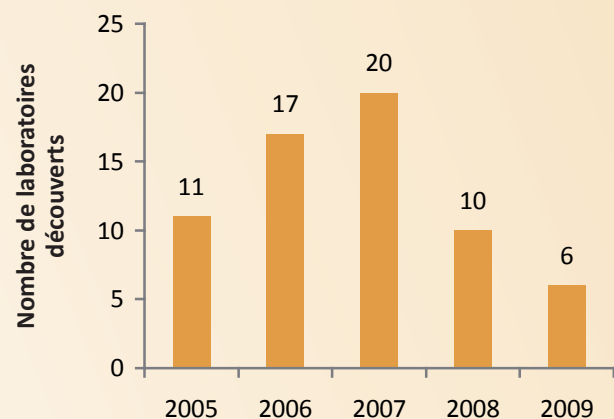
*À compter de 2007, les données se rapportent à la région du Cap occidental ; avant 2007, toutes les données concernent la seule ville du Cap.

- 59 passeurs africains ont été interceptés entre 2007 et 2011 dans des aéroports au Japon, dont la plupart ont été identifiés comme étant des Nigériens.²⁵ En 2010, 24 Africains ont été arrêtés dans l'ensemble du pays pour trafic de stimulants de type amphétamines.
- Le nombre de passeurs aériens d'Afrique de l'Ouest appréhendés en Malaisie a presque doublé entre 2009 et 2010, passant de 35 à 65, les ressortissants nigériens représentant 79 % du total.²⁶
- En Thaïlande, 22 Africains ont été arrêtés entre 2010 et février 2011 ; à eux tous, ils transportaient quelque 38 kilos de cristaux de méthamphétamine.²⁷ À Nana, un quartier où sévit la prostitution, on trouve des Igbo qui vendent de la drogue à la sauvette.²⁸
- En Chine, 418 ressortissants de pays d'Afrique de l'Ouest ont été interceptés pour trafic de drogue entre 2004 et octobre 2010, dont les deux tiers étaient des Nigériens.²⁹ Nombre d'entre eux vendaient de l'héroïne importée de Karachi, tandis que d'autres étaient plutôt impliqués dans un trafic de méthamphétamine.³⁰

la plus problématique dans la région du Cap occidental. D'après le Conseil de la recherche médicale (MRC), la ville du Cap compte aujourd'hui la plus forte prévalence de consommation de méthamphétamine, avec 2 % de consommateurs dans la population adulte.³²

L'Afrique du Sud est ainsi devenue une plaque tournante de la production et du trafic de méthamphétamine dans la région. La production vient principalement de la Province du Gauteng, première région industrielle du pays.³³ La plupart des laboratoires ont une capacité de production réduite, et sont souvent implantés dans des zones résidentielles. Les découvertes de laboratoires ont été moins nombreuses depuis 2008, alors que les saisies de méthamphétamine ont augmenté. On constate également un recul des volumes de précurseurs importés en Afrique du Sud.³⁴ Tous ces éléments laissent supposer le recours à une source extérieure d'approvisionnement qui pourrait être l'Afrique de l'Ouest.

Figure 18: Laboratoires de production de méthamphétamine découverts en Afrique du Sud



Source : Services de police sud-africains

En Asie, le marché le plus prisé est celui du Japon où la méthamphétamine se vend dans la rue à plus de 100 000 dollars le kilo, soit dix fois plus cher qu'en Thaïlande. Tokyo abrite une petite communauté de Nigériens, dont certains vivent au Japon depuis des dizaines d'années et sont propriétaires de discothèques ou de petites entreprises d'importation. Au Japon comme dans d'autres pays d'Asie, le trafic de méthamphétamine par des Nigériens s'est développé en parallèle du trafic en provenance d'Iran. Les trafiquants iraniens ont déjà supplanté en nombre les Nigériens implantés dans plusieurs destinations clés. Les relations entre ces deux groupes demeurent cependant peu claires.

Quelle est l'ampleur du trafic ?

Même si le trafic de méthamphétamine pourrait devenir problématique en Afrique de l'Ouest, les niveaux de production régionaux restent modestes à l'échelle mondiale, et la situation restera probablement stable du fait de plusieurs facteurs.

Il faut premièrement tenir compte de l'énorme compétition rencontrée par les trafiquants d'Afrique occidentale en Asie de l'Est, le principal marché de destination. Les concurrents chinois ont à leur avantage un accès direct à l'éphédrine et leur proximité géographique. Les trafiquants établis dans les régions du Myanmar contrôlées par les rebelles sont encore moins inquiétés par les forces de l'ordre que leurs concurrents d'Afrique de l'Ouest, et ils ont une longue tradition de fabrication de méthamphétamine destinée au marché local. Les premiers succès remportés par les producteurs d'Afrique de l'Ouest sont sans doute imputables à l'effet de nouveauté, car nul n'avait encore vu de méthamphétamine en provenance d'Afrique. Cependant, il semble difficilement envisageable qu'ils parviennent à supplanter durablement les producteurs locaux.

Par ailleurs, la majorité du trafic intercepté reposait sur des passeurs empruntant des vols commerciaux. La distance considérable entre Lagos (Nigéria) et Tokyo (Japon), presque 14 000 km, réduit quelque peu les perspectives de développement du trafic sur des volumes plus importants. Les trafiquants seront donc confrontés aux limites imposées par un trafic qui s'opère kilo par kilo sur un très long trajet.

Environ 10 % des passeurs aériens de méthamphétamine appréhendés en 2010 dans les principaux pays de destination (Indonésie, Japon, Malaisie, République de Corée et Thaïlande) étaient des ressortissants de pays d'Afrique de l'Ouest, principalement des Nigériens.³⁵ Les forces de l'ordre de ces pays sont très au fait de l'implication des pays d'Afrique occidentale et de leurs ressortissants dans ce trafic, et le taux d'interception est donc probablement important. Toutefois, comme les trafiquants utilisent des mules d'autres nationalités, ou font transiter les passeurs par d'autres pays, il est difficile de déterminer la part des interceptions aux aéroports qui concerne des groupes d'Afrique de l'Ouest. Quelle que soit l'année considérée, il demeure que ces cinq principaux pays de destination ont probablement arrêté moins de 1 500 passeurs de méthamphétamine d'une quelconque nationalité étrangère.³⁶

Si 5 % des passeurs sont interceptés et si 10% d'entre eux proviennent d'Afrique de l'Ouest,³⁷ alors environ 3 000 passeurs de méthamphétamine originaires d'Afrique de l'Ouest auraient transité par voie aérienne vers l'Asie en 2010. Si chacun d'entre eux transportait en moyenne un kilo de méthamphétamine,³⁸ alors un total de 3 000 kilos serait importé par les trafiquants d'Afrique de l'Ouest chaque année. Avec un prix de gros allant de quelque 40 000 dollars US en Malaisie jusqu'à 200 000 dollars US au Japon et en République de Corée,³⁹ on obtient un revenu annuel brut d'environ 360 millions de dollars US pour les trafiquants d'Afrique occidentale. Cette estimation pourrait même être en réalité plus élevée sachant que les trafiquants d'Afrique occidentale utilisent des passeurs de nombreuses nationalités.

Cependant, compte-tenu de la sensibilisation croissante à cette menace, le taux d'interception moyen des passeurs de méthamphétamine pourrait être beaucoup plus élevé que

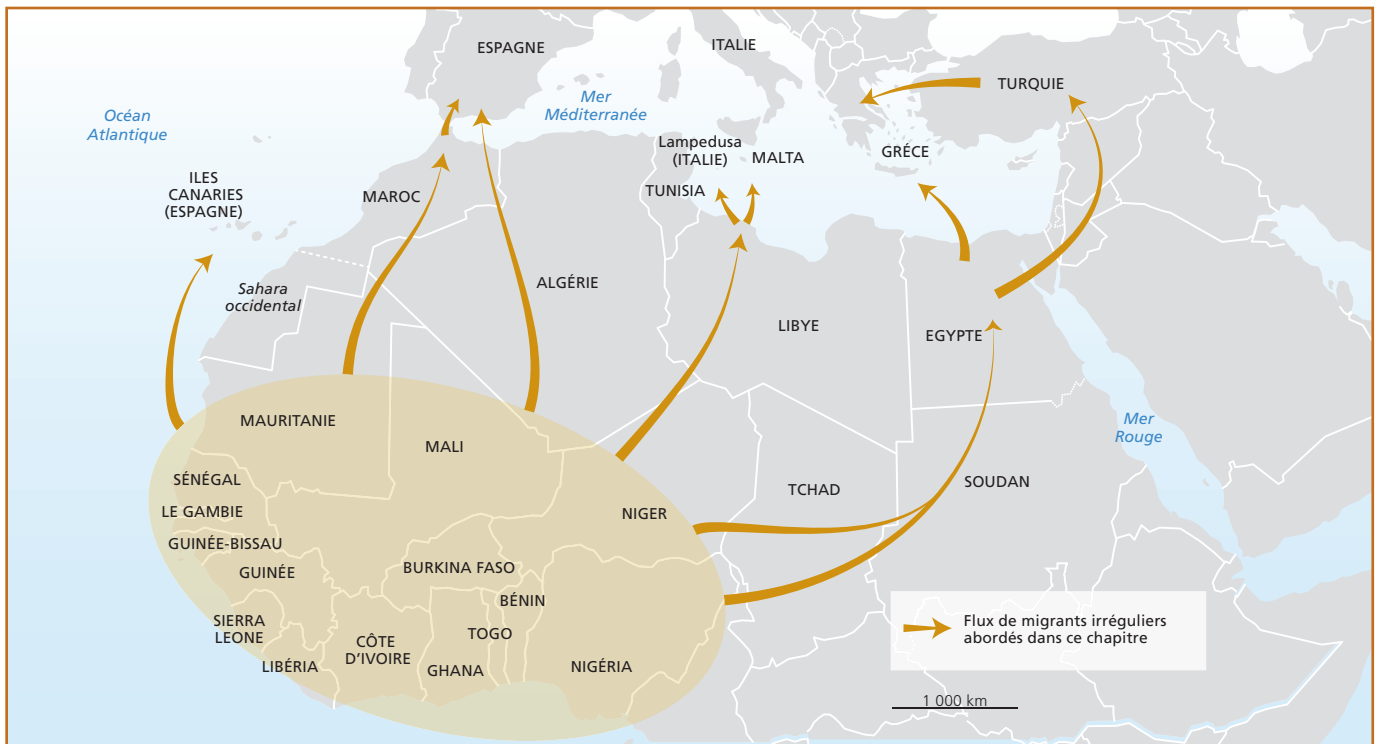
celui d'un passeur intercepté sur 20. Si un passeur sur cinq était en réalité intercepté (20%), il y aurait chaque année quelque 750 passeurs important dans la région 750 kilos de méthamphétamine en provenance d'Afrique de l'Ouest. Aux mêmes prix de gros, cela représente un revenu brut de 90 millions de dollars US qui tombent entre les mains des trafiquants d'Afrique de l'Ouest. En supposant que le nombre réel se trouve entre ces deux extrêmes, on peut estimer à environ 1 525 kilos le volume de méthamphétamine qui passe en contrebande d'Afrique de l'Ouest à l'Asie de l'Est, ce qui représente un revenu brut de quelque 225 millions de dollars US pour les trafiquants.

Implications en matière de politiques

Les revenus du trafic de méthamphétamine d'Afrique de l'Ouest vers l'Asie de l'Est, des dizaines voire quelques centaines de millions de dollars, sont remarquables compte tenu de la nouveauté de ce phénomène. Mais, comme indiqué plus tôt, les perspectives à long terme de ce flux sont limitées en raison de la compétition des producteurs locaux dans les pays de destination. Le plus grand risque n'est donc pas que les revenus du trafic de méthamphétamine engendrent de l'instabilité. C'est plutôt que les trafiquants écartés des marchés asiatiques déversent leurs produits en Afrique de l'Ouest, créant un nouveau problème que cette région est mal préparée pour traiter. Pour écarter cette éventualité, des mesures doivent être prises maintenant, tant que le problème est encore récent.

Une des principales raisons pour lesquelles la région est vulnérable à la production de méthamphétamine est que les capacités de régulation des précurseurs chimiques sont limitées. Il revient donc à la communauté internationale de s'assurer que l'Afrique de l'Ouest ne reçoive que l'éphédrine dont elle a besoin pour un usage pharmaceutique légitime. Les flux en provenance de Chine, en particulier, – la source principale d'éphédrine à l'échelle mondiale – doivent être surveillés. Depuis que les accords de la CEDEAO permettent la libre circulation des flux à l'intérieur de ses frontières, ceux-ci devraient sans doute être évalués à l'échelle régionale, plutôt que nationale.

Pour l'heure, l'Asie est la principale destination de la méthamphétamine d'Afrique de l'Ouest. Pour faire cesser l'implication des groupes africains, il suffirait de les rendre non-compétitifs par rapport aux groupes locaux, ce qui, compte tenu des distances en jeu, ne devrait pas être trop difficile. Les vecteurs de trafic potentiels sont limités. Considérant les méthodes les plus utilisées par les groupes nigériens à l'échelle internationale, le contrôle des passeurs aériens et des colis postaux (y compris par courriers express) a des chances de toucher la plus grande partie de ce flux. Le profilage des passeurs et le contrôles de tous les passagers sur les vols directs en provenance de la région permettraient de limiter le risque d'utilisation de la technique d'envoi de passeurs multiples dans un même vol, très largement employée par les trafiquants nigériens dans le monde entier.



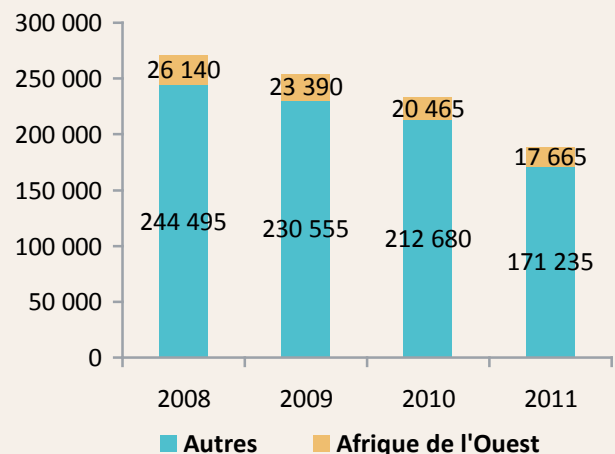
TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS DEPUIS L'AFRIQUE DE L'OUEST VERS L'EUROPE

Le trafic illicite de migrants opère le plus souvent le long des lignes de clivage qui séparent des régions ayant des niveaux de développement très différents, comme c'est le cas de l'Europe occidentale et de l'Afrique de l'Ouest. Chaque année, des milliers de clandestins tentent la traversée du Sahara ou de la Méditerranée, en dépit des énormes difficultés qu'elle présente, dans l'espoir d'atteindre l'Europe. Presque tous se font aider, et le fait de fournir cette assistance pour en tirer un gain constitue l'infraction pénale de trafic illicite de migrants.⁴⁰

Jusqu'à une période récente, près de 9 % des migrants en situation irrégulière détectés chaque année en Europe venaient d'Afrique de l'Ouest. Ce flux migratoire a diminué en raison de la récession économique, mais peut reprendre de l'ampleur à tout moment, sous l'effet d'événements géopolitiques imprévisibles (comme la récente crise libyenne). Le moyen le plus simple de s'installer illégalement sur le territoire d'un État est d'y entrer en avion muni d'un visa à durée déterminée, et de rester dans le pays après l'expiration du visa, qu'il ait été établi en toute légalité, acquis par des moyens frauduleux ou falsifié. On ignore la proportion exacte de migrants clandestins qui procèdent de la sorte, mais selon les estimations, elle serait de l'ordre de 75 à 90 %.⁴¹ Les trafiquants gagnent de l'argent en aidant les candidats au départ à se procurer des visas par des moyens frauduleux et en leur expliquant comment ne pas éveiller les soupçons des agents de la police des frontières.

Pour différentes raisons, certains migrants préfèrent cependant la voie terrestre pour aller en Europe, et des trafiquants sont présents tout au long des itinéraires les plus

Figure 19: Régions d'origine des migrants clandestins appréhendés en Europe



Source : EUROSTAT⁴²

empruntés pour faciliter leur passage. Certains migrants gagnent de l'argent pendant leur voyage pour payer les trafiquants, et peuvent ainsi s'attarder pendant de longues périodes à différentes étapes. Beaucoup choisissent de faire une partie du voyage sans assistance; à l'intérieur de la CEDEAO, par exemple, les visas ne sont pas requis pour franchir les frontières. Mais à l'heure actuelle, pratiquement tous les migrants en situation irrégulière tentent de traverser la Méditerranée lors de la dernière étape de leur voyage et, pour ce faire, ont besoin d'une assistance professionnelle.

Quelle est la nature du trafic ?

Les trafiquants de migrants exploitent les itinéraires de migration clandestine et le nombre de personnes ayant recours à leurs services est nécessairement un sous-ensemble du nombre total de migrants en situation irrégulière. La

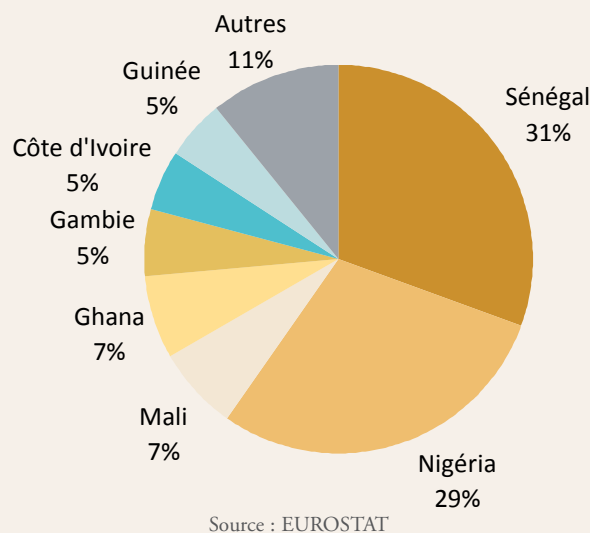
proportion de migrants qui ont recours à des trafiquants est fonction de la perception du risque d'interception. En d'autres termes, les migrants ne paient les trafiquants que quand ils pensent qu'ils seront appréhendés s'ils ne le font pas. En conséquence, les dimensions du trafic illicite de migrants dépendent de deux éléments : le nombre de personnes qui veulent migrer clandestinement et les obstacles à surmonter pour réussir le passage.

Le trafic illicite de migrants depuis l'Afrique vers l'Europe est un phénomène relativement récent qui semble avoir gagné en ampleur depuis les années 90, période pendant laquelle l'Espagne et l'Italie ont mis en place des régimes de visa plus stricts. Ce sont les migrants nord-africains, et non ceux venus d'Afrique de l'Ouest, qui ont été les premiers confrontés au durcissement des mesures de contrôle, puisqu'ils étaient alors beaucoup plus nombreux à migrer vers l'Espagne. Ils ont d'abord choisi le trajet le plus simple et sont entrés en Europe depuis le Maroc après avoir traversé le détroit de Gibraltar, large d'à peine 13 kilomètres en son point le plus étroit, ou sont passés par les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla. Très vite, la vigilance accrue des autorités espagnoles a entraîné une diversification des voies de passage. Les clandestins nord-africains se sont rabattus sur d'autres itinéraires, bientôt imités par les migrants venus d'Afrique de l'Ouest.

Les voies d'acheminement des migrants clandestins ont beaucoup évolué dans le temps, en fonction de l'arsenal répressif en vigueur et du climat géopolitique. En règle générale, la demande pour les services des trafiquants se déplacent lorsque les voies de passage habituelles se trouvent bloquées. Les candidats au départ qui vivent à proximité d'un itinéraire de trafic normalement très fréquenté n'hésiteront pas à faire un détour de plusieurs milliers de kilomètres pour emprunter un trajet dégagé si celui qui passe près de chez eux n'est plus accessible. Mais la décision de migrer vers l'Europe peut aussi être une simple question d'opportunité. Ainsi, lorsque s'ouvre une nouvelle voie de passage vers l'Europe, des personnes qui, en d'autres circonstances, n'auraient jamais songé à s'expatrier profitent de l'occasion pour tenter leur chance à l'étranger.

Par exemple, le Sénégal est situé à 839 miles nautiques des Îles Canaries, qui font partie du territoire de l'Union européenne. En 2006, 8 000 Sénégalais ont décidé de mettre à profit cette proximité pour rejoindre l'Europe par les Îles Canaries, alors qu'ils n'étaient que 30 l'année précédente à avoir emprunté cet itinéraire. Les recherches menées par l'ONU DC en Europe indiquent que nombre de ces migrants était pêcheurs ou issus de communautés d'artisans-pêcheurs.⁴³ Plus de la moitié des migrants clandestins originaires d'Afrique de l'Ouest qui ont rejoint l'Espagne à cette date n'avaient jamais été scolarisés (58 % selon une étude), et la moitié d'entre eux seulement savaient lire et écrire,⁴⁴ ce qui les distingue très nettement du profil type du migrant (voir Encadré : qui sont les migrants ?).

Figure 20: Nationalité des migrants clandestins originaires d'Afrique de l'Ouest interceptés en Espagne, en Italie, à Malte et en Grèce, 2008-2011



Une fois que la migration et les fonds reçus des travailleurs émigrés commencent à affecter les communautés, le trafic de migrants peut acquérir spontanément sa propre dynamique. Depuis 2006, les Sénégalais représentent une proportion très importante des clandestins arrêtés en Espagne, en Italie et même en Grèce. Sur l'ensemble des migrants en situation irrégulière interceptés entre 2008 et 2011 dans les pays traditionnels d'immigration clandestine (Espagne, Italie, Malte, Grèce), les Sénégalais constituaient le groupe national le plus important, soit 31 % des clandestins interceptés, alors qu'ils ne représentent que 4 % de la population de l'Afrique de l'Ouest.

Qui sont les migrants ?

En 2009, l'ONU DC a réalisé une enquête sur la migration dans six des 36 États du Nigéria. Il en ressort que les migrants qui s'apprêtaient à partir vers le nord étaient pour la plupart de sexe masculin, âgés de 20 à 30 ans et célibataires. La majorité d'entre eux (63 %) avaient achevé leurs études secondaires, et 13 % étaient diplômés de l'enseignement supérieur. Une autre enquête de l'ONU DC réalisée à la même période au Mali a révélé que la majorité des migrants interrogés avaient été scolarisés jusqu'à la fin du secondaire. Plus de la moitié des candidats nigériens à l'immigration ont déclaré qu'ils n'étaient pas pauvres au regard des normes locales. Près des deux tiers étaient auparavant agriculteurs, chauffeurs de taxi ou petits commerçants. Plus de 80 % avaient de la famille en Europe. La plupart d'entre eux ont déclaré vouloir partir non pas pour fuir la misère mais « par choix, pour améliorer leurs moyens d'existence ».⁴⁵ En conséquence, la décision de payer les services de trafiquants semble être le fruit d'une évaluation rationnelle des coûts et avantages qu'elle présente.

Les migrants qui font l'objet de trafic illicite sont particulièrement vulnérables à l'exploitation, pendant la migration comme à leur arrivée dans le pays de destination. On ne connaît pas le nombre exact de migrants qui perdent la vie pendant la traversée du Sahara, mais on sait en revanche que des centaines meurent chaque année en traversant la Méditerranée ou au large des côtes sénégalaises et mauritaniennes.⁴⁶ Tous cherchent à se rendre invisibles, et c'est souvent ce qui fait leur perte. Parce qu'ils se refusent à signaler aux autorités les mauvais traitements dont ils sont parfois victimes, ils s'exposent à tous les sévices que les trafiquants sont susceptibles de leur infliger en toute impunité.

Comment le trafic est-il réalisé ?

Les passeurs qui se livrent au trafic de migrants clandestins entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe empruntent traditionnellement l'une ou l'autre des cinq grandes voies de passage suivantes :

- la voie maritime jusqu'aux Îles Canaries (Espagne) ;
- la voie terrestre jusqu'aux enclaves espagnoles d'Afrique du Nord (Espagne) ;
- la voie terrestre et maritime par le détroit de Gibraltar (Espagne) ;
- la voie terrestre et maritime, en traversant la Méditerranée jusqu'à Malte ou l'île de Lampedusa (Italie) ;
- la voie terrestre et maritime, en traversant la Méditerranée jusqu'aux côtes grecques.

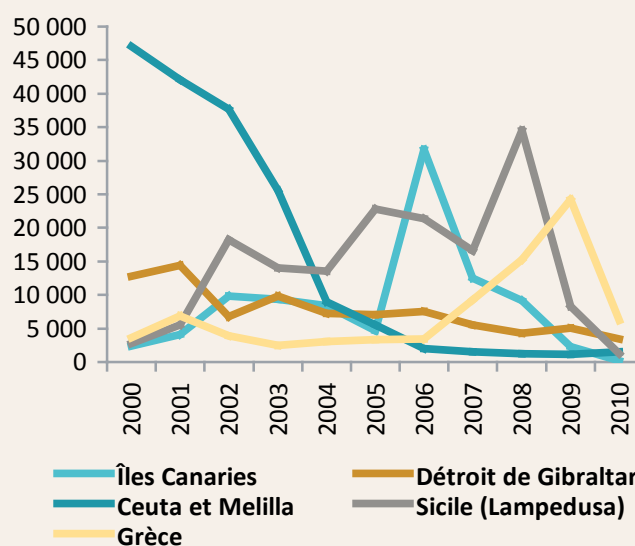
Ces itinéraires ont été utilisés dans des proportions très variables ces dix dernières années.

- En 2000, les principaux points d'entrée étaient Ceuta et Melilla, de petites enclaves côtières espagnoles situées au Maroc. En 2000, plus de 47 000 clandestins ont été appréhendés alors qu'ils tentaient d'y entrer. La grande accessibilité des enclaves encourageait alors les trafiquants à faire venir des migrants venus pour certains d'aussi loin que l'Asie du Sud, jusqu'à ce que les barrières de protection et les points de contrôle soient renforcés. La même année, 13 000 autres migrants ont été interceptés alors qu'ils essayaient de rejoindre l'Espagne par le détroit de Gibraltar.
- Dès que les autorités espagnoles ont entrepris de pallier les faiblesses évidentes du dispositif de contrôle des frontières à Ceuta et Melilla, le trafic de migrants s'est déplacé vers les Îles Canaries (où il a atteint son point culminant en 2006, avec 32 000 arrestations de migrants en situation irrégulière) et l'île de Lampedusa (35 000 interceptions en 2008). Les migrants qui ne parviennent pas à rallier l'île de Lampedusa se retrouvent bloqués à Malte et privés de toute possibilité de rejoindre le continent. Le nombre de clandestins arrivés à Malte a lui aussi atteint un niveau record en 2008, avec 2 500 interpellations.
- L'évolution des politiques migratoires en vigueur aux Îles Canaries et en Italie a contribué à repousser le trafic de migrants vers l'est. Les clandestins venus d'Afrique

de l'Ouest mettent désormais le cap sur l'Égypte dans l'idée de gagner la Grèce par la mer, ou se rendent en Turquie dans l'espoir d'atteindre le sud-ouest de l'Union européenne par voie terrestre. Le nombre de migrants appréhendés en Grèce a atteint un niveau sans précédent en 2009, avec plus de 24 000 interpellations.

Ainsi, les principaux points d'entrée des clandestins se sont progressivement déplacés vers l'est, à mesure du durcissement des dispositifs de contrôle et de répression mis en place le long des voies de passage les plus fréquentées. Les itinéraires délaissés pourraient être réactivés si les circonstances changeaient à nouveau.

Figure 21: Migrants en situation irrégulière interceptés aux principaux points d'entrée sur le territoire européen



Source : ONUDC, à partir de sources nationales et de données FRONTEX⁴⁷

Le trajet suivi pour atteindre ces différents points d'entrée est fonction du lieu de départ. Les ressortissants des États membres de la Commission économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) jouissent de la libre circulation dans tous les pays membres de la Commission, et peuvent y séjourner jusqu'à 90 jours à compter de leur date d'entrée sans avoir à justifier d'un permis de séjour ; ils n'ont donc pas besoin de payer des passeurs pour atteindre l'Afrique du Nord ou quitter les côtes de l'Afrique de l'Ouest. Les migrants clandestins qui souhaitent gagner les Îles Canaries rejoignent les villes côtières comme Saint-Louis du Sénégal ou Nouadhibou, en Mauritanie. Ceux qui veulent rallier les points d'embarquement en Méditerranée doivent d'abord traverser le Sahara. Ils se regroupent généralement en divers lieux de rassemblement, et notamment dans les villes de Gao (Mali) et d'Agadez (Niger), situées aux portes du désert, qui sont depuis des siècles les principaux points d'entrée au Sahara. Ils passent le plus souvent par Tamanrasset pour gagner le détroit de Gibraltar, et par Sebha et Dirkou pour atteindre la côte libyenne. La route entre Agadez et Dirkou est très périlleuse ; elle l'était déjà

avant les événements violents qui ont récemment secoué la région, et les trafiquants sont contraints de suivre le convoi militaire qui effectue tous les mois le trajet entre les deux villes. Pour parvenir jusqu'en Grèce, les migrants transitent par le nord-est du Nigéria et le Tchad avant de s'embarquer en Égypte, passant ensuite par la Turquie par voie terrestre ou rejoignant directement la Grèce par voie maritime.

Tous ces itinéraires se répartissent en deux groupes distincts : les trajets maritimes reliant directement l'Afrique de l'Ouest (Sénégal et Mauritanie) aux Îles Canaries, et les trajets effectués depuis les différents points d'embarquement situés le long de la côte méditerranéenne.

Passage de l'Afrique de l'Ouest vers les Îles Canaries

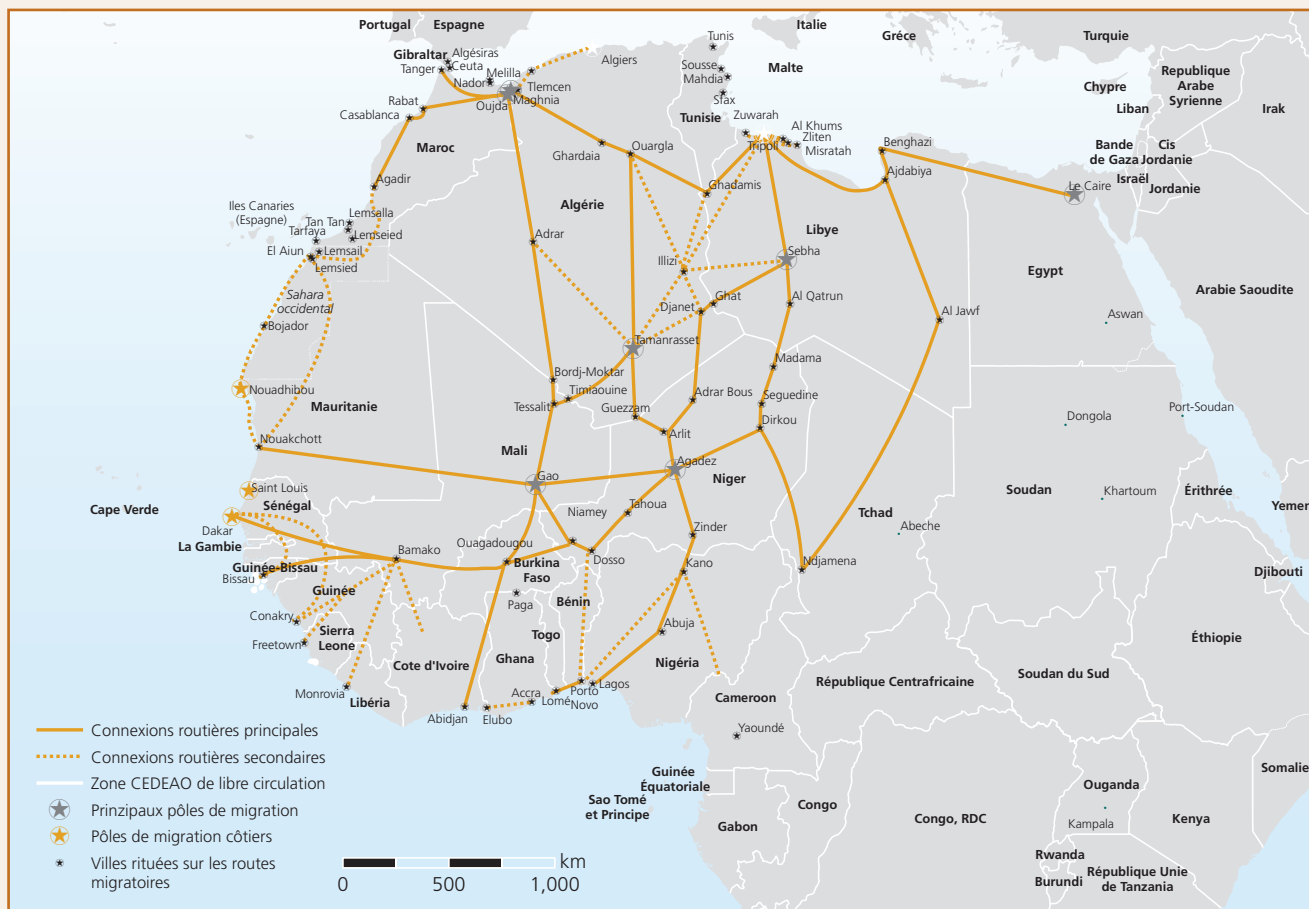
En 2011, seuls 340 migrants en situation irrégulière ont rejoint les Îles Canaries par la mer. Cet itinéraire n'est plus utilisé par les passeurs, mais pourrait l'être à nouveau si les autorités baissaient la garde ou si de nouveaux facteurs d'instabilité venaient à déclencher des mouvements migratoires de grande ampleur. La situation sur les côtes sénégalaises, où le marché de la migration a incontestablement gagné en sophistication au fil du temps, est sans doute la mieux étudiée à ce jour. À l'origine, les passeurs étaient de simples pêcheurs qui tentaient de gagner un peu d'argent en acheminant des migrants jusqu'aux Îles Canaries. En

2006, le trafic illégitime de migrants est devenu un secteur d'activité à part entière, employant à plein temps des passeurs sénégalais et des intermédiaires qui n'étaient pas tous de nationalité sénégalaise, et dont beaucoup travaillaient jusqu'alors dans le secteur de la pêche. Ces intermédiaires étaient chargés d'acheter des *cayucos* (petits bateaux en bois) à des pêcheurs locaux et utilisaient des réseaux de « coxeurs » (rabatteurs) pour ramener des clients. Plusieurs pilotes, le plus souvent des pêcheurs sénégalais, étaient recrutés pour chaque *cayuco*, en échange d'un passage gratuit. En l'absence de pilotes professionnels, d'autres migrants étaient formés à cette tâche. Des écopeurs, le plus souvent des mineurs, étaient également recrutés parmi les migrants.⁴⁸

Après 2006, la vigilance accrue des forces de l'ordre a conduit à un déplacement du trafic vers le nord, en Mauritanie. Les chefs des organisations de trafiquants, à l'instar de leurs prédécesseurs sénégalais, achetaient des *cayucos* à des pêcheurs locaux et veillaient à ce que les traversées se déroulent sans encombre, en versant des pots-de-vin aux autorités locales.⁴⁹

Sous la pression grandissante des forces de l'ordre, le trafic s'est à nouveau déplacé, cette fois vers le sud, et se concentre désormais dans des zones situées au sud du Sénégal, très loin des Îles Canaries. Le trajet à parcourir est donc beaucoup plus long, et les trafiquants doivent disposer de ressources et de moyens plus conséquents.⁵⁰ Depuis 2007, les

Carte 4: Carte des migrations irrégulières et des flux composites de migration, 2012



Source : Dialogue sur la migration de transit en Méditerranée

trafiquants ont abandonné les *cayucos* en bois au profit d'embarcations gonflables équipées de moteur hors-bord, qu'ils achètent dans le seul but de transporter des clandestins.⁵¹ Les trafiquants sont désormais de nationalité très diverses : sur les 208 personnes traduites devant les tribunaux espagnols en 2008 pour trafic de migrants par les Îles Canaries, on dénombrait 72 Sénégalais, 37 Gambiens, 25 Mauritanais et 14 Guinéens.⁵²

Passage par l'Afrique du Nord

Si le trafic de migrants par les Îles Canaries s'est organisé et structuré au fil du temps, il conserve néanmoins une dimension relativement artisanale au regard de l'ampleur du trafic qui s'opère le long de la Méditerranée, où des courtiers professionnels négocient tous les passages. Ces intermédiaires, connus sous le nom de *connection men*, sont originaires d'Afrique de l'Ouest ; ils sont chargés de récupérer les groupes de migrants et de négocier leur passage avec des propriétaires de bateaux nord-africains, que les migrants appellent les *Arabo men*. Dans certains ports, le trafic est contrôlé par des groupes de nationalité bien définie, comme à Tanger (Nigériens) et à Nador (Ivoiriens). Les Maliens seraient plus influents dans les autres ports du nord du Maroc.⁵³

La gestion financière du trafic a évolué en un rituel bien établi. Une fois que le migrant et le *connection man* se sont mis d'accord sur un prix, un « banquier » connu de l'un et de l'autre est désigné et chargé de percevoir et de conserver les fonds. Dans la plupart des cas, le migrant verse un tiers du prix de la traversée au *connection man* et les deux tiers restants au banquier, qui n'est censé les remettre au passeur que si le migrant rejoint l'Europe sans être inquiété. En règle générale, l'accord prévoit que le migrant puisse tenter sa chance plusieurs fois sans supplément, si la première tentative vient à échouer.

Avec la somme qui lui a été avancée, le *connection man* organise le passage des clandestins et paie, au besoin, des pots-de-vin aux autorités locales. Un *connection man* nigérian basé à Tanger a déclaré avoir versé la moitié du prix de la traversée à un transporteur marocain pour qu'il se charge d'acheter le silence de la marine et de la police.⁵⁴

Puisqu'il faut un certain temps avant de réunir assez de migrants pour remplir un bateau, les migrants sont rassemblés dans un centre d'hébergement en attendant le départ. Ils y sont logés et nourris, moyennant une somme d'environ 20 euros par jour qui représente un revenu supplémentaire pour le *connection man*. Les employés du *connection man*, appelés « guides », préparent les repas et assurent la prise en charge des migrants, bénéficiant en contrepartie d'un passage sans frais. À leur arrivée au centre, les migrants doivent remettre au *connection man* leurs cartes SIM, pour des raisons de sécurité. Les délais d'attente sont très variables : le nombre de candidats au départ est largement supérieur à la capacité des bateaux, et certains migrants doivent patienter

pendant des semaines, sans être sûrs de pouvoir partir, les escroqueries à la migration étant fréquentes.

Lorsqu'arrive le moment du départ, les clandestins doivent payer leur passage jusqu'au point d'embarquement, le plus souvent une plage isolée sous le contrôle du propriétaire du bateau. Il est arrivé que des réseaux de trafiquants rivaux se disputent âprement certaines de ces plages.⁵⁵

Le périple d'un migrant

Un clandestin ivoirien a été interrogé à Algésiras en novembre 2009, peu de temps après son arrivée en Espagne. Il a indiqué avoir effectué la traversée avec 67 autres migrants, à bord d'un bateau piloté par un Sénégalais. Le *connection man* nigérian qui avait organisé son passage faisait régulièrement venir du Sénégal et de Gambie des marins chevronnés pour assurer la traversée des migrants. Le bateau a été intercepté par les garde-côtes marocains, qui l'ont néanmoins autorisé à poursuivre sa route après avoir vérifié qu'il ne transportait que des migrants. Les garde-côtes se sont assurés que le bateau était bien le seul à effectuer la traversée ce jour-là, car ils n'avaient apparemment été payés que pour laisser passer un seul bateau.⁵⁶ D'autres migrants ont affirmé que les bateaux à bord desquels ils avaient effectué la traversée appartenaient en fait à des officiers de la Marine marocaine.

Les migrants payent généralement la traversée en plusieurs fois, et ne demandent de l'aide que lorsqu'ils se trouvent confrontés à des obstacles insurmontables. Les Africains francophones vont même jusqu'à traverser le Sahara en plusieurs étapes, en payant les trafiquants au fur et à mesure.

Qui sont les trafiquants ?

Les réseaux de trafic illicite de migrants peuvent être représentés sous la forme d'une hiérarchie pyramidale des responsabilités. À l'échelon inférieur, on trouve des acteurs dont la participation au trafic n'est que temporaire ou accessoire, parmi lesquels un certain nombre de migrants. Au niveau intermédiaire, figurent les nombreux rabatteurs et passeurs qui sont souvent d'anciens migrants eux-mêmes, et qui gagnent leur vie grâce à ce trafic. Le sommet de la pyramide est occupé par des hommes d'affaires professionnels qui n'ont pratiquement aucun contact avec les migrants, et dont le rôle est de négocier les moyens de transport et les pots-de-vin nécessaires au bon déroulement des opérations. Il est difficile de déterminer si les fonctionnaires qu'ils corrompent doivent être placés au-dessus ou au-dessous d'eux dans cette hiérarchie, leur relation étant intrinsèquement symbiotique.

Aux termes du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer,⁵⁷ quiconque facilite la migration illicite peut être assimilé à un trafiquant. On peut donc considérer

que de nombreuses personnes qui interviennent, à un titre ou à un autre, tout au long du processus, se rendent complices du trafic de migrants. Les conducteurs de camion et les personnes qui gèrent ou ravitaillent les centres d'hébergement sont tous des maillons indispensables au succès de cette activité. Les chauffeurs qui transportent les migrants à travers le Sahara sont généralement issus de groupes nomades, dont certains ont perdu leur cheptel lors des grandes sécheresses des années 70 et se sont reconvertis dans le transport de migrants pour assurer leur survie. C'est le cas notamment des Touaregs du Niger et du Mali, des Toubous au Tchad et en Libye et des Zaghawas au Tchad et au Soudan. Certains guides touaregs sont liés aux groupes rebelles, d'autres sont des vétérans de la légion islamique de Kadhafi. On trouve aussi à ce niveau de la pyramide les nombreux migrants qui aident les trafiquants de multiples manières, en échange de compensations diverses, et notamment de services de trafic de migrants. Comme on l'a vu précédemment, ces migrants peuvent être recrutés en qualité de rabatteurs, de « guides », de capitaines de bateau, d'écopeurs ou de recruteurs pour les maisons closes.

Le niveau intermédiaire de la pyramide, qui est aussi la face visible du trafic de migrants, regroupe les passeurs à plein temps. Il s'agit dans nombre de cas d'anciens clandestins qui ont réussi à rejoindre l'Europe et gagnent leur vie en mettant à profit leur expérience de la migration. À Kano, on les appelle les *burgers*, en référence à leur séjour en Allemagne. Sur la côte méditerranéenne, et plus au sud, ce sont eux qui remplissent les fonctions de *connection men*. Ils organisent le trafic sur le terrain, encadrent les rabatteurs, hébergent les migrants dans leurs centres, recouvrent le paiement des passages et veillent au bon déroulement des opérations. Parmi les plus prospères, on trouve un certain nombre de Nigériens et de Ghanéens.

Les propriétaires de ces entreprises de services de migration illicite occupent le sommet de la pyramide. Ce sont eux qui prennent les dispositions nécessaires, au plus haut niveau, pour que le trafic puisse se poursuivre et prospérer. Dans certaines régions, il s'agit d'individus connus et respectés. À Agadez, par exemple, on les appelle *In Tchaga* (« chef d'entreprise » en dialecte haoussa). On dénombre environ une douzaine de grands *In Tchaga* à Agadez, dont plusieurs sont originaires d'Afrique de l'Ouest. Nombre d'entre eux sont d'anciens migrants revenus d'Algérie ou de Libye. Les *In Tchaga* possèdent leurs propres centres d'hébergement, appelés « ghettos », ce qui leur vaut aussi le nom de *maassou ghetto*. En règle générale, ils gèrent aussi, en marge de ces activités, des réseaux qui fournissent des travailleurs du sexe à des maisons closes d'Afrique du Nord. À Gao et Kidal (Mali), nombre d'entre eux sont aussi négociants : ils importent des marchandises d'Algérie et renvoient les camions chargés de migrants.

La corruption de fonctionnaires est une pratique généralisée que l'on constate à toutes les étapes du trafic, mais qui est

L'histoire d'un passeur

Un chercheur qui travaillait au début des années 2000 a enregistré ses entretiens avec un passeur professionnel, un Touareg employé au service d'un Nigérien arabe. Pendant quinze ans, cet homme a transporté dans son camion du mil entre Bilma et Dirkou, en empruntant des pistes à travers le désert, et au retour, ramenait du sel. Mais dans les années 90, son patron, comme beaucoup d'autres, s'est orienté vers le transport des migrants, louant son camion aux commerçants ou aux « agences de voyage » qui proliféraient déjà à cette époque à Agadez. « Depuis », déclare-t-il, « j'ai transporté plus d'hommes dans mon camion que de grains de sel en quinze ans ».⁵⁸

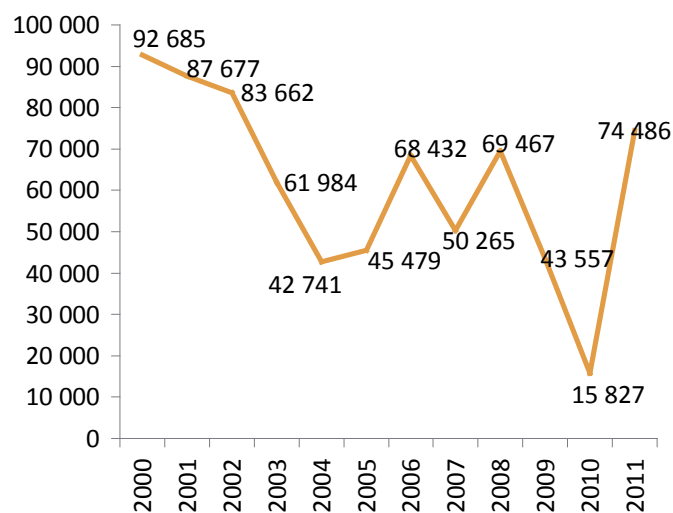
particulièrement flagrante lors de la traversée du désert. Les fonctionnaires ne se contentent pas de fermer les yeux mais peuvent aussi fournir aux migrants de faux papiers en échange d'un pot-de-vin. Sur les 50 migrants interrogés dans le cadre de l'enquête de l'ONUDC au Mali, 22 hommes et trois femmes ont déclaré avoir acheté des faux papiers à des fonctionnaires corrompus. Ces papiers peuvent ensuite être revendus à d'autres migrants. Les passeports maliens sont particulièrement convoités puisque tout détenteur d'un passeport malien peut entrer en Algérie sans visa, ce qui n'est pas le cas pour les ressortissants des autres pays membres de la CEDEAO.

Quelle est l'ampleur du trafic ?

Ces dernières années, le nombre de migrants interpellés par les autorités européennes était très proche du nombre total d'entrées recensées, dans la mesure où les clandestins souhaitaient être repérés. En effet, ils savaient qu'une fois appréhendés, ils seraient normalement conduits dans une grande ville du continent européen, se verraient notifier une décision de retour et seraient aussitôt remis en liberté. Depuis, les États européens se sont employés à renforcer leurs dispositifs de contrôle, et les clandestins pourraient être de plus en plus nombreux à vouloir échapper aux forces de l'ordre. C'est pourquoi il est aujourd'hui plus difficile d'évaluer avec précision le nombre de migrants sans papiers qui parviennent à entrer sur le territoire européen.

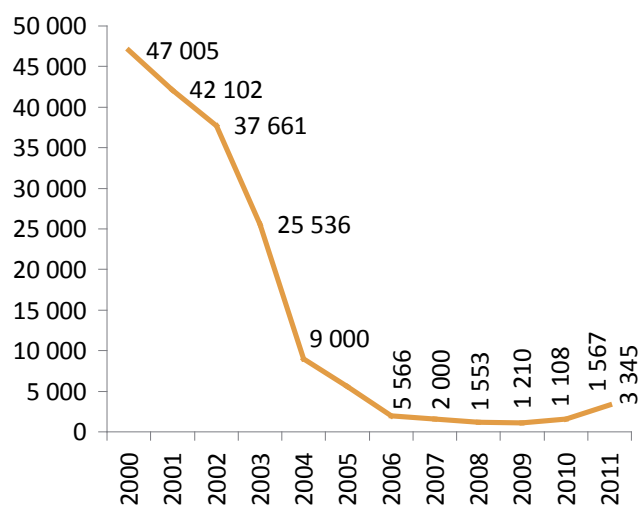
Pour autant, tout porte à croire que leur nombre est en baisse. Ces dix dernières années, les flux migratoires se sont déplacés vers l'est. Tous les itinéraires privilégiés jusqu'à présent, depuis les Îles Canaries jusqu'à l'île de Lampedusa et la Grèce, ont été bloqués, si bien que les trafiquants se sont retrouvés à court de solutions. Puis est arrivée la récession économique de 2008-2009. Outre le recul spectaculaire du nombre de migrants en situation irrégulière entrés sur le territoire européen, divers éléments d'ordre qualitatif indiquent que la récession a eu un effet globalement dis-

Figure 22: Migrants interceptés à leur entrée par voie maritime en Espagne, en Italie, à Malte et en Grèce ⁵⁹



Source : ONUDC, à partir de statistiques officielles⁶⁰

Figure 23: Migrants irréguliers détectés à l'entrée de Ceuta et Melilla



Source: Ministère de l'Intérieur, Espagne⁶¹

suasif sur la migration. Certains migrants interrogés par l'ONUDC à mi-parcours de leur voyage vers l'Europe ont déclaré qu'ils avaient décidé de rebrousser chemin après avoir appris que les perspectives économiques étaient de plus en plus sombres en Europe. En 2010, le nombre de migrants en situation irrégulière interceptés à leur entrée sur le territoire européen par voie maritime était en très net recul et inférieur à 16 000, soit un sixième du nombre de migrants clandestins recensés dix ans plus tôt.

En 2011, une série d'événements imprévus est venue bouleverser la dynamique migratoire dans la région : les régimes en place en Tunisie et en Égypte ont été renversés et le conflit libyen a éclaté. Entre 2010 et 2011, le nombre d'immigrants recensés dans tous les points d'entrée établis a fortement augmenté, mais c'est à Lampedusa que le phénomène a été le plus marqué, avec l'afflux massif de près de 60 000 immigrants, parmi lesquels on n'a cependant recensé qu'un petit nombre de ressortissants de pays d'Afrique de l'Ouest : au cours de la période considérée, on a enregistré dans toute l'Italie moins de 4 000 interpellations de migrants originaires d'Afrique de l'Ouest en situation irrégulière, soit une baisse sensible par rapport aux années précédentes.

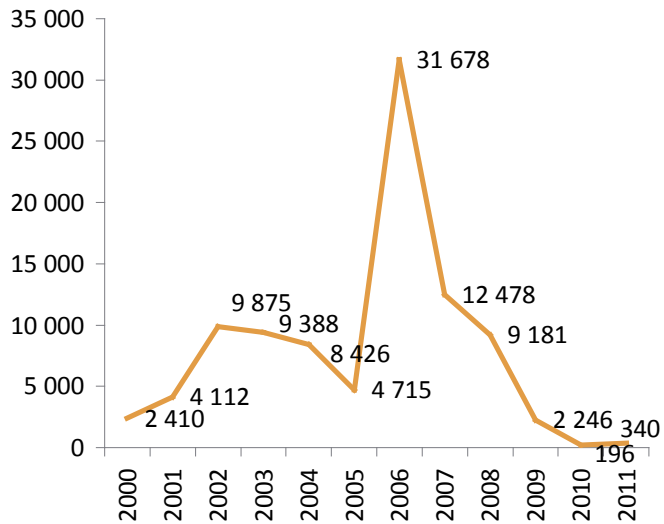
Au total, ce sont à peine plus de 17 000 migrants clandestins venus d'Afrique de l'Ouest qui ont été interceptés en Espagne, en Italie, à Malte et en Grèce courant 2011. Ce chiffre, qui comprend l'ensemble des migrants appréhendés, et pas seulement ceux arrivés sans papiers, est inférieur d'environ un tiers à la dernière estimation des flux migratoires établie en 2010 par l'ONUDC, qui faisait état de 55 000 entrées, ce qui pourrait impliquer un chiffre de l'ordre de 37 000 migrants pour l'ensemble de l'année 2011.

Si tous ces migrants n'ont pas nécessairement payé des passeurs, c'est malgré tout le cas de la grande majorité d'entre eux. Ceux qui parviennent à se procurer un visa par leurs propres moyens peuvent rester en Europe sans aucune aide après l'expiration de leur titre de séjour, mais rares sont ceux qui peuvent faire face aux dangers que présente la traversée du Sahara et de la Méditerranée sans acheter le concours de passeurs. Le coût du passage varie considérablement d'un migrant à l'autre, mais l'on estime que le montant total des sommes versées par les clandestins s'élevait en 2010 à 155 millions de dollars US, et pourrait donc être de l'ordre de 105 millions de dollars US pour l'ensemble de l'année 2011.

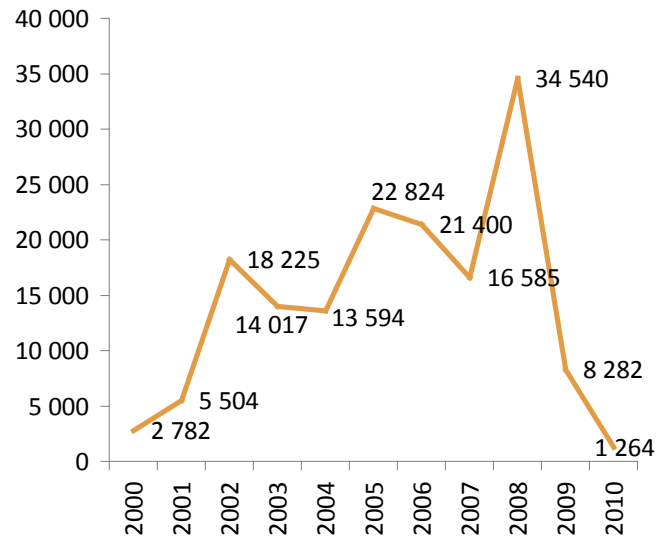
Implications en matière de politiques

La discussion qui précède a mis en lumière la nature fluctuante des routes de trafic illicite de migrants. En une décennie, elles se sont déplacées de la côte Atlantique vers d'autres lieux dans toute la Méditerranée. Le premier moteur de ces déplacements a été la mise en œuvre de mesures de contrôle efficaces. Au fur et à mesure que les itinéraires deviennent plus difficiles, la proportion de migrants ayant recours à une aide pour traverser va sûrement augmenter.

L'Espagne a réussi à presque totalement éliminer le trafic illicite de migrants à travers les enclaves de Ceuta and Melilla simplement en y gardant indéfiniment les migrants. Puisque les migrants voulaient accéder au continent, et non aux enclaves, cette mesure (couplée avec un renforcement des clôtures), a réduit la migration irrégulière de 95%. L'Espagne a résolu le problème du trafic illicite de migrants par les Îles Canaries par des accords avec les autorités sénégalaises et mauritaniennes visant au renvoi immédiat des migrants irréguliers détectés en provenance de ces pays,

Figure 24: Migrants irréguliers détectés entrant par mer aux îles Canaries


Source: Ministère de l'Intérieur, Espagne⁶²

Figure 25: Migrants irréguliers détectés entrant en Sicile (principalement Lampedusa) par mer


Source: Chambre des députés, Italie⁶³

quelque soit leur nationalité. Lorsqu'en 2008, les gouvernements de la Libye et de l'Italie se mirent d'accord sur une politique de retour similaire, les trafiquants basés en Libye perdirent l'essentiel de leur marché du jour au lendemain.

Mais dans chaque cas, les mesures de contrôle ont déplacé le flux vers d'autres endroits. Ce qui a fortement réduit les possibilités de trafic illicite de migrants a été la crise économique de 2008. En l'espace de deux ans, le nombre de migrants irréguliers détectés entrant par mer en Espagne, en Italie, à Malte et en Grèce s'est effondré de plus de 75%.

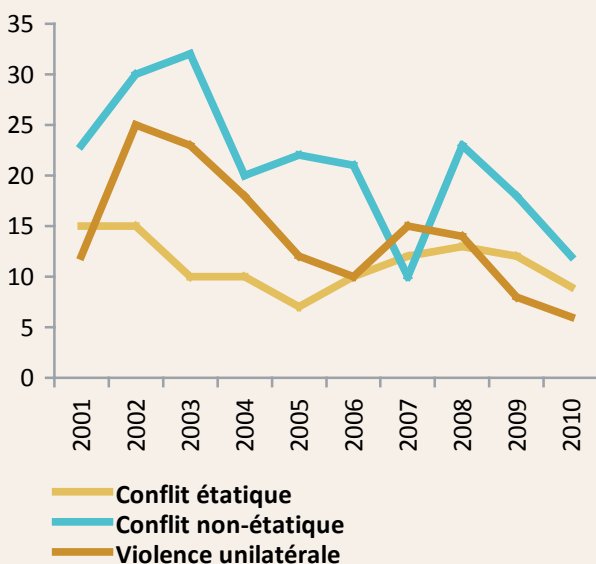


TRAFIC D'ARMES À FEU EN AFRIQUE DE L'OUEST

Quelle est la nature du marché ?

Après la Guerre froide, il y eut une période où l'Afrique de l'Ouest recevait des tonnes d'armes d'origine extérieure au continent.⁶⁴ Pour l'essentiel, cette époque a pris fin, dans la mesure où l'offre régionale suffit désormais à satisfaire la demande locale. Par ailleurs, le nombre de guerres civiles en Afrique a diminué depuis les années 90, entraînant un recul de la demande. Parallèlement, les armes introduites illégalement pendant ces années-là n'ont pas disparu, et sont toujours recyclées dans l'ensemble de la région.

Figure 26: Conflits armés en Afrique (2001-2010)⁶⁵

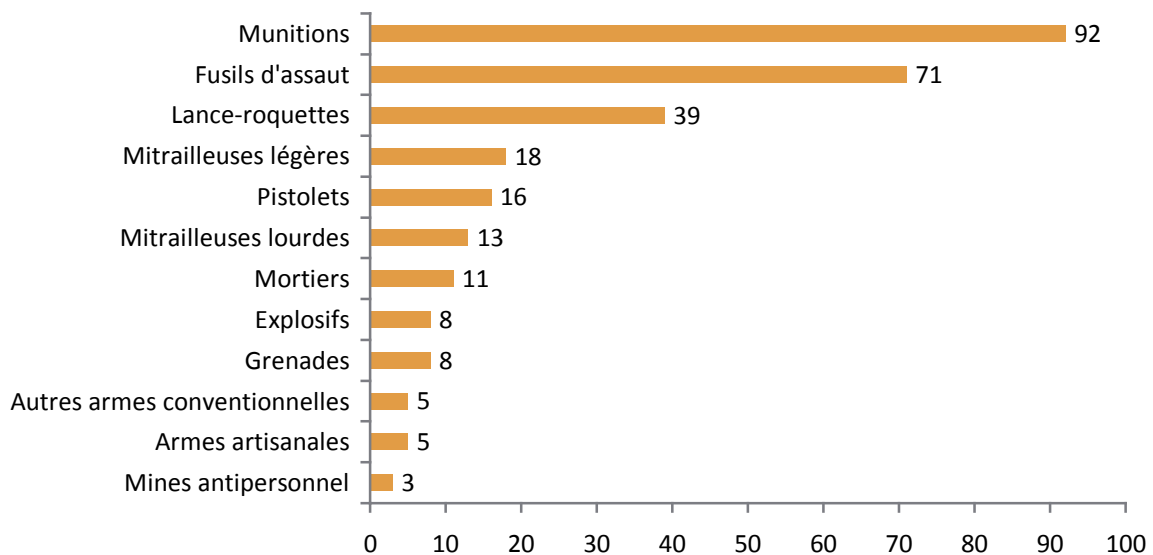


Source : Programme de données sur le conflit, Université d'Uppsala

Les armes datant de conflits anciens intéressent surtout les groupes désireux de fomenter une révolution. Pour les usages courants, la première source d'armes semble être les stocks publics officiels qui ont été achetés en toute légalité, avant d'être détournés vers les marchés illicites. Les criminels semblent pouvoir se procurer ce dont ils ont besoin auprès des forces de sécurité locales, et achètent ou louent des armes à des éléments corrompus de la police et des forces armées. Les importations d'armes ne sont pas le fait de courtiers clandestins, et sont effectuées par les voies commerciales habituelles, avant d'être acheminées vers les criminels et les groupes rebelles par des officiers corrompus ou des gouvernements complices.

La nécessité de s'approvisionner en dehors de la région a encore diminué avec la chute du régime de Kadhafi en 2011. L'ampleur de l'arsenal de Kadhafi doit encore être déterminée par les Nations Unies, mais tout porte à croire qu'il était immense et sophistiqué. C'est principalement au Moyen-Orient que les armements complexes présentent des risques, car la plupart des groupes d'Afrique occidentale n'ont pas l'expertise nécessaire pour tirer profit de ces technologies de pointe. Toutefois, d'importants volumes d'armes à feu classiques ont aussi été amassés pendant les 40 ans du règne de Kadhafi, y compris des dizaines de milliers d'armes importées durant les dernières années.⁶⁶ Ces armes pouvaient être vendues, à un prix unitaire assez bas, à toutes sortes de groupes rebelles ou criminels d'Afrique de l'Ouest. Au nombre des groupes armés les plus préoccupants, citons :

- les groupes armés non étatiques du nord du Mali, y compris les différentes factions d'Al-Qaïda au Maghreb islamique (AQMI), le Mouvement national pour la libération de l'Azawad (MNLA), Ansar Dine, et le Mouvement pour l'unicité et le jihad en Afrique de l'Ouest (MUJAO) ;

Figure 27: Saisies d'armes en Afrique de l'Ouest, 2008-2011

Source : analyse de 38 grandes saisies d'armes réalisées entre le 20 mars 2008 et le 14 novembre 2011⁶⁷

- les groupes sécessionnistes du nord du Niger, en particulier le Mouvement des Nigériens pour la justice (MNJ), le Front de libération de l'Air et de l'Azaouak (FLAA), et le Front de libération du Tamoust (FLT) ;
- Boko Haram, au Nigéria ;
- le Mouvement des forces démocratiques de Casamance, au Sénégal ;
- les « rebelles de la troisième phase » du Delta du Niger, au Nigéria ; et
- les forces loyales à l'ancien président ivoirien Laurent Gbagbo (comme par exemple les Jeunes Patriotes), qui sont désormais réfugiées ou se cachent dans les pays voisins.

Des conflits prolongés pourraient apparaître si ces groupes se retrouvaient dotés des moyens d'action nécessaires, car la région demeure des plus instables. Cette instabilité politique a été confirmée par les récents coups d'état dans les pays suivants :

- Mauritanie (2008)
- Guinée (fin 2008)
- Niger (2010)
- Guinée-Bissau (2012)
- Mali (2012)

Les efforts engagés par la communauté internationale pour promouvoir la stabilité visaient aussi un autre groupe de pays, à savoir ceux qui se relevaient de véritables guerres civiles. De vastes opérations de maintien de la paix menées par les forces des Nations Unies sont toujours en cours dans les pays suivants :⁶⁸

- Libéria (depuis 2003, avec actuellement 7 869 soldats)

- Côte d'Ivoire (depuis 2003, avec actuellement 9 596 soldats).

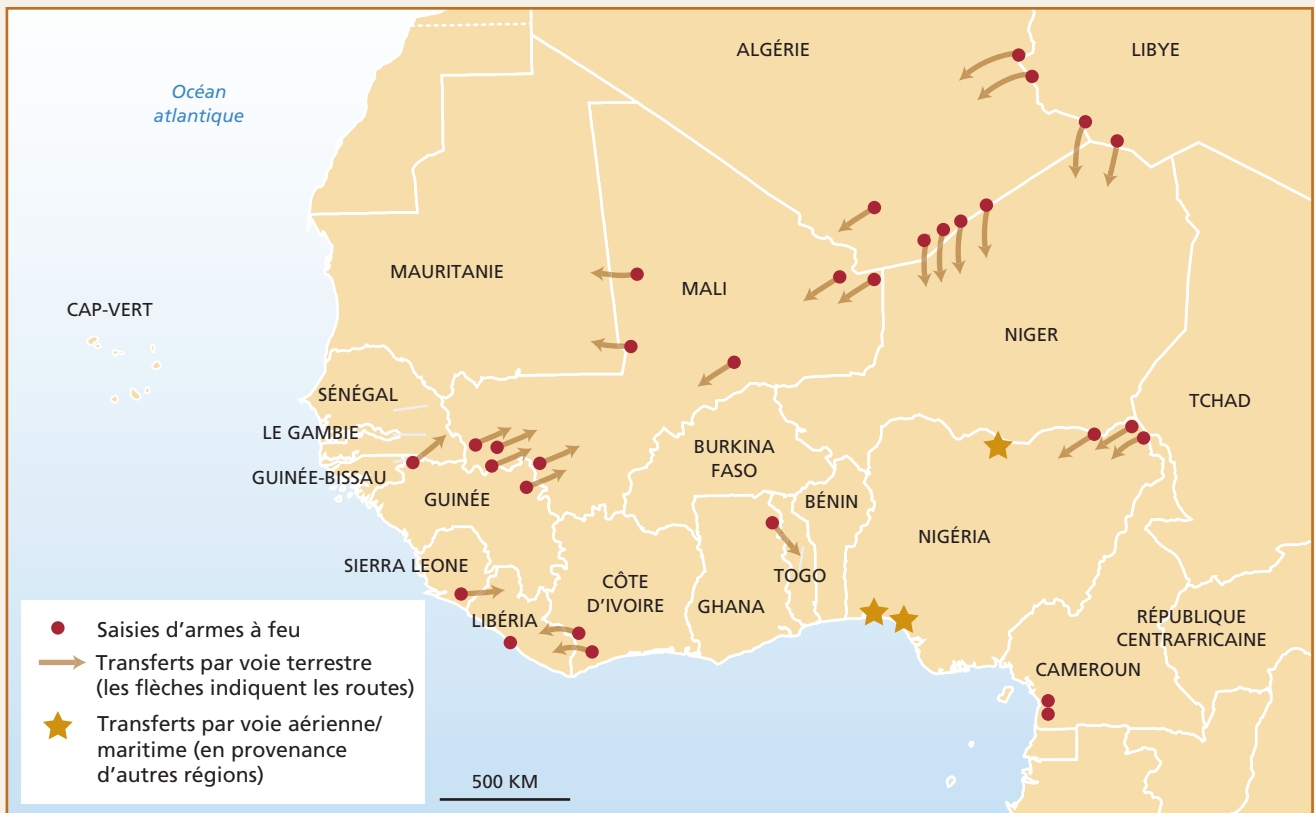
Pour résumer, malgré la baisse du nombre de conflits actifs, de nombreux pays d'Afrique de l'Ouest endurent encore la présence de groupes de militants, des changements irréguliers de gouvernement, ou les contrecoups de la guerre civile. Même si la demande se déplace, dans le temps et dans l'espace, il y a pléthore d'acheteurs potentiels pour les armes à feu qui circulent dans la sous-région. Comme elles viennent principalement de stocks nationaux, comme ceux de la Libye, il est important que la communauté internationale garde un compte précis des importations licites dans la sous-région.

Comment le trafic est-il réalisé ?

À l'heure actuelle, l'Afrique de l'Ouest n'est pas en mesure de produire ses propres armes, ce qui implique que la plupart des armes en circulation ont leur origine hors de la sous-région.⁶⁹ Le marché est dominé par des armements issus du Pacte de Varsovie. Pour des raisons telles que la formation, les pièces détachées, les munitions et l'habitude, ces armes restent privilégiées, même vingt ans après la fin de la Guerre froide.

Il s'ensuit que la plupart des fusils d'assaut découverts sont des Kalachnikov. À l'heure actuelle cependant, les armes nouvelles sont majoritairement de fabrication chinoise (Norinco Type 56). De même, les mitrailleuses légères que l'on trouve aujourd'hui sont le plus souvent du type PK, telles que la Norinco Type 80. Compte tenu de ces préférences, les munitions repérées sont pour la plupart de calibre 7,62 x 39 mm (pour les fusils d'assaut de type Kalachnikov) ou 7,62 x 54R mm (pour les mitrailleuses polyvalentes de type PK), ainsi que des munitions pour

Carte 5: Importantes saisies d'armes illicites et direction du trafic en Afrique de l'Ouest, (2008-2011)



Source : Analyse de 38 grandes saisies d'armes réalisées entre le 20 mars 2008 et le 14 novembre 2011⁷⁰

mitrailleuses lourdes datant du Pacte de Varsovie. Pour l'essentiel, ces munitions viennent d'Iran, du Soudan ou de la Chine.⁷¹

Les pistolets automatiques proviennent de sources très diverses. Dans les années 70 et 80, la France a fourni les forces de sécurité régionales en pistolets MAB PA-15. On trouve aussi des pistolets de type Tokarev et, dans les zones urbanisées, des modèles commerciaux modernes de marques telles que Glock et Beretta. En général, les saisies de pistolets portent sur d'assez petits lots, à la différence des armes longues.

On ne peut guère parler de flux réguliers, dans la mesure où la source et la destination changent en fonction de l'évolution des événements politiques. Les flux étant majoritairement intra-régionaux, l'essentiel du trafic se fait par voie terrestre, bien que des expéditions aériennes aient aussi été repérées. Les armes peuvent être destinées à des particuliers, ou revendues dans l'un ou l'autre des centres de négoce bien connus, notamment dans le Sahel. Outre les centres traditionnels du commerce d'armes tels qu'Agadez (Niger) et Gao (Mali), ce sont principalement les zones situées autour des massifs montagneux de l'Aïr, du Hoggar et du Tibesti.

Le meilleur moyen de déterminer la source et les modalités du trafic d'armes à feu est d'examiner les saisies récentes ; toutefois, compte tenu des capacités locales de répression, les saisies sont assez rares. La carte ci-dessous illustre les 38

grandes saisies d'armes réalisées entre 2008 et 2011, ainsi que la direction du trafic au moment de l'interception.

Ces saisies mettent en évidence cinq grandes sources d'armes à feu illicites en Afrique de l'Ouest :

- les armes héritées d'anciens conflits survenus dans la région ;
- les armes provenant de conflits récents dans des sous-régions voisines ;
- les armes vendues ou louées par des membres corrompus des forces de sécurité ;
- les armes acheminées par des gouvernements sympathisants ;
- les armes importées de pays hors Afrique, en assez petit nombre.

La première origine (les armes héritées d'anciens conflits) est par exemple illustrée par les saisies faites au Libéria. Les saisies récentes étaient composées d'armes utilisées pendant la deuxième guerre civile libérienne (1999-2003), et de munitions datant de la guerre au Sierra Leone (1991-2002). Malgré tous les efforts mis en œuvre pour les éradiquer, des armes à feu issues de ces conflits vieux de plus de dix ans continuent de refaire surface.⁷²

La deuxième origine (les sous-régions voisines) peut être observée dans des saisies très diverses. Outre la Libye, on a constaté des transferts d'armes provenant d'anciens conflits survenus en Algérie (1992-1998), au Tchad (1990-2010),

en Éthiopie (1974-1991) et au Soudan (1983-2005). À l'heure actuelle, la plupart viennent de l'est du Tchad et du Darfour, au Soudan. Des armes et des munitions d'origine soudanaise ont été découvertes au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, en Guinée et au Mali, autant de pays qui n'achètent pas d'armes au Soudan.⁷³ Il est cependant fort probable que cet approvisionnement sera bientôt éclipsé par l'offre en provenance de Libye. Le nord du Niger a enregistré une augmentation considérable des saisies d'armes (à destination d'Agadez, plaque tournante régionale de la vente d'armes) et du sud de l'Algérie (en transit vers le Niger et le nord du Mali). Le Président du Niger, Mahamadou Issoufou, a déclaré que des armes libyennes « sont disséminées dans la région tout entière ».⁷⁴

Les flux provenant de la troisième source (agents de sécurité corrompus) ne fléchissent pas, car peu d'États de la sous-région tiennent des registres de leur arsenal, et ils sont donc incapables de repérer les disparitions d'armes. La comptabilité des munitions laisse encore plus à désirer, et la vente de cartouches ici et là supplée aux maigres revenus des agents de police et des soldats dans bien des endroits de la sous-région. Quand ils ne peuvent pas se défaire définitivement de leurs armes, ils leur arrivent de les louer à ceux-là mêmes qu'ils sont censés combattre. Au Nigéria par exemple, la police a récemment arrêté trois officiers qui avaient loué des armes de type Kalachnikov, et vendu 1 200 munitions à des criminels locaux.⁷⁵ D'après une enquête de 2008 de la Commission nationale de lutte contre la prolifération des armes légères du Burkina Faso, les armes saisies dans le pays venaient, pour la moitié environ, des forces de sécurité nationales, tandis qu'à peine plus de 10 % d'entre elles étaient entrées en contrebande depuis l'étranger.⁷⁶ Ces ventes peuvent s'effectuer d'un pays à l'autre, comme en témoignent les saisies d'armes introduites au Mali depuis la Guinée. Une fois volées, les armes et les munitions étaient transportées dans des camions civils jusqu'au Mali, souvent dissimulées sous des produits locaux.⁷⁷ Des douaniers maliens ont signalé des saisies de fusils d'assaut de type Kalachnikov, de mitrailleuses PK, de lance-roquettes RPG-7 et de différents types de munitions.⁷⁸

Le conflit en Côte d'Ivoire est probablement le meilleur exemple de la quatrième source (gouvernements sympathisants). La Côte d'Ivoire demeure le seul pays d'Afrique occidentale soumis à un embargo sur les armes imposé par les Nations Unies.⁷⁹ Différents groupes d'experts des Nations Unies sur la Côte d'Ivoire ont tour à tour présenté des informations prouvant l'existence de transferts d'armes destinées au groupe rebelle Forces nouvelles depuis le Burkina Faso.⁸⁰ Comme le conclut le Groupe d'experts 2011, le Burkina Faso a « joué un rôle croissant dans l'apport d'une assistance militaire aux Forces nouvelles ».⁸¹ Pour contrer cette menace, le gouvernement de la Côte d'Ivoire a armé des milices et des mercenaires libériens. Conjugée aux fréquentes désertions, cette situation a contribué à l'infiltration des armes dans toute la société. Durant

leur fuite, les forces loyales à l'ancien gouvernement, dont les mercenaires libériens, ont passé des armes militaires de l'autre côté de la frontière avec le Libéria, et au moins trois grandes caches d'armes ont été découvertes en 2011.⁸² Ces armes ont d'ailleurs fait l'objet de nouveaux trafics avec les pays voisins, notamment le Burkina Faso.

Les saisies récentes d'armes issues de la cinquième source (hors Afrique) sont assez rares et souvent controversées. Les meilleurs exemples viennent du Nigéria. Le 26 octobre 2010, les autorités nigérianes ont découvert 240 tonnes de munitions en provenance d'Iran dans 13 conteneurs maritimes. La destination de la cargaison n'est toujours pas claire à ce jour : alors qu'elle était sous douane, le nom du consignataire a été changé pour la Gambie, mais elle aurait été en transit vers une destination hors Afrique occidentale. Une saisie moins connue est intervenue le 17 juin 2009, quand les autorités nigérianes de Kano ont arrêté un avion qui transportait des armes de la Croatie jusqu'en Guinée-Bissau. La mainlevée a été ordonnée après que le gouvernement de la Guinée-Bissau eut confirmé que la cargaison était destinée à son usage officiel.⁸³

Qui sont les trafiquants ?

L'identité des trafiquants est fonction de la source et de la destination des armes, qui évoluent selon l'époque considérée. Membres des forces de sécurité, militants et mercenaires désengagés ou toujours d'active, tous sont susceptibles d'intervenir dans l'achat, le transport et la vente d'armes à feu. Les flux d'armes libyennes destinées au Mali, et ceux de la Côte d'Ivoire au Libéria sont le fait de multiples anciens soldats qui transportent leurs armes, et n'importe qui dans la région pourrait s'en porter acquéreur.

Des agents de transport spécialisés sont parfois impliqués quand de grandes distances doivent être couvertes. Il peut s'agir d'entreprises formelles ou informelles. Les disparités entre les réglementations nationales ont favorisé l'émergence d'une classe de contrebandiers et de négociants professionnels qui tirent profit des différences de régimes d'imposition et de subvention. Ils assurent parfois des transports d'armes, au même titre que n'importe quelle autre marchandise, licite et illicite. Les liens ethniques, très fréquents entre les pays frontaliers de la région, favorisent sans doute ces transferts.

Dans le Sahara, des groupes nomades dominent les mouvements hors route de la contrebande, notamment les cigarettes, l'essence et les armes. Sans leur connaissance fine du désert, les camions à quatre roues motrices utilisés pour transporter ces marchandises se retrouveraient vite ensablés, ou capturés par des brigands. Leur exceptionnelle maîtrise du terrain leur permet de transporter des armes d'est en ouest et du nord au sud. Ces nomades sont rarement les propriétaires des marchandises qu'ils transportent, et ne trouvent leur profit que dans la rémunération de leurs services.

Quelle est l'ampleur du trafic ?

Il serait impossible d'estimer le volume du petit commerce d'armes dans les 15 États d'Afrique occidentale. Cette section est plutôt consacrée au flux qui constitue actuellement la menace la plus aiguë, à savoir l'acheminement de fusils d'assaut provenant des stocks libyens vers les rebelles du Mali. Comme ces derniers les introduisent en contrebande principalement pour leur propre usage, il n'y a pas lieu d'estimer la valeur de ce flux. Les dégâts qu'il occasionne sont de nature plus directe.

L'offre est difficile à estimer pour plusieurs raisons. Tout d'abord, on ne sait pas exactement combien d'armes Kadhafi a amassé pendant ses 40 ans de règne opaque. Deuxièmement, on ne sait pas vraiment quelle est la proportion de ces armes dont disposent les rebelles pour se livrer au pillage. On peut toutefois s'en faire une idée en examinant la gamme des possibles.

De combien de fusils Kadhafi disposait-il ? On peut déjà commencer par évaluer la taille de ses forces de sécurité, et estimer le ratio de fusils par soldat. Selon des estimations de 2011 de l'Institut international d'études stratégiques, les forces armées libyennes se composaient de 76 000 soldats d'active et de 40 000 réservistes.⁸⁴ Le ratio d'armes par soldat varie considérablement, de moins d'un fusil par soldat à plus de dix. Si l'on considère des pays en situation similaire, il est toutefois probable que ce ratio se situe entre deux et six armes à feu par soldat. Cela laisse à penser qu'il existerait entre 250 000 et 700 000 armes à feu dont 70 % à 80 % sont probablement des fusils d'assaut (d'après la composition-type des arsenaux).

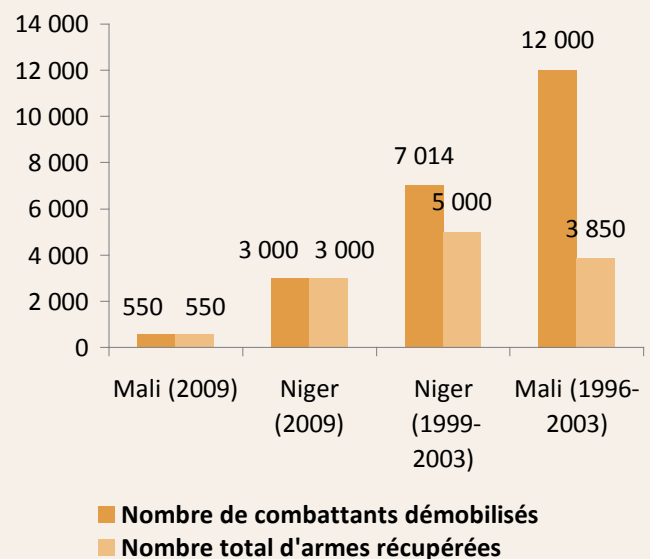
Quelle est la part de ce volume d'armes qui est disponible pour le trafic ? L'une des façons de la calculer serait de comparer le nombre total d'armes disponibles aux armes comptabilisées et aux saisies. Ainsi, plusieurs estimations permettent de penser qu'avant le conflit, la Libye avait un stock de 22 000 systèmes portatifs de défense aérienne (MANPADS). Environ 5 000 ont été sécurisés en Libye, ce qui en laisse 17 000 qui n'ont pas été retrouvés. Les saisies, toutes réalisées en Algérie, portaient en tout et pour tout sur 43 systèmes.⁸⁵ Si 10 % du flux ont été saisis, cela signifie qu'environ 400 MANPADS ont fait l'objet d'un trafic, soit à peu près 2,5 % de l'offre globale.

Si le ratio du nombre d'armes par soldat était de quatre fusils par soldat, l'arsenal de Kadhafi compterait juste un peu plus de 450 000 armes à feu. Si l'on applique un taux de trafic d'armes de 2,5 %, la contrebande représenterait quelque 12 000 armes, dont environ 9 000 étaient probablement des fusils d'assaut. Dans la mesure où ces fusils étaient jugés moins préoccupants que les MANPADS, le taux d'interception pourrait être inférieur et, partant, le nombre d'armes pourrait être le double ou le triple du chiffre annoncé. On peut raisonnablement avancer un chiffre de quelques dizaines de milliers d'armes.

Pour ce qui est de la demande au Mali, on ne connaît pas le nombre de rebelles. Selon diverses estimations, quelque 1 500 à 2 000 mercenaires touaregs pourraient être récemment rentrés de Libye,⁸⁶ avec leurs propres armes au moins. D'après des données de recensement, le Mali abrite actuellement quelque 800 000 Touaregs, dont environ 80 000 hommes adultes.⁸⁷ Si 20 % d'entre eux ont pris part au conflit, cela représenterait 16 000 soldats.⁸⁸ Même si des peuplades non touareg du Nord ont participé aux combats, il semble probable que le nombre de soldats s'établisse lui aussi à quelques dizaines de milliers d'hommes.

Par ailleurs, des déserteurs de l'armée malienne ont rejoint les rangs des rebelles, là encore avec leurs propres armes, et certains rebelles pourraient aussi puiser leurs armes dans des caches datant de précédentes rébellions. Les précédents programmes de désarmement dans la région du Sahel peuvent également livrer quelques indications sur la demande d'armes. Près de 12 000 combattants rebelles, principalement touaregs, ont été démobilisés après la première rébellion au Mali (1996-2003), mais pas plus d'un tiers environ n'a rendu les armes, ce qui laisse à penser qu'il pourrait y avoir des milliers d'armes dissimulées dans des caches. Les soldats démobilisés en 2009, après la seconde rébellion, étaient bien moins nombreux, et tous ont remis leurs armes.

Figure 28: Rebelles démobilisés et armes récupérées à l'issue de précédents conflits dans le Sahel



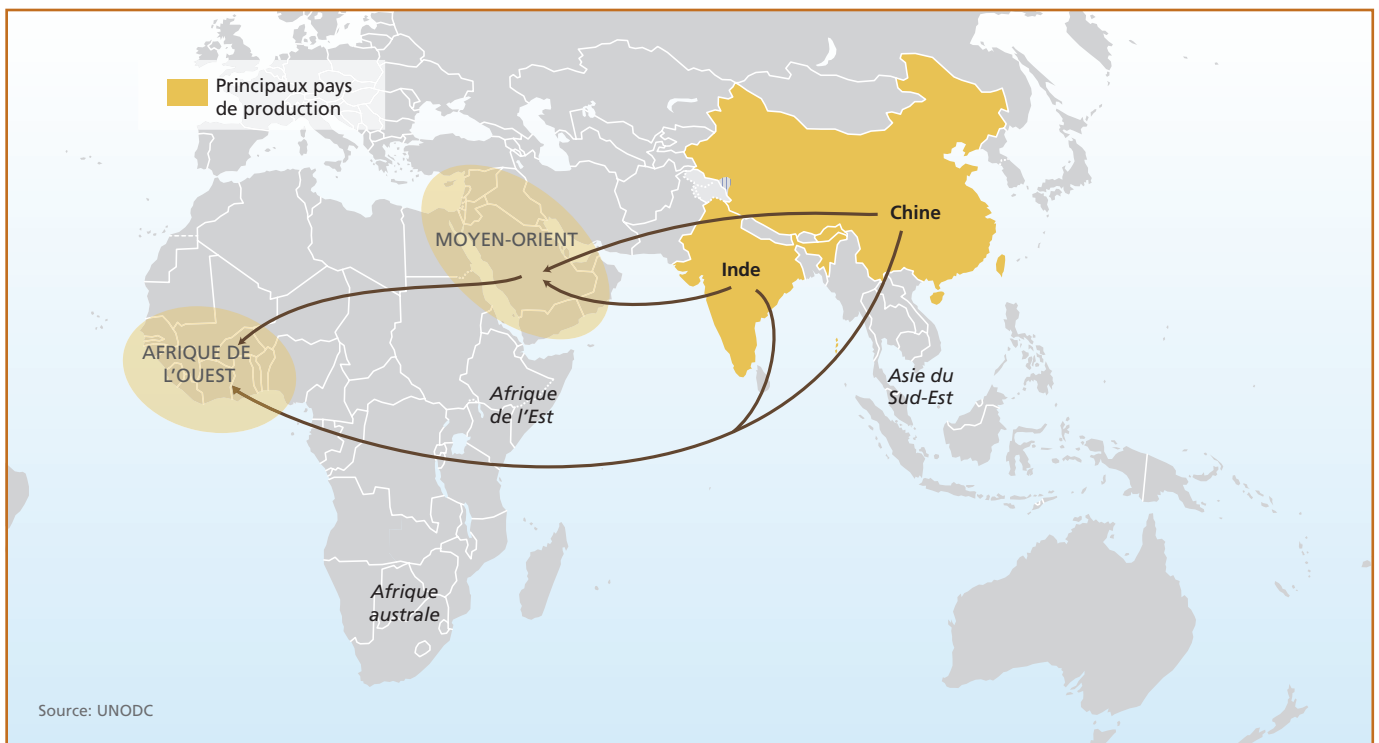
Source : sources multiples⁸⁹

Le ratio du nombre d'armes par soldat est généralement plus faible chez les groupes rebelles africains qu'au sein des forces armées conventionnelles, et il est de l'ordre d'une arme par soldat.⁹⁰ D'après les estimations de l'offre comme de la demande, quelques dizaines de milliers d'armes pourraient avoir fait l'objet d'un trafic, ce chiffre se situant entre 10 000 et 20 000 pour 2012.

Implications en matière de politiques

Parce que l'essentiel du flux provient de stocks licites, améliorer les contrôles de ces stocks est primordial. Un point de départ simple serait de réaliser un inventaire des armes à feu tant publiques que privées. L'armée et la police devraient, au minimum, tenir des registres de leurs armes et les officiers en être tenus pour responsables. Tenir un compte des munitions devrait aussi devenir une opération de routine. Le développement de l'enregistrement et d'un système de permis pourrait aider à contrôler les armes qui sont entre des mains privées. Les frais collectés pourraient aider ce système à s'autofinancer, au moins en partie.

La plupart des stocks officiels dépassent largement les besoins locaux; en réduire la taille serait donc à envisager. Quand les effectifs des forces de sécurité et le nombre d'arme à feu approcheront de la parité, le personnel sera plus susceptible d'être tenu pour responsable quand les armes viendront à disparaître. En vue de conserver les stocks dans des proportions adéquates, les importations devraient être surveillées et les commandes inhabituelles vérifiées.



MÉDICAMENTS ESSENTIELS FRAUDEUX DEPUIS L'ASIE DU SUD ET DE L'EST VERS L'AFRIQUE DE L'OUEST

Quelle est la nature du marché ?

Nombre des flux de contrebande examinés dans cette étude peuvent influencer sur le cours des événements géopolitiques à grande échelle : le trafic de cocaïne a accentué l'instabilité en Guinée-Bissau, le trafic d'armes à feu a nourri la rébellion dans le nord du Mali, la piraterie maritime menace le commerce dans le golfe de Guinée. Tous ces exemples montrent que la criminalité transnationale organisée a pris des proportions telles qu'elle constitue désormais une véritable menace pour la sécurité en Afrique de l'Ouest.

Les conséquences de l'importation de médicaments essentiels frauduleux sont loin d'être aussi visibles. Les bénéfices qui découlent de ce trafic sont trop fragmentés pour faire la fortune de fonctionnaire corrompus, et trop modestes pour susciter l'intérêt de groupes armés non étatiques. Ses effets sont plus subtils et quasiment impossibles à mesurer : l'état des malades se dégrade, les plus pauvres meurent, comme c'est souvent le cas, et des souches résistantes, dont on parle peu jusqu'à ce qu'il soit trop tard, font leur apparition.

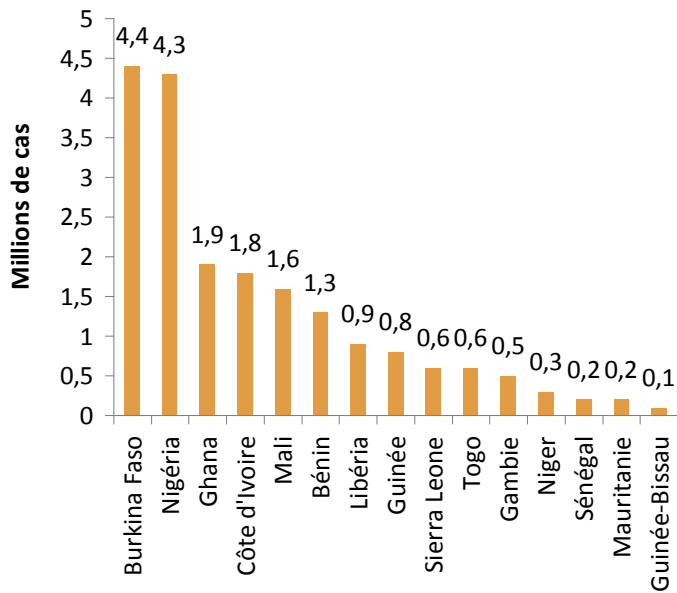
Du point de vue de la qualité de vie des populations d'Afrique de l'Ouest, on peut difficilement imaginer enjeu plus important. Les rares études fiables menées à ce jour sur la qualité des médicaments utilisés en Afrique de l'Ouest montrent qu'une grande partie des produits pharmaceutiques circulant dans la région sont inefficaces, voire dangereux. Dans les pays riches, le fait que les médicaments contiennent effectivement les substances indiquées sur l'emballage semble aller de soi. En Afrique de l'Ouest, les consommateurs ne peuvent être sûrs de rien. Les médecins

Médicaments essentiels frauduleux : définition

Faute d'une définition universellement acceptée, divers termes parfois interchangeables sont utilisés pour désigner un même problème ou celles de ses manifestations qui se recoupent, ne serait-ce qu'en partie. Le fait que les États Membres de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) réunis au mois de mai 2012 à l'occasion de l'Assemblée mondiale de la Santé aient décidé d'utiliser « l'expression « produits médicaux de qualité inférieure/faux/faussemment étiquetés/falsifiés/contre-faits » jusqu'à ce qu'une définition ait été approuvée par les organes directeurs de l'OMS »⁹¹ en dit long sur les difficultés rencontrées pour parvenir à un consensus sur cette question.

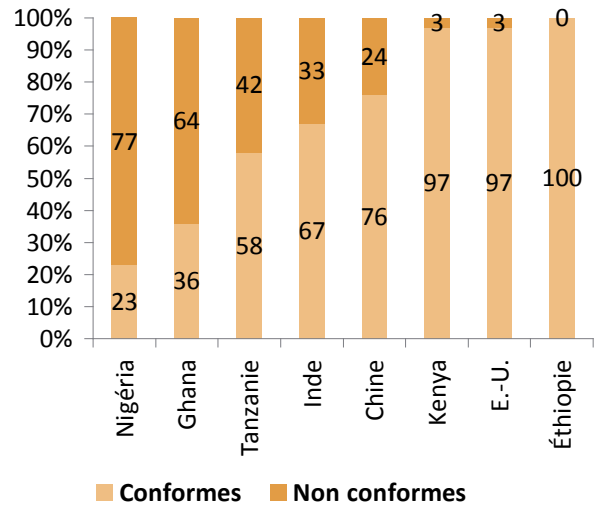
On a retenu, aux fins du présent rapport, la formule « médicaments frauduleux », mais d'autres termes seront également utilisés en référence à d'autres sources. La fraude est un crime qui consiste à vendre un produit en s'appuyant sur des allégations fallacieuses. À titre d'exemple, un commerçant qui vend des sacs de sable portant l'étiquette « sucre » commet une fraude. Ce qui vaut pour le sucre ou d'autres produits vaut aussi pour les médicaments frauduleux, à cette différence près que les conséquences sont beaucoup plus graves, puisque les victimes risquent de perdre la vie, et pas seulement leur argent. On considère que des médicaments sont frauduleux dès lors qu'ils diffèrent sensiblement de la description qui en est donnée sur l'emballage. Tout vendeur de ces médicaments se rend coupable de fraude si elle est informée de cette différence à la date de la transaction.

Figure 29: Nombre de cas de paludisme recensés en 2009 en Afrique de l'Ouest



Source : Organisation mondiale de la santé⁹²

Figure 30: Proportion de médicaments anti-paludiques jugés conformes aux normes de qualité dans certains pays



Source : Organisation mondiale de la santé⁹⁷

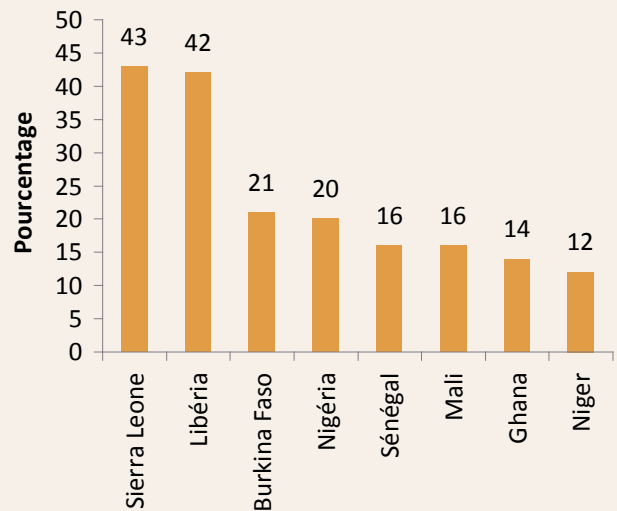
et les pharmaciens eux-mêmes ne sont pas en mesure d'affirmer que les médicaments qu'ils prescrivent auront bien les effets escomptés.

Les médicaments antipaludiques contrefaits sont un des exemples les mieux étudiés à ce jour. En 2010, on a recensé en Afrique de l'Ouest quelque 21 millions de cas de paludisme.⁹³ Tous ces malades n'ont pas pu bénéficier d'un traitement approprié, mais il semble que ceux qui ont réussi à se procurer les médicaments recommandés n'aient pas vu leur état s'améliorer pour autant.

Selon une étude transnationale de l'OMS réalisée en 2011 sur la qualité des médicaments antipaludiques utilisés en Afrique et dans d'autres régions, c'est en Afrique de l'Ouest que l'on enregistre les taux d'échec thérapeutique les plus élevés.⁹⁴ Les études individuelles menées dans la région depuis 2000 montrent que les médicaments antipaludiques ayant fait l'objet d'analyses chimiques étaient tous, à des degrés divers (de 27 % au Nigéria à 82 % au Ghana en 2009), en deçà des normes d'efficacité thérapeutique.⁹⁵ L'étude dont les résultats étaient pourtant les plus satisfaisants a révélé que près d'un quart des médicaments antipaludiques en circulation étaient inefficaces.

Les populations d'Afrique de l'Ouest sont parfaitement conscientes du problème. Ainsi, 74 % des personnes interrogées dans le cadre d'un sondage réalisé récemment dans les pays d'Afrique de l'Ouest⁹⁶ ont dit être informées de la circulation de faux médicaments dans leur pays, et nombre d'entre elles ont déclaré avoir elles-mêmes été abusées.

Figure 31: Pourcentage de personnes ayant répondu « oui » à la question « Avez-vous/un membre de votre famille a-t-il été abusé par de faux médicaments ? » en 2010

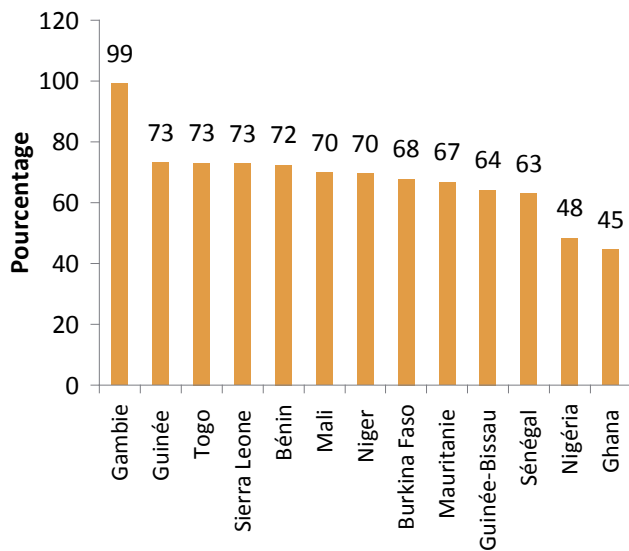


Source : Gallup⁹⁸

Comment le trafic est-il réalisé ?

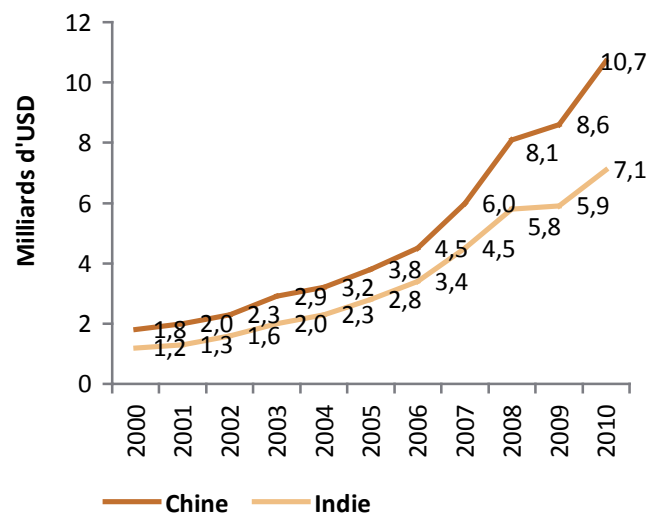
Les produits pharmaceutiques utilisés en Afrique de l'Ouest ne sont pas tous importés. Les pays de la région en fabriquent au moins quelques-uns. La part des importations dans le volume total des dépenses pharmaceutiques varie d'un pays à l'autre, mais elle est généralement comprise entre les deux tiers et les trois quarts. Selon au moins une étude, la probabilité que les médicaments fabriqués localement soient frauduleux est encore plus grande que dans le cas des médicaments importés.⁹⁹

Figure 32: Part des importations dans les ventes totales de produits pharmaceutiques dans 13 pays d'Afrique de l'Ouest, 2010



Source : Fédération internationale de l'industrie du médicament¹⁰⁰

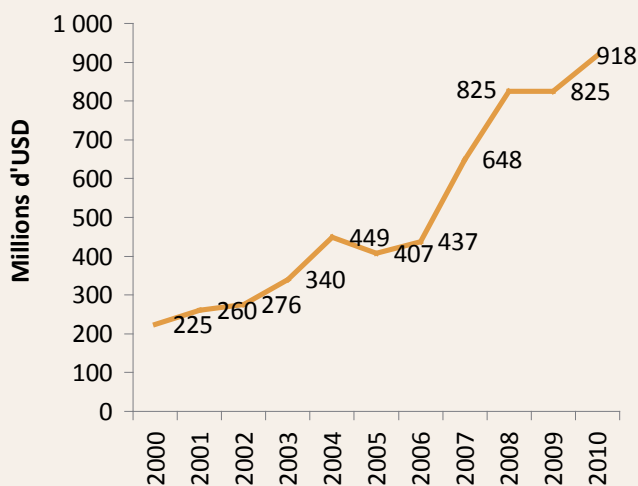
Figure 34: Exportations de médicaments en provenance d'Inde et de Chine, 2000-2010



Source : base de données de l'Organisation mondiale du commerce

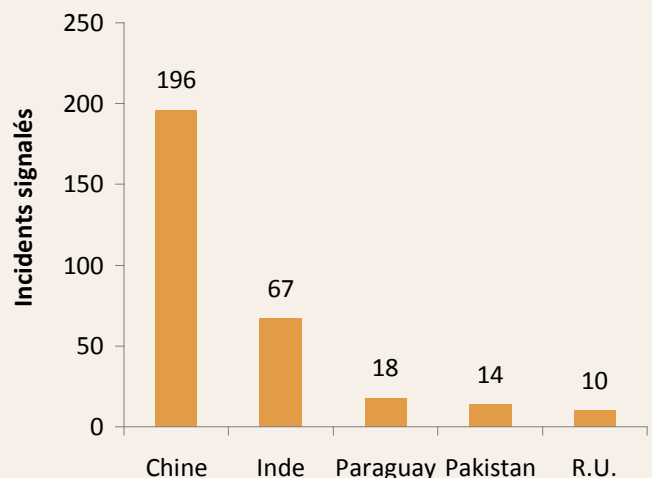
Les importations de médicaments en Afrique de l'Ouest ont augmenté de manière spectaculaire ces dernières années, et leur valeur a plus que triplé entre 2004 et 2010. Dans la plupart des cas il s'agit apparemment de médicaments génériques importés de Chine et d'Inde, deux des pays où la croissance du secteur pharmaceutique est la plus rapide au monde.¹⁰¹ La Chine et l'Inde sont aussi deux des sources les plus fréquemment identifiées de médicaments frauduleux, comme en témoignent les incidents signalés au Pharmaceutical Security Institute.¹⁰² Une récente étude médico-légale sur les médicaments frauduleux détectés en Afrique a confirmé l'origine asiatique de ces produits.¹⁰³

Figure 33: Importations de produits pharmaceutiques de huit pays d'Afrique de l'Ouest,¹⁰⁴ en millions de dollars US, 2000-2010



Source : base de données de l'Organisation mondiale du commerce

Figure 35: Les cinq principales sources des médicaments contrefaits interceptés dans le monde, par nombre d'incidents signalés au Pharmaceutical Security Institute, 2010



Source : Pharmaceutical Security Institute, 2010 Situation Report

Les médicaments frauduleux sont fabriqués aussi bien par des entreprises artisanales opérant dans des ateliers clandestins que par des sociétés pharmaceutiques légales aux prises avec des difficultés financières. Tout entrepreneur équipé d'une simple imprimante laser peut fabriquer des étiquettes mensongères et les apposer sur des médicaments périmés ou dont la valeur est inférieure à celle du produit décrit sur l'emballage. À l'autre extrême, les laboratoires pharmaceutiques officiels peuvent s'estimer contraints, pour des raisons économiques, de réduire les quantités de principes actifs entrant dans la fabrication de leurs produits ou de

leur substituer des substances moins coûteuses aux vertus thérapeutiques limitées, voire inexistantes. Certaines entreprises qui fabriquent des produits pharmaceutiques légitimes dans la journée tentent de gonfler leurs bénéfices en produisant la nuit de faux médicaments. De même, des sociétés habilitées à produire des substances chimiques ou des précurseurs destinés au marché intérieur n'hésitent pas à vendre ces produits à l'exportation en les faisant passer pour des médicaments. Ces produits sont au besoin réemballés pendant le transit ou dans le pays de destination pour être ensuite revendus au détail.

Les médicaments parviennent à destination après avoir emprunté les circuits officiels du commerce international. Les chargements les plus importants sont transportés par voie maritime à bord de conteneurs, tandis que les petites quantités sont expédiées par avion ou par la poste. Les médicaments peuvent même être exportés par des passeurs qui empruntent des vols commerciaux : plusieurs ont été appréhendés en Chine alors qu'ils s'apprêtaient à gagner l'Afrique.¹⁰⁵ Pour autant, les fabricants de médicaments frauduleux privilégient le transport maritime en conteneurs pour la plupart de leurs produits, puisqu'il leur faut exporter des quantités suffisamment importantes pour espérer retirer un bénéfice raisonnable de ce commerce.

Des médicaments frauduleux transportés à bord de conteneurs ont déjà été interceptés alors qu'ils transitaient par l'Europe du Nord, mais les trafiquants préfèrent le plus souvent passer par des zones franches, où les cargaisons peuvent être stockées ou réacheminées sans qu'ils aient à acquitter de droits d'importation, ce qui leur permet de reconditionner et de ré-étiqueter des produits exportés légalement. La zone franche de Jebel Ali, à Dubaï, est une plaque tournante particulièrement appréciée des trafiquants à cet égard.¹⁰⁶

Dans certains cas, les documents accompagnant les chargements conteneurisés indiquent que les marchandises sont destinées au marché intérieur, ce qui permet d'éviter les contrôles aux points d'entrée. Le Niger est apparemment une destination très populaire pour de nombreux produits que les trafiquants espèrent faire entrer en Afrique de l'Ouest en évitant les contrôles à l'importation.¹⁰⁷ Dès lors qu'elle entre dans la zone de la CEDEAO, la cargaison peut être réacheminée vers n'importe quel point de la région.

Une fois arrivés dans le pays de destination, les médicaments frauduleux sont distribués par le biais des quatre circuits suivants :

- les systèmes nationaux de santé publique ;
- les programmes de santé publique des organisations confessionnelles et des autres organisations non gouvernementales ;
- les cabinets médicaux privés et les pharmacies officielles ;
- le marché informel.

Tous ces circuits sont plus ou moins perméables aux médicaments frauduleux. Selon une étude réalisée au Sénégal en 2008, un quart des médicaments antipaludiques utilisés à cette date dans le secteur public étaient frauduleux. Le pourcentage était de 35 % dans le secteur privé et de 68 % dans le secteur informel.¹⁰⁸

En règle générale, l'achat et la distribution des médicaments utilisés dans le secteur de la santé publique sont assurés par des centrales d'achat relevant des ministères de la santé. Toutefois, les malversations et l'inefficacité qui caractérisent généralement le fonctionnement de ces structures nationales ont conduit les pouvoirs publics à céder à la pression et à ouvrir la gestion des centrales d'achat à la concurrence.¹⁰⁹ Ainsi, les fournisseurs privés viennent désormais pallier les carences des systèmes nationaux de santé publique. Au Mali, où règne pourtant une grande pauvreté, les sondages indiquent qu'une grande partie de la population se procure des médicaments aussi bien auprès de structures publiques officielles que de fournisseurs privés opérant sur le marché informel.¹¹⁰

La nature des circuits d'approvisionnement en produits pharmaceutiques varie considérablement d'un pays à l'autre. Au Mali, 85 % des médicaments fabriqués à l'étranger sont importés par deux grossistes, alors qu'au Ghana, on dénombre 60 importateurs, 12 fabricants/grossistes, 166 grossistes, 328 grossistes/détaillants et 7 000 officines, auxquels s'ajoutent 11 159 *chemical sellers* (« dépôts de vente ») officiellement enregistrés. Au Ghana comme au Mali, ces dépôts de vente, qui ne justifient pourtant d'aucune compétence médicale, sont autorisés à vendre de nombreux médicaments, et notamment des antipaludiques,¹¹¹ l'idée étant de permettre au public de se procurer plus facilement de quoi se soigner. Si les dépôts de vente contribuent incontestablement à faciliter l'accès aux produits pharmaceutiques, ils constituent aussi un point d'entrée potentiel pour les médicaments frauduleux.

Ces points de vente informels proposent des médicaments à un prix très inférieur à celui pratiqué dans le circuit formel, et sont donc très fréquentés. Aucun justificatif n'est requis, et les patients ne sont pas tenus de voir un médecin (et de payer une consultation) pour se faire établir une ordonnance. Plus d'un tiers (36 %) des chefs de famille interrogés dans le cadre d'une enquête réalisée au Bénin en 2003 ont déclaré avoir acheté au moins une fois des médicaments sur le marché illicite, alors que 82 % d'entre eux ont reconnu par ailleurs être conscients des risques encourus. Plus de 86 % des personnes interrogées ont estimé que ces médicaments étaient moins chers que ceux vendus dans les pharmacies, et 82 % qu'ils étaient moins chers que ceux vendus dans les établissements de santé publique. Les répondants ont cité deux principales sources d'approvisionnement : un peu moins de 65 % d'entre eux ont indiqué s'être procuré les médicaments auprès de voyageurs de commerce itinérants qui viennent les démarcher plusieurs

fois par mois, et un même pourcentage a déclaré les avoir achetés sur un marché local.¹¹²

Qui sont les trafiquants ?

Les enquêtes ont mis en évidence l'implication de très nombreux acteurs dans la fabrication et la distribution des médicaments frauduleux. Ce commerce attire des opportunistes de tous bords, depuis des cadres de l'industrie pharmaceutique jusqu'aux gérants de petites entreprises familiales.

Il semble que certains des ressortissants d'Afrique de l'Ouest basés en Asie et des Asiatiques établis en Afrique de l'Ouest contribuent dans une large mesure à faciliter ce trafic. Ainsi, les autorités chinoises ont engagé des poursuites à l'encontre d'un homme d'affaires nigérian résidant en Chine qui avait commandé de faux médicaments antipaludiques à un exportateur chinois. Ce dernier a ensuite sous-traité le marché à un employé d'une entreprise de produits pharmaceutiques, à des professionnels du conditionnement et à un transporteur qui a regroupé la commande avec une autre cargaison de médicaments contrefaits. L'enquête a débouché sur la saisie de 43 tonnes de médicaments frauduleux.¹¹³

En 2009, les agents de la Section scientifique et du laboratoire de l'ONUUDC ont été amenés à inspecter en Guinée une unité de fabrication de produits pharmaceutiques frauduleux apparemment liée à la famille Conté, et dans laquelle étaient fabriqués des emballages bulle et des cartons ressemblant étrangement à ceux d'une société pharmaceutique française de renom. Les boîtes de médicaments portant la mention « amoxicilline » ne contenaient en fait que des capsules de gélatine remplies de farine. Les autorités ont indiqué que plusieurs ressortissants chinois avaient été arrêtés dans le cadre de cette opération, et que la farine était conditionnée dans des sacs portant des inscriptions en chinois.

À l'évidence, il ne s'agit là que de quelques exemples de l'intégration croissante des économies chinoise et africaine. Le nombre d'expatriés chinois installés en Afrique a progressé proportionnellement aux investissements chinois dans la région. Des sociétés pharmaceutiques chinoises et indiennes ont construit des usines en Afrique de l'Ouest, et depuis que l'économie chinoise s'est ouverte au reste du monde, les rangs de la diaspora chinoise d'Afrique de l'Ouest n'ont cessé de s'étoffer. Si les liens croissants qui se tissent entre les deux régions sont propices au développement et à la coopération, ils favorisent aussi la criminalité transnationale organisée.

Quelle est l'ampleur du trafic ?

Il ne fait guère de doute qu'une grande partie des médicaments essentiels qui circulent en Afrique de l'Ouest n'a rien à voir avec la description qu'en donne l'emballage. La question à poser est donc la suivante : quelle est la part de la fraude délibérée et celle de la simple négligence ? Certains

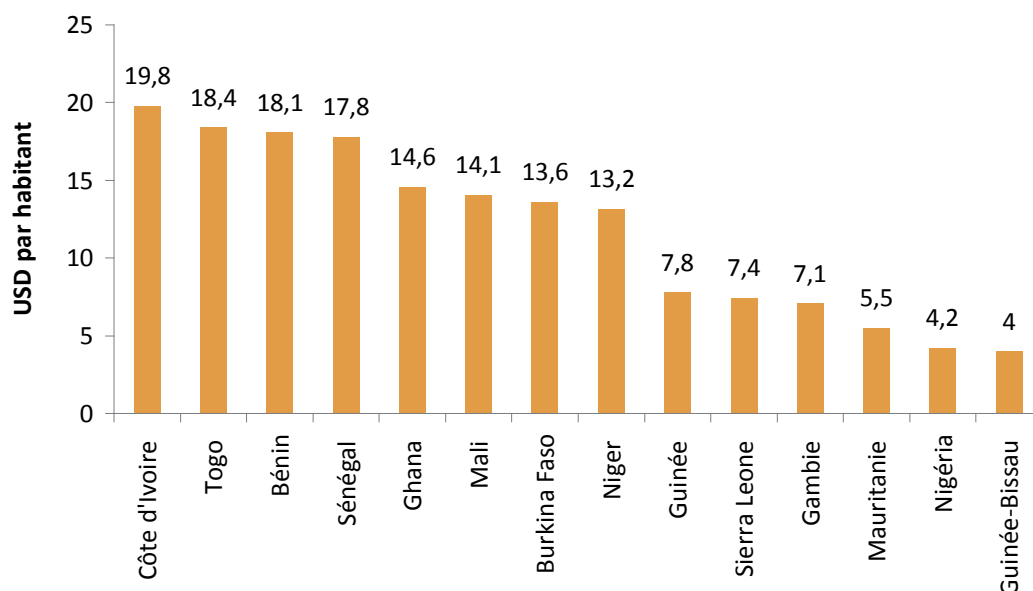
éléments, comme les emballages de contrefaçon ou les médicaments ne contenant que des substances chimiques de substitution (pouvant produire les mêmes effets que l'ingrédient actif sans en avoir les propriétés thérapeutiques) incitent fortement à suspecter une fraude, tandis que d'autres (comme l'excès de principes actifs, par exemple) sont plutôt révélateurs d'une négligence.

Pour autant, la situation n'est pas toujours aussi tranchée. La présence de principes actifs en quantités anormalement faibles peut s'expliquer de diverses manières : en règle générale, les fraudeurs en mettent juste assez dans leurs produits pour que les tests qualitatifs, fondés sur l'utilisation de réactifs, ne révèlent rien d'anormal. Si les fabricants de médicaments légitimes qui réduisent les doses de principe actif pour abaisser leurs coûts peuvent également être accusés de fraude sanitaire, ce sous-dosage peut aussi résulter d'un mauvais mélange des lots ou d'autres erreurs de ce type. Face à de telles incertitudes, et en l'absence d'éléments plus concluants, on ne peut pas considérer que le sous-dosage des médicaments résulte systématiquement d'une fraude.

Le trafic de faux médicaments revêt indéniablement un caractère opportuniste. En effet, c'est sur les marchés où le risque de détection est le plus faible, et non sur ceux où les profits potentiels sont les plus importants, que la prévalence des cas de fraude est la plus élevée. En 2011, les ventes de médicaments ont atteint près de mille milliards de dollars au niveau mondial.¹¹⁴ En Afrique de l'Ouest, elles représentaient un peu moins de 3 milliards de dollars US en 2010,¹¹⁵ soit moins de 3 % des ventes mondiales, tandis que la valeur des importations de produits pharmaceutiques de la région s'élevait à 1,5 milliard de dollars US.

Sur ce total d'1,5 milliard de dollars US, quelle est la part des médicaments frauduleux ? L'étude transnationale de l'OMS la plus récente révèle que la plupart des médicaments antipaludiques analysés au Nigéria (77 %) et au Ghana (64 %) n'ont pas satisfait aux tests de qualité.¹¹⁶ D'autres études font état de résultats encore plus préoccupants.¹¹⁷ Le fait que certains de ces médicaments soient sans doute fabriqués localement complique davantage la situation. Si l'on retient les estimations les plus prudentes, on peut considérer qu'un quart des médicaments présentés comme des antipaludiques ne sont pas ce qu'ils prétendent être. Les analyses effectuées sur d'autres médicaments essentiels aboutissent à des résultats comparables.¹¹⁸ Toutefois, il peut s'agir dans nombre de cas de médicaments sous-dosés, qui ne peuvent donc pas être assimilés à des médicaments frauduleux, pour les raisons précédemment exposées.

Les chercheurs ont récemment tenté de définir une série d'indicateurs permettant de déterminer si un échantillon a été « falsifié ». Newton *et al.* ont examiné plusieurs études et recensé les cas dans lesquels les échantillons analysés n'ont satisfait qu'à un des trois critères retenus pour établir la fraude, à savoir :¹¹⁹

Figure 36: Dépenses annuelles en médicaments, par habitant, en 2010

Source : Fédération internationale de l'industrie du médicament¹²⁰

- un emballage falsifié ;
- l'absence de principes actifs ;
- des principes actifs autres que ceux indiqués sur l'emballage.

Il ressort de ces travaux qu'entre 40 et 100 % des échantillons n'ayant pas satisfait aux critères d'analyse chimique étaient falsifiés. Là encore, si l'on se fonde sur les estimations les plus prudentes, on peut considérer qu'au moins 10 % des importations (soit 40 % de 25 %) sont frauduleuses. En d'autres termes, les importations annuelles de médicaments frauduleux entrées ces dernières années en Afrique de l'Ouest représenteraient au moins 150 millions de dollars US.

Implications en matière de politiques

Les marchés pharmaceutiques en Afrique de l'Ouest ont grand besoin de davantage de régulation mais, à court terme, il est peu probable que beaucoup de pays de cette région aient les moyens d'y parvenir. Les expériences de systèmes de magasin médical central bureaucratiques et inefficaces ont démontré qu'une régulation mal gérée pouvait considérablement accroître les coûts et réduire l'accès aux médicaments. La situation actuelle n'offre cependant que très peu de protection aux patients. Il faudrait donc trouver d'autres solutions de marché.

A l'heure actuelle, la région a à la fois des frontières très ouvertes et des systèmes de distribution pharmaceutique complètement disparates. Comme les médicaments entrant en tout point de la région peuvent aisément y être diffusés en tout autre endroit, une approche régionale des achats de médicaments devrait être adoptée. Une manière de réduire les abus serait de créer une liste régionale de fabricants

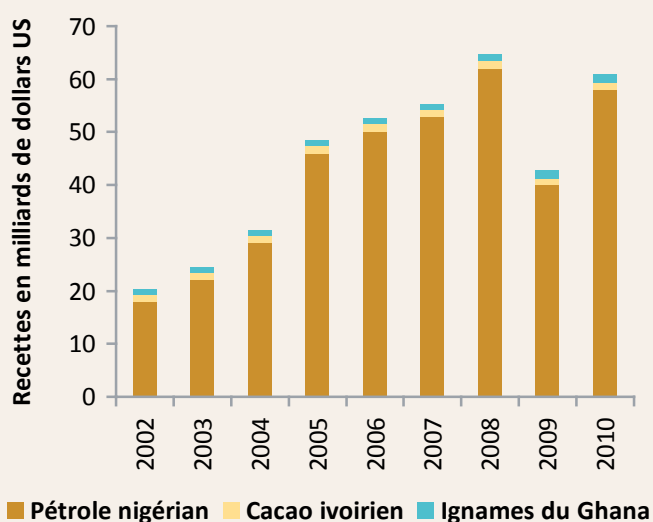
approuvés. Les fabricants qui feraient entrer de façon répétée des médicaments non-conformes aux normes seraient interdits. Les médicaments en provenance de sources non-autorisées seraient confisqués. La liste serait gérée centralement afin de réduire les abus et promouvoir la compétition.

PIRATERIE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE

Quelle est la nature du marché ?

Les actes de piraterie observés en Afrique de l'Ouest résultent, pour l'essentiel, des troubles liés à l'industrie pétrolière dans la région. Du fait de l'explosion du marché noir pour le pétrole en Afrique de l'Ouest, les attaques récemment perpétrées dans la région ciblent pour l'essentiel des navires transportant des produits pétroliers. Si ces marchés parallèles n'existaient pas, les pirates n'auraient aucun intérêt à commettre de telles attaques. Certains éléments portent également à penser que le pétrole d'Afrique de l'Ouest pourrait être exporté en contrebande en dehors de la région ouest-africaine.

Figure 37: Analyse comparative des revenus de divers secteurs d'activité en Afrique de l'Ouest



Source : OPEP, FAO STAT¹²¹

La moitié de la population de l'Afrique de l'Ouest vit au Nigéria, et le pays fournit plus de 50 % du PIB de la région. Les produits pétroliers sont à l'origine de 95 % des recettes en devises étrangères du pays et de 80 % de ses recettes budgétaires. L'industrie pétrolière, qui constitue le premier secteur d'activité de la région, est menacée depuis vingt ans par la criminalité transnationale organisée.

Malgré des recettes pétrolières s'établissant à 52 milliards de dollars US en 2011, le Nigéria demeure un des pays les plus pauvres de la planète et se classe en 156^{ème} position, sur 187 pays, du point de vue du développement humain.¹²² Les revenus du pays seraient beaucoup plus élevés si l'industrie pétrolière ne subissait en permanence les attaques de groupes criminels. Les richesses naturelles du Nigéria sont détournées de multiples manières, parmi lesquelles :

- le soutage : le pétrole est directement pompé sur les oléoducs, puis raffiné de manière artisanale, avant d'être vendu sur les marchés locaux et internationaux ;
- les enlèvements : les groupes criminels enlèvent des employés des compagnies pétrolières et exigent une rançon en échange de leur libération ;
- l'extorsion : les compagnies pétrolières sont contraintes d'acheter la protection des communautés ou les services de sociétés de gardiennage pour éviter le sabotage de leurs installations ;
- le détournement de fonds à l'échelle nationale : le parlement nigérian a récemment mis au jour une fraude massive aux subventions (voir encadré) ;
- la contrebande : le carburant subventionné est introduit illégalement sur des marchés où il se vend trois fois plus cher, au détriment du peuple nigérian ;¹²³
- la piraterie, phénomène d'apparition récente.

Pétrole nigérian et fraude aux subventions

En raison de l'insuffisance de ses capacités de raffinage, le Nigéria doit actuellement importer la quasi-totalité du pétrole dont il a besoin pour fonctionner. En contrepartie, le gouvernement offre une subvention aux importations de pétrole, permettant de maintenir les prix au tiers du prix proposé dans les pays voisins. Cette subvention représente un coût élevé pour les finances publiques, mais permet de réduire les coûts de transport et donc potentiellement tous les autres prix. De plus, une grande partie de l'électricité utilisée au Nigéria provient de générateurs privés. Les subventions autorisent des dépenses d'énergie qui seraient sans cela impossibles, et permettent ainsi d'augmenter grandement la productivité.

Entre 2009 et 2011, les dépenses de l'Etat en subventions ont triplé, passant de 5 milliards à plus de 15 milliards de dollars US. De toute évidence, la consommation réelle n'a pas augmenté à ce rythme durant cette même période.

L'Exécutif a pris des mesures et le 1er janvier 2012, le gouvernement nigérian a coupé les subventions. Le prix du pétrole a augmenté de 65NGN (0,41 dollars US) à 140NGN (0,89 dollars US) du jour au lendemain, provoquant des manifestations et une grève nationale qui a duré une semaine. Une partie des subventions a été restaurée

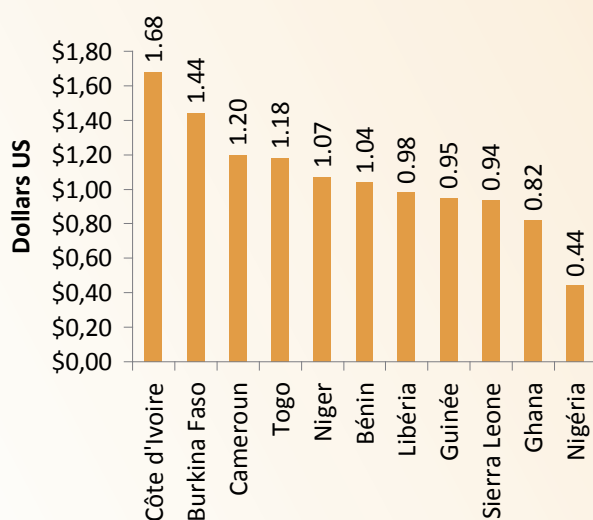
deux semaines plus tard, et le prix du pétrole a été fixé à 97NGN (0,61 dollars US) par litre.

Entre janvier et avril 2012, le Parlement nigérian a réalisé une série d'enquêtes qui ont révélé que :

- Le nombre des importateurs de pétrole a été multiplié par six en 2006 et par 140 en 2011 ;
- Nombre de ces nouveaux « importateurs » n'avaient en réalité pas d'autorisation, de cuves de stockage ou même d'expérience dans la vente de pétrole ;
- Alors que les Nigériens consomment seulement 35 millions de litres de pétrole par jour, les subventions ont été distribuées sur la base de 59 millions de litres par jour ;
- 6 milliards de dollars US ont été détourné du Fonds de Soutien Pétrolier (Petroleum Support Fund) en 2011.

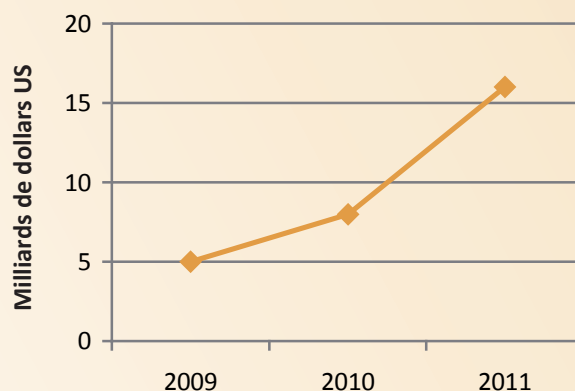
Une large gamme de techniques a été utilisée pour frauder le Fonds, depuis le simple détournement de fonds jusqu'à l'utilisation de méthodes qui peuvent sembler techniquement légales. Par exemple certains importateurs ont apparemment bénéficié des subventions à travers la pratique du «round-tripping», c'est-à-dire en exportant et réimportant le même pétrole. Il est possible que certains de ces bateaux aient été ensuite la cible d'attaques de piraterie.

Figure 38: Prix d'un litre de pétrole/essence en 2010



Source: Platts 2010; ICC Commercial Crime Services; Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit

Figure 39: Coût des subventions au pétrole pour le gouvernement nigérian, 2009-2011



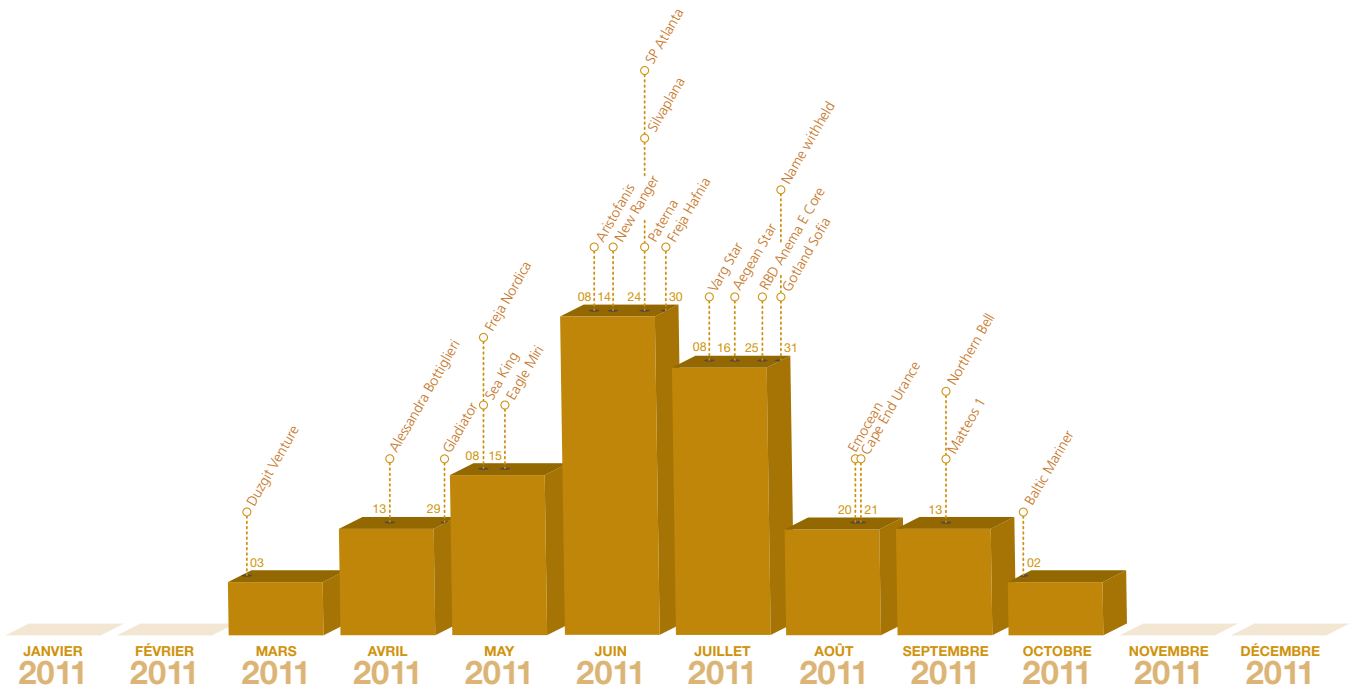
Source : Gouvernement du Nigéria, Chambre des Représentants. Report of the Ad-Hoc Committee 'To Verify and determine the actual subsidy requirements and monitor the implementation of the subsidy regime in Nigeria', Resolution No. (HR.1/2012)

Dans le passé, ces activités étaient en grande partie liées au conflit qui secoue le delta du Niger. Au fil des ans, de nombreuses milices sont entrées en scène, se livrant au pillage et au sabotage pour nuire à l'industrie pétrolière. Les conflits ont fait chuter d'un tiers la production pétrolière, tandis que le soutage rapporte chaque année près d'un milliard de dollars US aux trafiquants.¹²⁴ Des groupes tels que le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND)

ont reconnu voler du pétrole et se livrer à la contrebande, justifiant leurs actes par leur volonté de se réapproprier les richesses de la région et d'exprimer leur mécontentement. Pour autant, la frontière entre revendications politiques et activités criminelles est toujours restée floue.

Le gouvernement nigérian a récemment offert l'amnistie aux militants du delta, dont les chefs ont majoritairement accepté de déposer les armes. Dans la mesure où ces soulè-

Figure 40: Actes de piraterie commis au large des côtes du Bénin (janv. 2011-déc. 2011)



Source : Organisation maritime internationale

vements sont négociables, on peut considérer que le conflit dans le delta du Niger a officiellement pris fin en 2011. Certains groupes affirment poursuivre la lutte,¹²⁵ mais le lien entre militantisme politique et trafic de pétrole est de plus en plus ténu. Sans doute faut-il y voir une des raisons expliquant que le vol de pétrole n'est plus limité au seul territoire nigérian. Leurs prétentions politiques s'étant estompées, les voleurs de pétrole n'ont plus aucune raison de ne cibler que des objectifs situés dans le delta.

La piraterie en elle-même n'est pas un phénomène nouveau dans la région. Le transport maritime est une source de revenus très importante pour les États côtiers d'Afrique de l'Ouest et attire les convoitises, à l'instar du pétrole. Les incidents enregistrés dans le passé s'apparentaient à de simples vols. Les marins sont souvent victimes de vols lors de leurs séjours à terre – ils sont isolés, sans instruction, ont généralement de l'argent liquide sur eux et sont donc des cibles idéales. Le transport conteneurisé n'exigeant pas d'escales prolongées, les membres d'équipage ne passent le plus souvent que quelques heures à terre, et n'ont généralement pas le temps de signaler à la police les vols dont ils sont victimes. Il en va de même en mer : les navires sont soumis à des calendriers très serrés, et il y a peu de chances que les équipages décident de repousser la date de leur départ pour signaler une agression, a fortiori dans les régions où les démarches entreprises auprès des forces de l'ordre sont susceptibles de leur valoir de mauvais traitements. Les voleurs locaux en sont parfaitement conscients et passent à l'action de préférence lorsque les navires sont en escale ou pendant les opérations de transbordement effectuées à proximité des côtes.

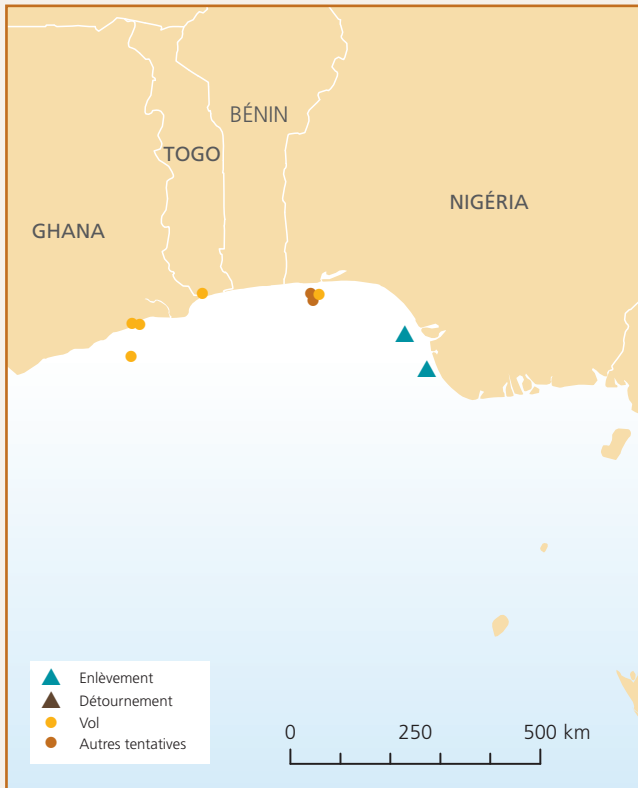
La vague d'attaques la plus récente se distingue de celles perpétrées jusqu'à présent. Alors que les vols simples sont

en recul, on assiste à des attaques plus sérieuses, visant à s'emparer des cargaisons, et notamment des hydrocarbures raffinés, transportés le plus souvent à bord de pétroliers ou de chimiquiers d'assez petit tonnage.

En 2011, on a recensé 22 attaques au Bénin, pays jusqu'alors relativement épargné par les actes de piraterie commis en permanence au large de Lagos, la capitale nigériane, située à quelques kilomètres à peine des côtes béninoises. Les attaques ont cependant cessé aussi rapidement qu'elles sont survenues, et on n'en a signalé que deux depuis le début de 2012 dans les eaux du Bénin. En revanche, entre janvier et mi-septembre 2012, on a enregistré 18 attaques similaires au Togo, lors d'une vague d'attaques d'une ampleur sans précédent. Dans le même temps, les attaques dirigées contre des pétroliers ont inspiré de nombreux vols dans des eaux jusqu'alors réputées sûres. Il pourrait s'agir de tentatives de détournement avortées ou d'actes perpétrés par des bandes prenant modèle sur les pirates nigériens. Dans un cas comme dans l'autre, ces attaques s'inscrivaient manifestement dans le droit fil de la dynamique enclenchée par les vols de pétrole. La situation dans le delta du Niger semble donc être à l'origine de la plupart des actes de piraterie commis dans le golfe de Guinée.

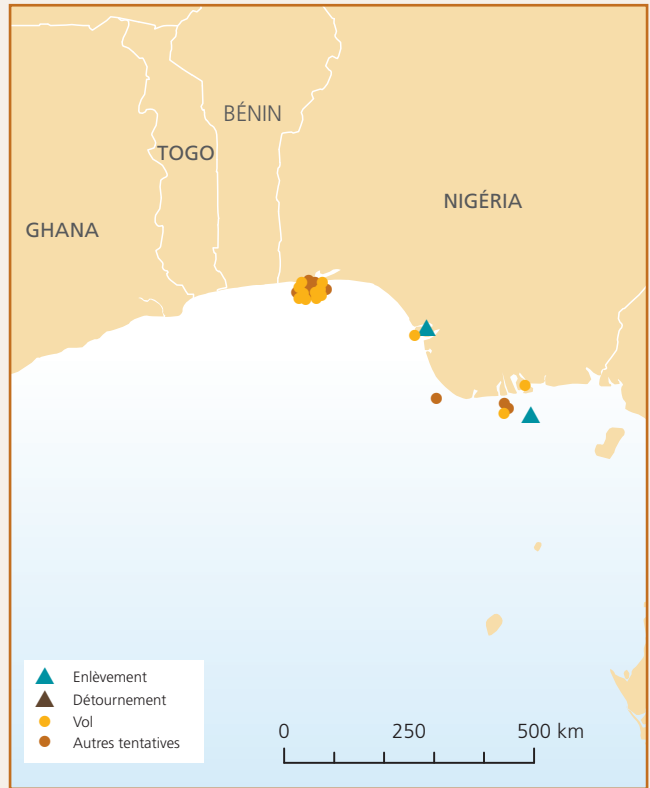
Il est primordial de remettre de l'ordre dans l'industrie pétrochimique locale, dans la mesure où le Nigéria n'est plus aujourd'hui le seul pays producteur de pétrole de la région. L'exploitation des réserves offshore situées notamment au large des côtes du Ghana et de la Mauritanie devrait démarrer très prochainement, et si les dispositifs de contrôle sur le marché régional des produits pétroliers ne sont pas renforcés, les activités de soutage et de piraterie ne feront probablement que s'amplifier.

Carte 6: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2006



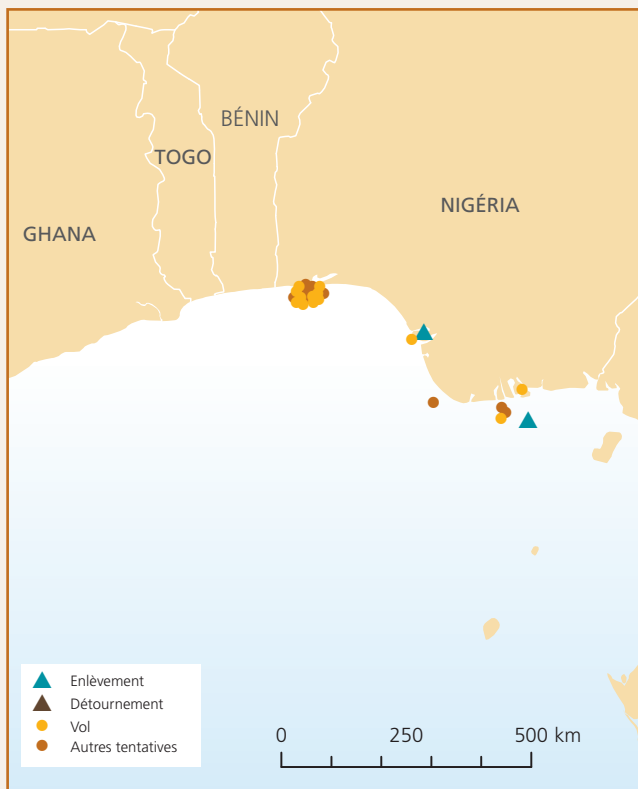
Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 7: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2007



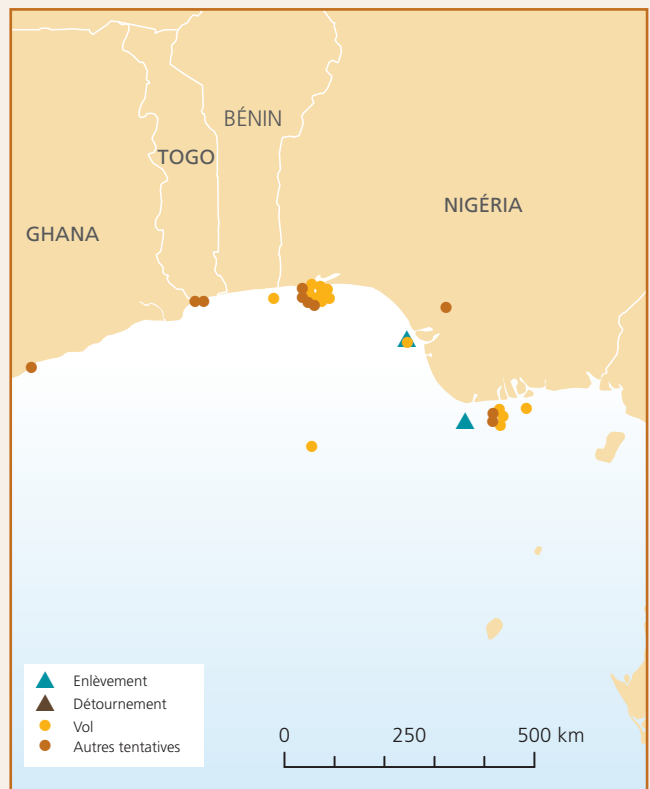
Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 8: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2008

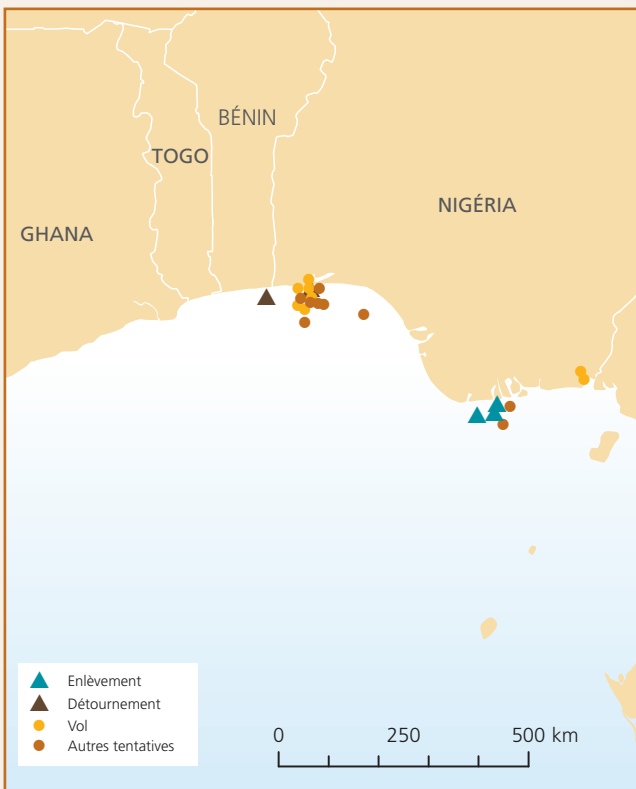


Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

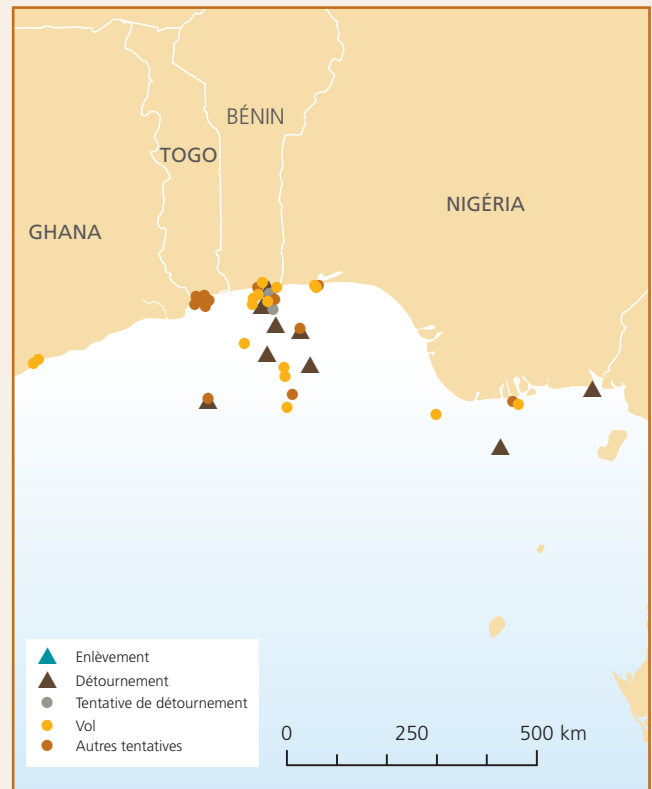
Carte 9: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2009



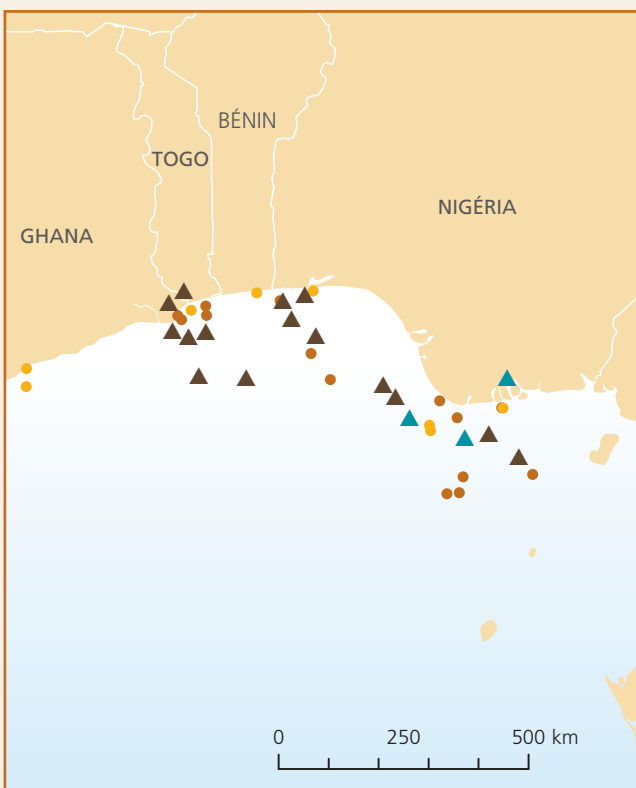
Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 10: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2010


Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 11: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2011


Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 12: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2012


Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Comment sont conduites les attaques ?

Les définitions internationales de la « piraterie » sont très larges¹²⁶ et recouvrent plusieurs types de délits distincts, dont :

- 1. les enlèvements contre rançon, caractéristiques des attaques perpétrées au large des côtes somaliennes ;
- 2. les détournements visant à s'emparer des navires ou de leur cargaison, très fréquents en Extrême-Orient ;
- 3. les simples cas de vols en mer, qui se produisent dans toute l'Afrique de l'Ouest.

Pour des raisons d'ordre stratégique, il importe cependant de bien faire la distinction entre ces différents types de délits. Les enlèvements contre rançon sont de loin ceux qui rapportent le plus, mais soulèvent des difficultés considérables. Ils supposent notamment de :

- se procurer des informations permettant de localiser les navires en haute mer ;
- s'armer lourdement pour soumettre les équipages et repousser ou déjouer les tentatives d'intervention ;
- engager un processus de négociation prolongé et disposer en conséquence d'un soutien logistique à terre ;
- avoir accès à des réseaux de blanchiment pour absorber les devises reçues en paiement des rançons.

Figure 41: Actes de piraterie, par localisation des attaques, 2007- mi-janvier 2012

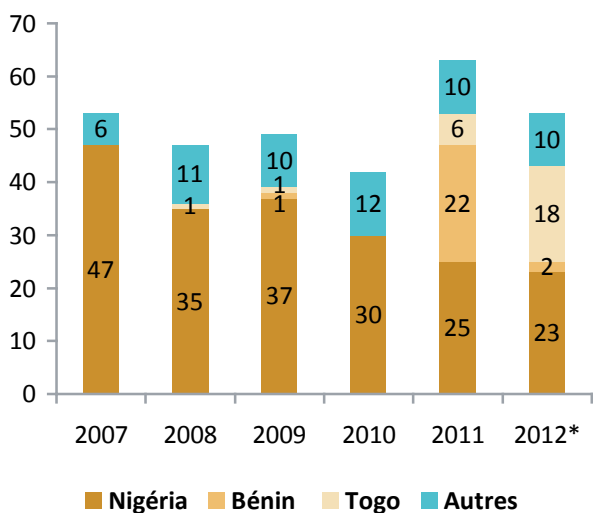
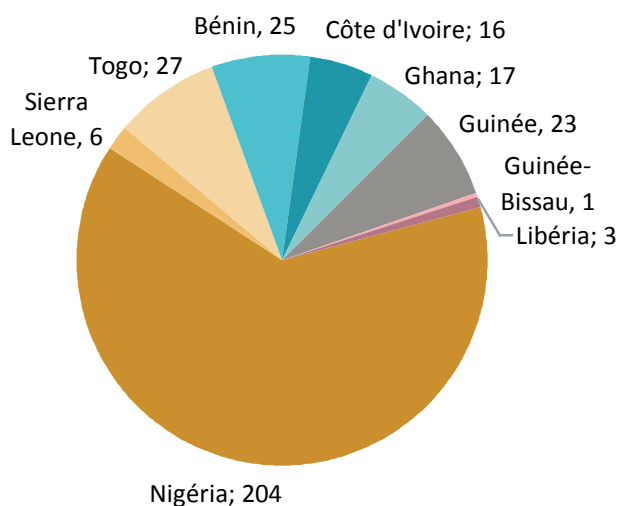


Figure 42: Localisation des attaques de pirates, 2006- mi-septembre 2012



Source : Elaboré à partir de données de l'Organisation maritime internationale

Source : Elaboré à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Le détournement d'un navire ou de sa cargaison, s'il peut également être la source de revenus illicites, est une toute autre forme de délit. L'équipage du navire ciblé n'est plus l'objet de l'attaque mais devient un obstacle dont il faut se débarrasser au plus vite. Par conséquent, nombre de ces attaques impliquent l'usage de la violence. Pour parvenir à leurs fins, les pirates doivent disposer d'une base de repli où ils ne seront pas inquiétés et où ils pourront repeindre le navire volé ou décharger la cargaison. Enfin, il doit y avoir à proximité un marché sur lequel peuvent être revendus les navires ou les cargaisons d'origine douteuse. Au total, tant les kidnappings que les détournements sont des activités d'une grande complexité logistique qui exigent une forte cohésion du groupe, une planification, un financement et, souvent, la corruption de fonctionnaires.

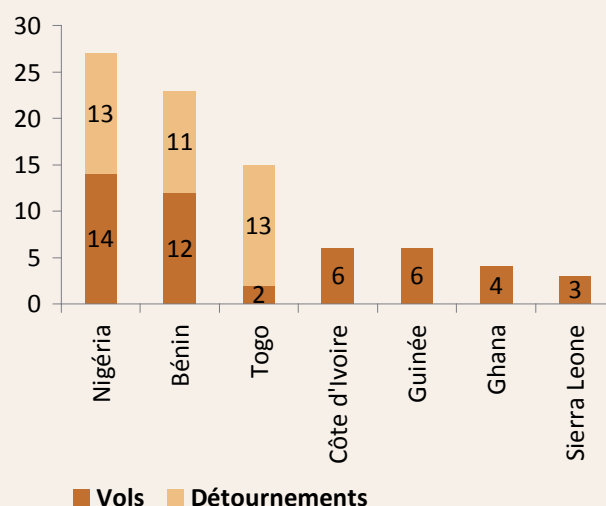
A contrario, les vols à main armée en mer ne se distinguent guère de ceux commis à terre. Quelques hommes munis de simples couteaux peuvent très aisément venir à bout de marins non armés et s'approprier leurs biens. Le butin étant généralement très mince, ce type d'attaque se produit généralement quand l'occasion se présente. Les assaillants se rabattent sur le vol à main armée quand ils se trouvent contraints de renoncer à des projets plus ambitieux, et s'en prennent de préférence à des navires en escale. Lorsqu'ils prennent des otages, c'est uniquement pour mener à bien leur opération, et non pour exiger une rançon.

À y regarder de plus près, les enlèvements contre rançon signalés en Afrique de l'Ouest ont été extrêmement rares ces dernières années, et ont tous eu lieu dans les eaux nigérianes. Le kidnapping d'employés de compagnies pétrolières n'était qu'une des nombreuses activités des militants du delta du Niger, qui agissaient parfois en mer. Or, on constate que le nombre d'enlèvements en mer a diminué ces

dernières années, y compris au Nigéria. Les autres actes de piraterie se répartissent en deux catégories principales: les attaques visant à détourner des pétroliers; et les vols de type opportuniste.¹²⁷

Les détournements recensés en 2011 et 2012 ont eu lieu dans trois pays: le Nigéria, le Bénin et le Togo. Dans ces pays, les détournements représentent 63 % des attaques les plus récentes. Tous concernaient des pétroliers transportant vraisemblablement des produits pétroliers raffinés. Les attaques perpétrées hors de ces trois pays étaient de simples vols. Si ces détournements ne s'étaient pas produits, il n'y aurait pas eu d'augmentation nette des actes de piraterie en 2011.

Figure 43: Actes de piraterie, par catégorie: 2011- mi-septembre 2012



Source : Elaboré à partir des données de l'Organisation maritime internationale

La vague d'incidents survenue au Bénin a commencé à la veille de Noël 2010, avec le détournement du *Valle di Cor-doba*, un pétrolier italien, et le vol d'une grosse quantité de pétrole raffiné. En mars 2011, des pirates ont détourné le *Duzgit Venture* et ont mis le cap sur le Gabon, puis sur Warri (Nigéria), avant de paniquer et d'abandonner le navire à proximité de Lagos. Ont suivi plusieurs attaques plus ou moins couronnées de succès, dont certaines se sont soldées par le détournement de cargaisons de produits pétrochimiques. Sur les 24 actes de piraterie signalés en 2011-2012, 23 visaient des chimiquiers ou des navires transportant des produits pétroliers, contre 60 % à l'échelle de la région. Toutes ces attaques étaient dirigées contre des navires de transport international, et ont été commises le plus souvent de nuit, et à 22 miles nautiques au maximum du port de Cotonou.

Les attaques recensées au Togo sont très similaires. Sur les 18 attaques signalées dans la région depuis 2011, 15 concernaient des chimiquiers ou des bateaux transportant des produits pétroliers raffinés. Les pirates ont réussi dans plusieurs cas à voler les cargaisons de produits pétrochimiques.

Qui sont les responsables de ces attaques ?

Les informations disponibles indiquent que la quasi-totalité des actes de piraterie commis le long du Golfe de Bénin impliquaient des pirates nigériens. Dans le cas des attaques perpétrées au Bénin, la plupart des participants étaient originaires de la région frontalière entre le Nigéria et le Bénin. Les victimes ont déclaré avoir entendu les pirates parler anglais et français pendant les attaques. Ainsi, William Locky, un Nigérien arrêté à Cotonou et soupçonné d'actes de piraterie, parle un français véhiculaire, et ses parents étaient originaires de la zone frontalière bénino-nigérienne. Le 4 août 2011, cinq hommes ont été arrêtés au Nigéria et plusieurs autres au Bénin dans le cadre d'une enquête sur des faits de piraterie. Deux d'entre eux étaient frères – l'un vivait au Bénin, l'autre au Nigéria.

Les voleurs de pétrole ont probablement des liens avec le marché noir transfrontalier et, partant, avec les groupes qui opèrent dans le delta du Niger. Ainsi, au moins un Béninois a été arrêté récemment dans le cadre d'une enquête sur le détournement d'une cargaison de pétrole nigérien vers le Bénin. Les acteurs du trafic de pétrole ont des profils très divers et regroupent des fonctionnaires corrompus et les groupes armés qu'ils protègent, des militaires et des employés de compagnies pétrolières corrompus, des membres de groupes militants et des voleurs professionnels.

Quelle est l'ampleur de cette infraction ?

L'évaluation de l'ampleur de la piraterie soulève bon nombre de difficultés. La première tient à l'estimation du nombre d'actes de piraterie non signalés. De très nombreuses raisons font que les navires ciblés ne signalent pas toujours les attaques dont ils sont la cible, en particulier lorsque la car-

gaison qu'ils transportent est elle-même d'origine illicite. Selon la marine nigérienne, il y aurait eu en moyenne entre dix et 15 attaques par mois ces dernières années, voire jusqu'à 50 dans certains cas.¹²⁸ L'Organisation maritime internationale (IMO), de son côté, n'aurait recensé durant la même période qu'une cinquantaine d'attaques réussies par an dans toute la région. Cependant, le Bureau maritime international (IMB) concède que le nombre réel d'actes de piraterie est au moins deux fois supérieur au chiffre officiel.¹²⁹ Si l'on tient compte à la fois des estimations de l'IMO et de la marine nigérienne, on arrive à un total d'environ 100 attaques couronnées de succès par an, ce qui semble cadrer avec la légère baisse du nombre d'actes de piraterie enregistrée depuis la démobilisation des militants.

Comme on l'a déjà souligné, près des trois quarts de ces attaques sont de simples vols et ne rapportent pas grand-chose aux pirates. Selon certaines études, la valeur théorique des biens dérobés serait de l'ordre de 10 000 à 15 000 dollars US par attaque. Les pirates n'en tirent probablement pas autant, mais si tel était le cas, ils auraient empoché au total une somme d'1,3 million de dollars US par an ces dernières années.

Le vol de produits pétroliers raffinés pourrait rapporter beaucoup plus. Diverses raisons font que le volume exact des pertes est rarement notifié, mais les quelques rapports établis à ce jour indiquent que ces attaques, lorsqu'elles aboutissent, entraînent des pertes de plusieurs milliers de tonnes de produits pétroliers, soit des centaines de milliers de litres de carburant à la pompe. Les produits raffinés illicites destinés au marché local se heurtent à la concurrence du combustible subventionné, et se vendent donc beaucoup moins cher, mais leur détournement demeure malgré tout une activité criminelle potentiellement très rentable. Selon la Lloyd's, ces détournements entraîneraient des pertes comprises entre 2 et 6 millions de dollars US¹³⁰ mais ne rapporteraient aux pirates que la moitié de cette somme environ, soit au total 30 millions de dollars US par an.

Implications en matière de politiques

La principale préoccupation des pays de la région tient non pas aux pertes directes découlant des actes de piraterie, mais à l'impact de ces pertes sur les taux d'assurance au niveau international. Au Bénin, pays dont la survie économique dépend d'un littoral de 121 kilomètres de long, les taxes sur les échanges représentent la moitié des recettes publiques, et 80 % de ce revenu provient directement du port de Cotonou.¹³¹ À la suite de la vague d'attaques survenue en 2011, les évaluateurs des compagnies d'assurance internationales ont classé les eaux territoriales du Bénin dans la même catégorie de risque que celles du Nigéria, ce qui a entraîné une forte hausse du coût des expéditions maritimes à destination du Bénin. Selon le chef d'état-major de la marine à Cotonou, le trafic maritime a diminué de 70 % au cours du troisième trimestre de 2011.¹³² Il pourrait en résulter une

perte en recettes publiques de 28 % pour l'État béninois. Fort d'un bilan relativement solide en matière de sécurité en mer, le Bénin avait par ailleurs réussi à développer un secteur prospère de la réexportation de marchandises vers le Nigéria. Or, son reclassement dans la catégorie des eaux « à risque » revient à éliminer ces activités. Il a de surcroît une forte incidence sur le coût de la vie de l'ensemble des citoyens béninois, en entraînant une augmentation du coût des importations et une baisse de la compétitivité des exportations béninoises. Le fait que l'on n'ait recensé que deux attaques cette année pourrait justifier de retirer le Bénin de la catégorie des pays « à risque ».

On ignore pourquoi les attaques ont cessé au large des côtes du Bénin, mais leur déplacement vers le Togo n'augure rien de bon. La plupart des actes de piraterie recensés à ce jour ont été perpétrés à proximité des côtes, et aucun ne visait des bateaux en pleine mer. Cela pourrait être interprété comme un manque de sophistication, cependant l'aptitude des pirates à déplacer leurs opérations en réaction aux interventions des forces de répression est révélatrice d'une certaine adaptabilité. Les militants du delta du Niger ont montré qu'ils pouvaient s'en prendre à des objectifs situés en haute mer et, compte tenu de la valeur des biens ciblés, il est fort probable que les pirates seront très prochainement capables d'en faire autant.

Le principal risque est que la piraterie gagne en popularité. Pour l'heure, les détournements sont suffisamment rares pour être le fait d'un seul et même gang. Toutefois, si le marché noir des produits pétroliers est suffisamment ouvert, de nombreux opposants politiques, pêcheurs sans emploi et jeunes marginalisés pourraient être tentés par ce commerce. La perspective de mettre la main sur un butin d'une valeur de plusieurs millions de dollars pourrait aussi attirer des candidats de pays autres que le Nigéria.

Le renforcement des capacités d'interception en mer contribuerait dans une certaine mesure à freiner cette expansion. Pour autant, il faut garder à l'esprit l'effet corrupteur que la manne pétrolière a eu les forces de l'ordre nigérianes déployées sur le terrain pour prévenir le soutage. Outre le renforcement des capacités locales de répression, il convient aussi de prendre des mesures pour améliorer la régulation du commerce local des produits pétroliers.

Il y a peu d'endroits dans le monde où l'on peut débarquer des milliers de tonnes de carburant volé. Même en Afrique de l'Ouest, les individus en mesure d'acheter et de revendre pareilles quantités sont sans doute relativement peu nombreux. Il paraît quasiment impossible que tout ce carburant puisse être vendu dans des étalages routiers ou que les voleurs acceptent d'empocher leurs gains par petits versements successifs. Il semble plus probable que l'acheteur soit en rapport avec des réseaux officiels de distribution.

Ces relations constituent le maillon faible de la chaîne d'approvisionnement illicite. Si tous les négociants en gros étaient tenus de rendre compte de leurs achats de carburant, il serait de plus en plus difficile de débarquer de la marchandise volée. Ce genre d'intervention exigerait cependant une solide coopération transfrontalière. Les marchés nationaux peu regardants deviendraient rapidement les lieux privilégiés d'écoulement de carburant volé.

L'amnistie dans le delta du Niger

In June 2009, Nigerian President Umaru Yar'Adua En juin 2009, le président nigérian Umaru Yar'Adua a lancé un programme d'amnistie qui prévoyait que les militants acceptant de déposer les armes dans un délai de deux mois se verraient accorder l'immunité de poursuites et bénéficieraient d'un soutien financier et d'une formation leur permettant de trouver d'autres sources de subsistance. Le président nigérian a par ailleurs promis de reverser aux provinces du delta une plus large part des recettes pétrolières du pays.

Quelque 26 000 militants ont accepté l'offre du gouvernement, parmi lesquels des dirigeants de premier plan comme Ateke Tom, Boyloaf, Farah Dagogo, Tom Polo et Soboma Jackrich. En octobre 2009, le président Yar'Adua s'est entretenu avec Henry Okah, le leader présumé du MEND.¹³³ À l'issue de cette rencontre, le MEND a déclaré un cessez-le-feu immédiat et illimité.

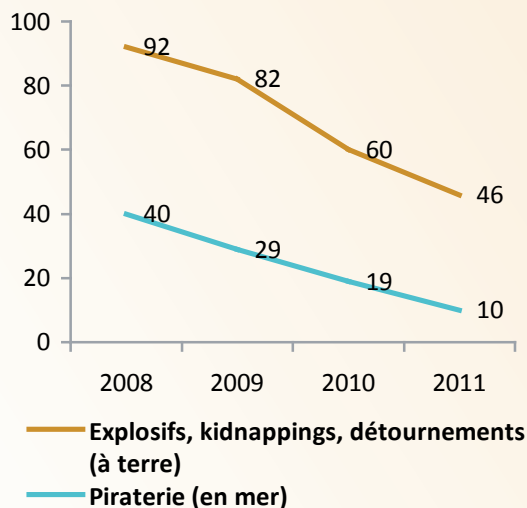
En dépit de ce premier succès, des voix se sont élevées pour se plaindre de la lenteur de la mise en œuvre des promesses faites et certains ont été mécontents d'avoir été exclus du processus d'amnistie. En janvier 2010, le porte-parole du MEND, Jomo Gbomo, a menacé de s'en prendre aux compagnies pétrolières si les populations du delta du Niger ne bénéficiaient pas de retombées financières plus substantielles. Lors de la fête de l'indépendance, une bombe a explosé à Abuja. L'attentat a été attribué à Henry et Charles Okah, qui ont été arrêtés par la suite. En 2011, des menaces ont été proférées à plu-

sieurs reprises par des personnes se réclamant du MEND, mais aucune ne s'est concrétisée. Le MEND, ou ce qu'il en reste aujourd'hui, n'est plus que l'ombre de ce qu'il fut dans le passé.

Les « militants de la troisième phase », qui exigent d'être associés au processus d'amnistie, continuent de lancer des attaques sporadiques, en particulier dans l'État de Bayelsa. Certains d'entre eux sont en fait de nouveaux acteurs qui espèrent bénéficier des avantages du programme de démobilisation, notamment en matière de formation et d'emploi. Tous les programmes de démobilisation se heurtent au même problème : dans la mesure où ils consistent à octroyer des ressources aux auteurs de violences, ils donnent l'impression que l'État cède à l'extorsion, ce qui tend à encourager d'autres demandes exorbitantes.

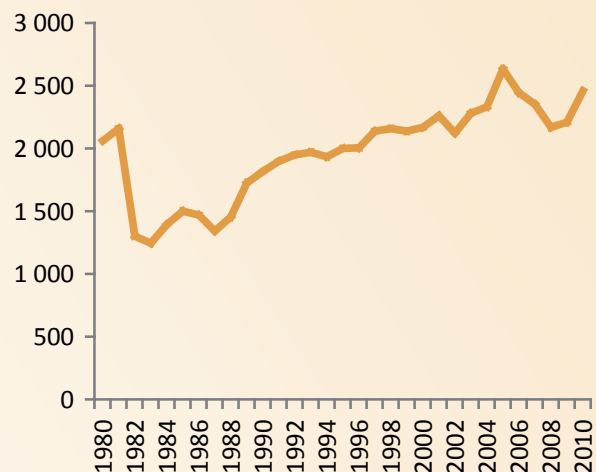
En dépit de ces problèmes persistants, l'amnistie semble avoir eu des effets positifs sur l'industrie pétrolière. La production a progressé de 15 % depuis 2008 et approche du niveau record enregistré en 2005. Le nombre d'attaques visant le secteur pétrolier (attentats à l'explosif, enlèvements, détournements et actes de piraterie) a reculé de manière spectaculaire depuis 2008. À ce jour, quelque 26 000 militants ont abandonné la lutte armée, et ne reprendront peut-être pas les armes, si le pays bénéficie du soutien de la communauté internationale. Mettre à contribution certains de ces nouveaux citoyens désormais respectueux des lois pour venir définitivement à bout des détournements de pétrole, pourrait aider à faire encore progresser le processus engagé.

Figure 44: Attaques commises au Nigéria (2008-2011)



Source : IMB et Bergen Risk Solutions

Figure 45: Production de pétrole au Nigéria, 1980-2011



Source : US Energy Information Administration



Conclusion

La cocaïne a suscité la plus grande attention au niveau international mais les problèmes de criminalité organisée affectant l'Afrique de l'Ouest sont multiples. Certains, comme les médicaments frauduleux, pourraient constituer une menace à la santé publique bien plus importante que celle posée par les drogues illicites. D'autres, comme le trafic d'armes à feu, pourraient rendre des soulèvements violents possibles. D'autres encore, comme la piraterie liée au pétrole, pourraient se développer au point de représenter des problèmes bien plus importants que ce que la situation actuelle laisse entrevoir. Chacun de ces problèmes requiert une réponse adéquate étant donné que chacun des biens concernés correspond à des sources d'offre et de demande distinctes.

Alors que chacun des flux étudiés dans ce rapport constituent des problèmes indépendants, ils sont tous rendus possibles par la faiblesse de l'état de droit. Cette faiblesse rend la région vulnérable à toute sorte de contrebande.

Les interventions nécessaires doivent par conséquent, se situer au moins à deux niveaux :

- des programmes concernant des biens particuliers, afin de réduire les flux de contrebande et les dommages qu'ils causent, et
- des efforts menés à un niveau plus général et destinés à promouvoir l'état de droit et à réduire la corruption dans la région.

La coopération internationale est essentielle pour mener à bien ces efforts. Puisque la plupart des flux de contrebande s'opère au niveau transcontinental, il est nécessaire de permettre un échange d'information au niveau global, de coordonner les stratégies et les opérations, de garantir une assistance juridique mutuelle et de faciliter les processus

d'extradition. En ce qui concerne le respect de l'état de droit, il est nécessaire d'établir des programmes d'assistance technique et de lutte contre la corruption. La Convention des Nations-Unies contre la Criminalité Transnationale Organisée et ses Protocoles, ainsi que la Convention des Nations-Unies contre la Corruption et les Conventions sur le contrôle des drogues fournissent un cadre pour développer nombre de ces interventions.

Tous les flux affectant l'Afrique de l'Ouest impliquent des biens trafiqués vers ou transitant par la région, et non des biens en provenance de la région. Même la méthamphétamine produite dans la région n'existerait pas sans les précurseurs chimiques qui sont introduits illicitement dans la région. Afin de promouvoir la stabilité, le développement et la paix, l'Afrique de l'Ouest a besoin d'être protégée des flux de contrebande entrant dans la région. Du fait de son extrême vulnérabilité, et étant donné que les organismes nationaux d'application de la loi ne représentent pas un élément dissuasif suffisant, il revient à la communauté internationale de participer à cet effort. La coopération internationale doit intégrer et coordonner les interventions mises en œuvre à l'intérieur comme à l'extérieur de la région ouest-africaine. En pratique, cela est déjà, dans une certaine mesure, en train de se produire.

Par exemple, la plupart des saisies majeures de cocaïne réalisées dans la région sont le résultat d'une action internationale qui perdure, soit par le moyen de saisies directes de drogue, soit par le partage d'informations. La communauté internationale soutient également les actions visant à intercepter les cargaisons de conteneurs. Sous l'auspice du Programme global de contrôle des conteneurs, un projet de l'ONUDC et de l'Organisation mondiale des douanes, des services mixtes de contrôle portuaire ont été mis en place au

Bénin, au Cap-Vert, au Ghana, au Sénégal et au Togo. Ces services identifient et inspectent les conteneurs suspects et ont contribué non seulement à saisir des quantités importantes de cocaïne mais également à stopper des expéditions d'héroïne, de cigarettes de contrebande et de marchandises de contrefaçon.

La communauté internationale a jusqu'à présent rencontré plus de difficultés à identifier les vols aériens privés suspects, mais des efforts supplémentaires pourraient être mis en œuvre dans ce domaine. En 2010, le projet de communication aéroportuaire (AIRCOP) a été lancé par l'ONUDC, Interpol et l'Organisation mondiale des douanes. Ses objectifs sont doubles. Tout d'abord, il s'agit de mettre en place des équipes spéciales conjointes chargées des interceptions (Joint Airport Interdiction Task Force) au sein d'aéroports internationaux prioritaires en Afrique de l'Ouest, en Amérique Latine et dans les Caraïbes. Ensuite, il s'agit de les connecter à des réseaux de communication sécurisés afin d'améliorer le partage d'informations opérationnelles en temps réel. On trouve des équipes spéciales AIRCOP, ayant réalisé des saisies de cannabis, de cocaïne et d'or, au Cap-Vert, au Mali, au Sénégal et au Togo.

L'utilisation de passeurs aériens à travers les Caraïbes a été réduite de manière significative dans le passé grâce à la mise en place de programmes contrôlant l'intégralité des passagers sur des vols suspects. Les trafiquants envoient généralement plusieurs passeurs sur certains vols, sachant que les capacités aux aéroports de destination en terme de contrôle des suspects sont limitées et permettent, de fait, à la majorité des passeurs d'échapper au contrôle. Cette méthode par envois de passeurs simultanés peut être combattue en contrôlant tous les suspects aux points de départ et d'arrivée des vols aériens les plus fréquemment utilisés. Par exemple, le gouvernement hollandais a réussi à stopper le trafic par passeurs aériens via Curaçao en installant des contrôles à l'aéroport de départ et en arrêtant les passeurs suspects à l'aéroport de destination. Un programme similaire a été mis en place par les gouvernements britannique et jamaïcain. Les envois postaux directs et le transport conteneurisé entre l'Amérique du Sud et l'Afrique de l'Ouest pourraient faire également l'objet de ce type de mesures de contrôle intégral des passagers.

Ces efforts ont pour objectif de limiter l'attractivité de la route ouest-africaine par rapport à d'autres alternatives. La communauté internationale doit veiller à protéger les régions les moins équipées pour se protéger elles-mêmes.

Le même type d'approche globale pourrait être envisagé en ce qui concerne d'autres types de marchandises. Par exemple, des mesures spéciales pourraient être appliquées aux médicaments exportés vers l'Afrique, aussi bien dans le pays exportateur qu'à tous les points par lesquels ils transitent. Cela ne nécessiterait pas nécessairement un recours à des solutions technologiques complexes, certaines cargaisons sont clairement frauduleuses ne serait-ce que par leur

emballage ou leurs conditions de stockage. Certaines de ces irrégularités sont plus évidentes à la source, si bien que si les pays d'exportation prêtaient autant d'attention à ce qu'ils exportent vers l'Afrique qu'à ce qu'ils vendent sur leur marché domestique, des conséquences dramatiques pourraient être évitées.

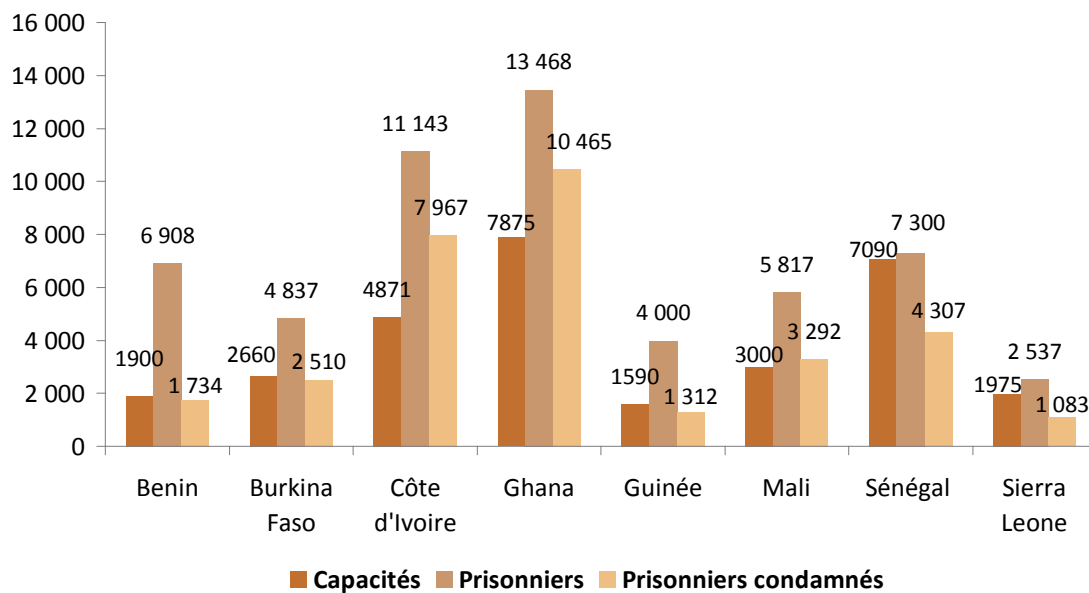
Le secteur privé est souvent à l'origine de certains produits posant problème et, dans certains cas, les codes professionnels d'éthique peuvent s'avérer plus efficaces que la régulation gouvernementale. Par exemple, les producteurs d'opiacés de synthèse, de précurseurs chimiques ou encore d'armes à feu devraient analyser les demandes provenant d'Afrique de l'Ouest lorsque celles-ci concernent des quantités qui leur semblent excessives. Cependant, ils seront peu enclins à le faire s'ils ne sont pas certains que leurs concurrents en font autant. La mise en place d'accords contraignants couvrant l'ensemble du secteur pharmaceutique pourrait forcer, si tant est qu'elle soit contrôlée, l'ensemble des acteurs impliqués à respecter des pratiques de commerce responsables, notamment en ce qui concerne les transactions avec des régions vulnérables, comme par exemple l'Afrique de l'Ouest. Les chefs de file de l'industrie pourraient, par le biais de partenariats avec la communauté internationale, réduire de manière importante les irrégularités liées aux produits qu'ils commercialisent.

Des campagnes d'éducation bien conçues sur les risques liés à l'achat de médicaments à la provenance douteuse associées à des efforts pour faciliter l'accès à des médicaments de qualité bons marchés pourraient réduire l'impact des médicaments frauduleux sur la santé publique, en permettant une prise de conscience au sein de la population et en mettant en avant des alternatives abordables pour les plus pauvres.

A court terme, il est important de lutter contre les flux de contrebande qui affectent l'Afrique de l'Ouest, mais la stabilité de la région sur le long terme exige un renforcement des capacités de résistance au trafic. Il y a deux raisons principales pour lesquelles les services d'application de la loi dans la région ne parviennent pas à assurer une véritable protection contre les trafiquants : le manque de capacité (y compris en termes de ressources et de formation) et la corruption.

La réforme du secteur de la sécurité, en général, et de la justice pénale, en particulier, sont nécessaires dans le but de rationaliser les institutions existantes, tout en prenant en compte les contraintes en termes de ressources. Un système de justice pénale efficace requiert un ratio optimal d'officiers de patrouille, d'enquêteurs, de procureurs, de juges et d'agents correctionnels. Les infrastructures assignées à chacun doivent également être proportionnées. La police ne peut procéder à un nombre d'arrestations excédant les capacités de traitement des procureurs et les tribunaux, à leur tour, ne peuvent prononcer un nombre de condamnations outrepassant les capacités d'accueil des prisons.

Figure 46: Capacités carcérales, prisonniers et prisonniers condamnés en 2012 (ou année la plus récente disponible)



Partout au monde les systèmes de justice pénale peinent à juger rapidement les prévenus en détention provisoire. En Afrique de l'Ouest comme ailleurs, une grande partie de la surpopulation carcérale pourrait être réduite si les détenus en attente de jugement n'occupaient pas la majorité des lits. Dans des environnements où les ressources sont particulièrement limitées, il est essentiel de renforcer l'efficacité des tribunaux et de mettre en place des mesures alternatives non-privatives de liberté.

Les enquêtes sur le crime organisé transnational constituent un domaine où un nombre limité de personnes très qualifiées peut avoir beaucoup d'impact. L'initiative « Côte de l'Afrique de l'Ouest » (WACI) - un programme conjoint de l'ONUDC, du Département des Opérations de Maintien de la Paix, du Département des Affaires Politiques (UNOWA) et d'Interpol - a soutenu le développement d'unités spécialisées contre le crime transnational (TCU) dans de nombreux pays de la région. Ces unités ont commencé à partager de l'information et des bonnes pratiques. WACI se développera dans le futur pour s'engager dans d'autres aspects du renforcement des capacités locales et à la réforme du secteur de la sécurité.

L'application de la loi est impossible sans la coopération de la population. Or la police en particulier n'a pas une très bonne image auprès des citoyens d'Afrique de l'Ouest. Un sondage récent réalisé auprès de citoyens de 100 pays différents dans le monde entier montre que les habitants d'Afrique de l'Ouest ont l'image la plus négative de l'intégrité des institutions chargées de faire respecter la loi. Ce sondage montre également que la plupart des citoyens étant rentrés en contact avec la police lors de l'année de l'interview se sont sentis obligés de verser des pots-de-vin. Des mesures doivent être prises pour lutter contre cette cor-

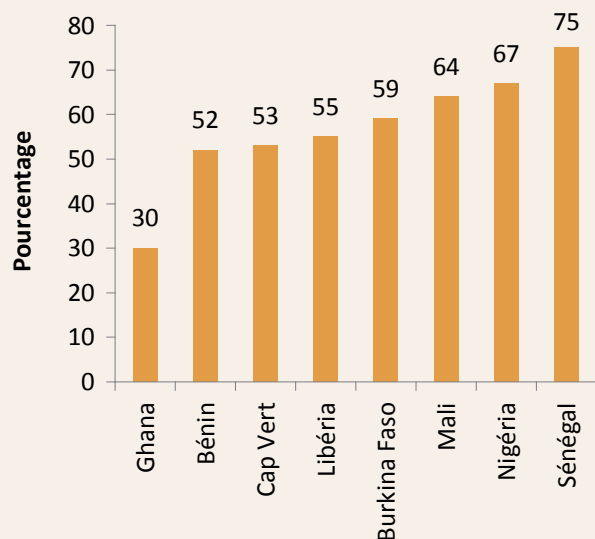
ruption et améliorer l'image publique des institutions chargées de faire respecter la loi dans la région.

De toute évidence, l'application de la loi ne se limite pas à la police, et des mesures doivent être prises pour apporter un soutien à la réforme de la justice et du système pénitentier. En 2010, un réseau informel d'officiers de justice pénale originaires du Burkina Faso, du Mali, de Mauritanie et du Niger a été mis en place sous le nom de Plateforme Régionale Judiciaire pour le Sahel. Ces réseaux cherchent à faciliter l'assistance juridique mutuelle ainsi que les demandes d'extraditions. Des efforts similaires pourraient être développés dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest afin de continuer à soutenir le renforcement du système de justice pénale.

L'application de la loi est quelque chose d'important mais cela ne représente qu'un seul aspect de l'état de droit. Les régimes autoritaires peuvent imposer leurs lois sans pour autant respecter l'état de droit, qui repose notamment sur la participation démocratique et les droits de l'homme.¹³⁴ Les programmes visant à améliorer l'état de droit sont donc nécessairement plus englobants. Ils impliquent de renforcer la gouvernance à tous les niveaux. Par exemple, quand il s'agit de lutter contre le trafic transnational, lutter contre la corruption est essentiel.

Tant que les agissements des fonctionnaires peuvent être influencés par des versements d'argent privé, la contrebande se poursuivra. Des sondages menés récemment à l'échelle mondiale montrent que les citoyens d'Afrique de l'Ouest sont davantage susceptibles de se sentir obligés de verser des pots-de-vin que les citoyens dans la plupart des autres pays, et il semble que la situation soit en train d'empirer. Par exemple, dans les deux pays pour lesquels des données de

Figure 47: Part des citoyens d'Afrique de l'Ouest déclarant que les fonctionnaires reconnus coupables restent «souvent» ou «toujours» impunis



Source: Afrobarometer

long terme étaient disponibles, le taux de corruption a doublé ou triplé entre 2005 et 2011.

A l'exception du Ghana, la plupart des personnes interrogées en Afrique de l'Ouest ont répondu que les fonctionnaires coupables de tels actes avaient peu de chances d'être inculpés. Cette perception ébranle la confiance dans les institutions publiques et peut favoriser l'instabilité politique.

Afin de garantir la paix et de prévenir les flux de contrebande, il est essentiel d'aborder les problèmes de corruption. Les Nations-Unies offrent, de ce point de vue, un large éventail de programmes destinés à réduire la corruption et promouvoir l'état de droit.

Principales recommandations

- Inciter les États de la région à fournir des données valides et fiables afin de mieux évaluer et analyser le trafic de drogue, le crime organisé et la consommation de drogue affectant la région.
- Améliorer les efforts de coordination régionale et internationale dans la lutte contre les problèmes de drogue et l'ensemble du crime organisé dans la région en facilitant notamment l'échange de renseignements criminels.
- Lutter contre l'impunité à travers l'harmonisation des législations nationales et renforcer les cadres juridiques actuels afin d'assurer la condamnation des criminels identifiés.
- Créer, renforcer et mobiliser les synergies entre les différentes structures des forces de l'ordre afin de mieux répondre à la menace du trafic de drogue et de la criminalité transnationale organisée.
- Développer des programmes intégrés afin de lutter contre le trafic de drogue et le crime organisé au niveau national et régional en totale adéquation avec les standards internationaux en vigueur.
- Focaliser les efforts sur les flux financiers liés au trafic de drogue et à la criminalité transnationale organisée afin de supprimer leurs sources de financement.
- Favoriser des traitements de la toxicomanie et des services de réhabilitation de qualité afin de contribuer à la réduction de la demande de drogues illicites, de la transmission du VIH parmi les usagers de drogue, des crimes liés aux drogues, de l'incarcération et de la récidive.



Notes de fin

- 1 Trafics transnationaux et État de droit en Afrique de l'Ouest : Une évaluation des menaces, ONUDC, juillet 2009.
- 2 Nombre des grosses saisies ont en fait été réalisées avant 2005, mais ce n'est qu'aux environs de cette année-là que l'accumulation de preuves a fini par attirer l'attention internationale.
- 3 Outre le vol pur et simple des éléments de preuve, on reporte également des cas où les quantités de cocaïne saisies étaient dans les faits bien moindre que ce qui avait été reporté par les forces d'intelligence (comme l'illustre par exemple le cas de MV Benjamin au Ghana), où la drogue saisie était substituée par des substances sans effet au moment de gardes à vue (comme dans le cas Martin en 2011 également au Ghana), ou encore où les saisies de drogues identifiées au départ comme de la cocaïne étaient ensuite déclarées comme étant du cannabis (cas au Mali et au Sénégal).
- 4 ONUDC, questionnaire rempli par le Brésil, en vue du rapport annuel 2011.
- 5 Entretiens avec des officiers des forces de l'ordre colombiennes et vénézuéliennes, en avril et mai 2012.
- 6 Entretien avec des officiers de la Police fédérale brésilienne, mai 2012.
- 7 Entretiens avec des officiers de la Police fédérale brésilienne, mai 2012.
- 8 Mazzitelli A., *The New Transatlantic Bonanza: Cocaine on Highway 10*, Western Hemispheric Security Analysis Center, mars 2011, p. 28.
- 9 Entretien avec l'Agence nationale de lutte antidrogue, Caracas, 3 mai 2012.
- 10 La base de données IDEAS sur les saisies de drogues illicites effectuées dans les aéroports européens contient des données sur les quelque 500 à 600 saisies réalisées chaque année dans 15 pays d'Europe (dont l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, l'Espagne, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, Malte, la Pologne, le Portugal, le Royaume-Uni et la Serbie) et dans les aéroports des pays de transit.
- 11 Seules sont prises en compte les dix nationalités les plus représentées. Le terme « Afrique de l'Ouest » désigne ici les ressortissants guinéens, nigériens et sierra-léonais. « Afrique du Nord » s'entend des ressortissants marocains et algériens.
- 12 À titre d'exemple, plusieurs Colombiens ont été arrêtés en Afrique de l'Ouest en 2008 dans le cadre de l'enquête sur l'avion de la Sierra Leone, de l'affaire du Gulfstream en Guinée-Bissau et d'une autre affaire au Togo. Six autres ont été arrêtés en 2010 à la suite d'une saisie de deux tonnes de cocaïne réalisée en Gambie.
- 13 Seules sont prises en compte les dix nationalités les plus représentées. Le terme « Afrique du Nord » désigne ici les ressortissants marocains et tunisiens. « Afrique de l'Ouest » s'entend des nationaux nigériens, sénégalais, gambiens et gabonais.
- 14 Seules sont prises en compte les dix nationalités les plus représentées. Le terme « Afrique de l'Ouest » désigne ici les ressortissants de la Guinée-Bissau, du Cap-Vert et du Nigéria.
- 15 S/PV.6754.
- 16 S/PV.6754, p. 4. <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/PRO/N12/300/12/PDF/N1230012.pdf?OpenElement>
- 17 S/PV.6754.
- 18 Sur la base des résultats d'analyses des eaux usées réalisées dans 19 villes européennes par l'Institut norvégien de recherche sur l'eau (NIVA) d'Oslo et l'Institut Mario Negri de Milan, des chercheurs européens ont établi que la consommation journalière de cocaïne était de l'ordre de 350 kilos, ce qui représente 128 tonnes de cocaïne par an, soit un résultat très proche de l'estimation de l'ONUDC.
- 19 Le Tramadol a été listé par le Ministère de la Santé Fouad el-Nawawi sous le décret No 125 de 2012, Section II de l'Annexe 1 de la loi contre les stupéfiants 182 (1960).
- 20 <http://www.ndlea.gov.ng/v1/?q=content/ndlea-intercepts-130kg-heroin-worth-99-million-destined-europe-us-nigeria-relations-drug-con>.
- 21 ONUDC, Drug Situation Analysis Report Islamic Republic of Pakistan, novembre 2011.
- 22 ONUDC, Base de données du Bureau Régional de l'ONUDC pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (ROSEN).
- 23 Bénin, HONLAF 2011 (21e Réunion des chefs des services chargés au plan national de la lutte contre le trafic illicite des drogues - Afrique), Addis-Abeba (Éthiopie), 5-9 septembre 2011).
- 24 Une description de ce processus à l'œuvre en Afrique du Sud est présentée par Leggett T., *L'arc en ciel du vice : les industries du sexe et la drogue dans la nouvelle Afrique du Sud*. Londres : Zed Books, 2000.
- 25 Rapport national du Japon, Division des stupéfiants et des armes à feu de la Police nationale du Japon, présenté à la 16e Conférence Asie-Pacifique sur les opérations de lutte antidrogue (ADEC),

- Tokyo, 22-24 février 2011.
- 26 Rapport national de la Malaisie, Département d'enquêtes criminelles sur les stupéfiants de la Police royale de Malaisie (RMP), présenté à la 16e Conférence Asie-Pacifique sur les opérations de lutte antidrogue (ADEC), Tokyo, 22-24 février 2011.
 - 27 Exposé national de la Thaïlande sur les organisations africaines de trafic de drogue, Bureau de lutte contre le trafic de drogues (NSB) de la Police royale de Thaïlande, présenté à la Conférence internationale sur la répression des stupéfiants (IDEC), Réunion du groupe de travail régional sur l'Extrême-Orient (FEWG), Bangkok (Thaïlande), 1e-3 mars 2011.
 - 28 Entretien avec des trafiquants igbos à Bangkok, 5 avril 2012.
 - 29 Rapport national de la Chine, Commission nationale chinoise de répression des stupéfiants (NNCC) du Ministère de la sécurité publique, présenté au Séminaire régional sur la coopération pour la lutte contre les opérations des réseaux de trafiquants d'Afrique de l'Ouest, Bangkok, 9-11 novembre 2010.
 - 30 Voir par exemple Xinhua.net, 2 Nigerian women arrested for drug trafficking, 22 mai 2012. http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/english/world/2012-05/22/c_131604528.htm.
 - 31 Steinberg, J., The illicit abalone trade in South Africa. Institute for Security Studies Paper 105, 2005.
 - 32 Kapp, Clare. Crystal meth boom adds to South Africa's health challenges. *The Lancet*, Vol 371, Iss 9608, pp. 193-194, 19 janvier 2008. Disponible à l'adresse : [http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(08\)60120-8/fulltext](http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(08)60120-8/fulltext)
 - 33 ONUDC. Programme mondial SMART, octobre 2010.
 - 34 ONUDC. Évaluation mondiale 2011 des stimulants de type amphétamine (STA).
 - 35 D'après des informations fournies en réponse au questionnaire du rapport annuel, environ 12 % des trafiquants étrangers de méthamphétamine appréhendés au Japon étaient originaires d'Afrique, 10 % de Malaisie, et 7 % d'Indonésie, ce qui représente une moyenne d'environ 10 %.
 - 36 Selon des renseignements extraits du questionnaire du rapport annuel, quelque 275 passeurs étrangers de méthamphétamine ont été arrêtés en Malaisie, 76 en Indonésie, et 650 au Japon. Si l'on extrapole ces chiffres, on obtient une estimation de 1 500 passeurs pour les cinq pays.
 - 37 Un taux d'interception d'environ 5 % a été estimé par le Centre SHORE (Centre for Social and Health Outcomes Research and Evaluation) dans *The Socio-economic impact of amphetamine type stimulants in New Zealand* (Auckland, 2004). Ces chiffres sont toutefois très volatiles, et évoluent considérablement d'une année sur l'autre.
 - 38 ONUDC. Questionnaire du rapport annuel de 2010.
 - 39 ONUDC. Rapport mondial sur les drogues 2012.
 - 40 Le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée définit le « trafic illicite de migrants » comme « le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État ». Si des données ne sont pas disponibles sur la part des migrants d'Afrique de l'ouest qui font l'objet d'un trafic illicite de migrants, des données existent sur la traversée relativement simple par voie de terre entre le Mexique et les États-Unis, pour laquelle plus de 90% des migrants interrogés au cours de ces dernières années indiquaient avoir payé une assistance pour franchir la frontière. À l'exception des enclaves espagnoles au Maroc et de l'itinéraire passant par l'Asie mineure, toutes les itinéraires vers l'Europe incluent une traversée maritime. Très peu d'embarcations détectées avaient été construites par les migrants qui s'y trouvaient, donc tous les migrants irréguliers font l'objet d'un trafic illicite de migrants pendant au moins la partie maritime de leur voyage.
 - 41 Il n'existe pas de base de données sur le nombre de visiteurs restés en Europe après l'expiration de leur visa, et il est donc impossible de savoir combien de migrants originaires d'Afrique de l'Ouest immigreront par ce biais dans les pays européens. Selon le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest (UNOWA), les clandestins qui tentent de gagner l'Europe à bord de pirogues, de pateras ou par d'autres moyens ne constituent pas la majorité des migrants en situation irrégulière, même si ce sont ceux dont on parle le plus dans les médias. De fait, selon une étude espagnole, seuls 8 % des clandestins qui entrent en Espagne empruntent la voie maritime. Voir Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest, Migrations irrégulières en provenance d'Afrique de l'Ouest : description du phénomène et analyse des causes et conséquences des flux migratoires. Études thématiques, septembre 2008 p. 25.
 - 42 Third country nationals found to be illegally present. Base de données disponible à l'adresse http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database
 - 43 Entretiens avec des migrants originaires d'Afrique de l'Ouest, Madrid, Îles Canaries, Algésiras et Ceuta, octobre-novembre 2009. Voir également Coslovi, Lorenzo. *Brevi note sull'immigrazione via mare in Italia e in Spagna*. Rome: Centro Studi di Politica Internazionale, 2007. p.4.
 - 44 Accem, Estudio sobre la Población Subsahariana Llegada a las Costas españolas-2008, www.accem.org. Les statistiques espagnoles sur la nationalité des migrants doivent être appréhendées avec la plus grande prudence, dans la mesure où de nombreux immigrants sénégalais se réclament d'une autre nationalité afin de ne pas tomber sous le coup de l'accord d'expulsion conclu entre l'Espagne et le Sénégal.
 - 45 De Haas, Hein. *The Myth of Invasion: Irregular Migration from West Africa to the Maghreb and the European Union*. IMI Research Report. Oxford : International Migration Institute, octobre 2007, p.10.
 - 46 Le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest, s'appuyant sur des estimations de la Commission mondiale sur les migrations internationales, indique que 2 000 migrants perdent la vie chaque année en essayant de traverser la Méditerranée (voir Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest, Migrations irrégulières en provenance d'Afrique de l'Ouest : description du phénomène et analyse des causes et conséquences des flux migratoires. Études thématiques, septembre 2008). Aderanti Adepoju cite le même chiffre dans *Migration in Sub-Saharan Africa*. Parmi ces 2 000 victimes, figurent aussi des migrants nord-africains, qui représentent environ les deux tiers des clandestins traversant chaque année la Méditerranée. Fortress Europe, un site web d'information sur l'immigration dans l'Union européenne, a calculé, à partir d'informations communiquées par les médias, qu'entre 1988 et 2009, 14 797 migrants clandestins ont trouvé la mort aux portes de l'Europe, dont 10 816 ont perdu la vie ou ont été portés disparus lors de traversées de l'Atlantique ou de la Méditerranée. Ces chiffres ayant été recueillis sur une période de plus de 20 ans, on peut en déduire que le nombre de clandestins qui disparaissent en mer entre l'Afrique et l'Europe est inférieur à 1 000 par an en moyenne. Si l'on part de l'hypothèse qu'un tiers des victimes sont originaires de pays d'Afrique subsaharienne, ce sont donc entre 300 et 350 migrants d'origine subsaharienne qui perdraient la vie chaque année en tentant de rejoindre l'Europe par voie maritime.
 - 47 Ministère espagnol de l'intérieur, Ministère italien de l'intérieur, police grecque et FRONTEX (Grèce).
 - 48 Entretiens avec des migrants mauritaniens et sénégalais, Las Palmas de Gran Canaria, Îles Canaries, 11 novembre 2009.
 - 49 Entretiens avec des migrants sénégalais, Las Palmas de Gran Canaria, Îles Canaries, 10 novembre 2009.
 - 50 Entretien avec un agent de la Guardia Civil, précédemment en poste dans les Îles Canaries, 23 octobre 2009.
 - 51 Entretien avec un agent de la Guardia Civil, précédemment en poste dans les îles Canaries, 23 octobre 2009.
 - 52 Rapport annuel du bureau du procureur chargé de l'immigration, Espagne, 2008. www.fiscal.es [consulté le 21 novembre 2009].
 - 53 Entretien avec un migrant camerounais, Melilla, 24 novembre 2009.
 - 54 Entretien avec un migrant ivoirien, Algésiras, 7 novembre 2009.
 - 55 Entretien avec des agents de la Guardia Civil, Madrid, 8 novembre

- 2009.
- 56 Entretien avec un migrant ivoirien, Algésiras, 7 novembre 2009.
- 57 Le Protocole contre le trafic illicite de migrants complète la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.
- 58 Bensaâd, Ali. Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin. *Revue Européenne des Migrations Internationales*. Vol. 19, No. 1, 2003. para. 22.
- 59 Y compris à Ceuta et à Mellila.
- 60 Ministère espagnol de l'intérieur, Ministère italien de l'intérieur, police grecque, FRONTEX (Grèce), police maltaise.
- 61 Gobierno de España, Ministerio del Interior, Balance 2011 de la Lucha contra la Inmigración Ilegal.
- 62 Gobierno de España, Ministerio del Interior, Balance 2011 de la Lucha contra la Inmigración Ilegal.
- 63 Camera dei Deputati XVI Legislatura. Bollettino Delle Giunte e Dello. Disponible: <http://documenti.camera.it/leg16/resoconti/commissioni/bollettini/html/2011/06/08/01/allegato.htm>
- 64 À titre d'exemple, les guerres des années 90 au Libéria (1989-2006) et au Sierra Leone (1991-2002) ont donné lieu à des transferts massifs d'armes et de munitions en provenance d'États d'Europe de l'Est et de l'ancienne Union soviétique. Un envoi de 5 000 munitions 7.62 x 39 mm de l'Ukraine au Libéria, en 2000, donne une idée de l'ampleur du trafic tout au long de cette période. Voir le rapport du Conseil de sécurité de l'ONU (UNSC) : « Rapport du Groupe d'experts concernant le Libéria créé par la résolution 1343 du Conseil de sécurité des Nations Unies », en date du 26 octobre 2001, paragraphe 19 (S/2001/1015).
- 65 Par « conflit armé », on entend le recours à la force armée par les armées de deux parties, dont l'une au moins appartient au gouvernement d'un État ; l'expression « conflit non étatique » désigne le recours à la force armée par deux groupes armés organisés dont ni l'un, ni l'autre n'appartient au gouvernement d'un État ; l'expression « violence unilatérale » se rapporte à l'utilisation de la force armée contre des civils par le gouvernement d'un État ou par un groupe formellement organisé. Ces définitions s'appliquent dès lors que surviennent au moins 25 décès liés à des combats.
- 66 Wezeman, P. Libya : Lessons in controlling the arms trade. Institut international de recherches pour la paix de Stockholm (SIPRI), 11 mars 2011. Disponible à l'adresse : <http://www.sipri.org/media/newsletter/essay/march11>; Assemblée générale des Nations Unies : A/65/133/Add1 ; Assemblée générale des Nations Unies : A/65/133, 15 juillet 2010. Registre des armes classiques des Nations Unies, Rapport du Secrétaire général. Disponible à l'adresse : http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/65/133.
- 67 Les saisies évoquées sont récapitulées dans le tableau à la page suivante.
- 68 La Mission des Nations Unies pour l'organisation d'un référendum au Sahara occidental (MINURSO) dispose actuellement d'un effectif de 249 membres en uniforme.
- 69 Outre sa capacité de fabrication de munitions, le Nigéria est le seul État d'Afrique occidentale qui abrite une production industrielle d'armes légères. Son volume de production est très limité, et les forces armées du pays sont essentiellement tributaires des importations d'armes. Par ailleurs, quelques pays fabriquent des munitions : le Burkina Faso et le Cameroun (cartouches destinées au marché civil des fusils de chasse) et la Guinée (situation actuelle imprécise, production peut être interrompue). Signalons aussi une fabrication « artisanale » à petite échelle, principalement de fusils de chasse ordinaires, qui a une incidence moindre sur la sécurité. Au Ghana par exemple, un rapport de 2010 indique qu'il y aurait quelque 80 000 armes illégales en circulation dans le pays, dont la plupart sont fabriquées artisanalement sur place.
- 70 Ibid.
- 71 D'après des observations sur le terrain de James Bevan, rapportées à l'Institut international d'études stratégiques (IISS), le 7 juin 2012 : <http://www.iiss.org/events-calendar/forthcoming-events/tracking-weapons-flows-in-africa/>
- 72 Le programme des Nations Unies pour le désarmement, la démobilisation et la réintégration des combattants au Sierra Leone (DDRP) a officiellement pris fin en février 2004 (UNDDRRRC, 2011a). Le programme DDRP pour le Libéria s'est achevé en octobre 2004, malgré la poursuite des opérations de la Mission des Nations Unies au Libéria (ONUMIL) en vue du désarmement des combattants dans des zones difficiles d'accès (UNDDRRRC, 2011b).
- 73 En 2009, le Groupe d'experts des Nations Unies sur la Côte d'Ivoire a signalé la présence généralisée de munitions de fabrication soudanaise dans le nord du pays. Conseil de sécurité des Nations Unies, « Lettre datée du 7 octobre 2009, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Président du Comité des sanctions du Conseil de sécurité créé par la résolution 1572 (2004) concernant la Côte d'Ivoire ». Annexe : « Rapport final du Groupe d'experts sur la Côte d'Ivoire établi en application du paragraphe 11 de la résolution 1842 du Conseil de sécurité (2008). S/2009/521. New York : UNSC. 9 octobre 2009, paragraphes 138-151. De même, des cartouches portant une marque de fabrication soudanaise ont été trouvées en Guinée et dans le sud du Mali.
- 74 Propos du Président Issoufou rapportés par le Wall Street Journal (2011).
- 75 Rapports du siège de la police de Yola, rapportés par le Daily Trust (2011). mManque
- 76 Déclarations de la Commission nationale de lutte contre la prolifération des armes légères, rapportées dans Siwaya, « Prolifération des armes légères au Burkina : De nouveaux acteurs engagés contre le phénomène ». Ouagadougou : Les éditions Sidwaya. 10 novembre 2011.
- 77 Dans un cas datant du 8 février 2011, les trafiquants ont dissimulé 17 ogives (PG-7) dans des sacs de patates douces destinés à un marché du Mali. Affaire signalée par le journal Le Coq (2011).
- 78 Entretien avec des autorités douanières maliennes à Bamako, mars 2010.
- 79 La résolution 1903 (2009) a levé l'embargo sur les armes et matériels connexes destinés au gouvernement du Libéria (UNSC, 2009b, paragraphes 4 et 6).
- 80 Le 17 mars 2011, le Président Ouattara a annoncé la création des Forces républicaines de la Côte d'Ivoire (FRCI) qui sont composées de membres des Forces nouvelles, et de transfuges des forces de défense et de sécurité de l'ancien Président Gbagbo. (Note d'information : Côte d'Ivoire. Bureau des affaires africaines. Département d'État américain. 17 février 2012. Disponible à l'adresse : <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2846.htm>)
- 81 Conseil de sécurité des Nations Unies, « Lettre datée du 20 avril 2011, adressée au Président du Conseil de sécurité par la Présidente du Comité des sanctions du Conseil de sécurité créé par la résolution 1572 (2004) concernant la Côte d'Ivoire ». Annexe : Lettre datée du 17 mars 2011, adressée à la Présidente du Comité des sanctions du Conseil de sécurité créé par la résolution 1572 (2004) par le Groupe d'experts sur la Côte d'Ivoire. S/2011/272. New York : UNSC. 27 avril, pp 92-117.
- 82 Échange de courriels entre des officiers de l'Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire (ONUCI), des officiers de l'Opération des Nations Unies au Libéria (ONUMIL) et des représentants des douanes libériennes, octobre et novembre 2011.
- 83 Holtom, P. Ukrainian Arms Supplies to Sub-Saharan Africa. SIPRI Background Papers. Institut international de recherches pour la paix de Stockholm, février 2011.
- 84 International Institute for Strategic Studies (IISS). 2011. The Military Balance 2011: The annual assessment of global military capabilities and defence economics. Routledge: Colchester. p. 320.
- 85 Rapport de la mission d'évaluation des incidences de la crise libyenne sur la région du Sahel. Nations Unies, 18 janvier 2012, S/2012/42.
- 86 Déclaration de B. Lynn Pascoe, 22 mars 2012. Disponible à l'adresse : <http://www.columbiamissourian.com/stories/2012/03/22/location-malis-president-unknown-after-coup/>
- 87 D'après des données de recensement, la population malienne est

Tableau de la note 67

Date de saisie	État de saisie	Lieu de saisie	Mode de transport	Armes artisanales	Pistolets	Fusils d'assaut	Mitrailleuses légères	Mitrailleuses lourdes	Lance-roquettes	Grenades (à main)	Mortiers	Mines (anti-personnel)	Explosifs (militaires)	Armes classiques	Munitions diverses
20 mars 2008	Libéria	Frontière avec le Sierra Leone	Terre												
23 mai 2008	Niger	Iférouane, nord du Niger	Terre												
11 août 2008	Mali	Séléfougou, frontière Mali-Guinée	Terre												
06 septembre 2008	Mali	Gao	Terre												
29 janvier 2009	Togo	Aflao, frontière avec le Ghana	Terre												
08 février 2009	Sénégal	Frontière Sénégal-Guinée-Bissau	Terre												
20 février 2009	Mali	Kangaba, frontière Mali-Guinée	Terre												
28 février 2009	Mali	Nord du Mali	Terre												
23 avril 2009	Libéria	Jacob Town, Monrovia	Terre												
17 juin 2009	Nigéria	Aéroport Mallam Aminu, Kano	Air												
16 septembre 2009	Mali	Frontière Mali-Mauritanie	Terre												
29 octobre 2009	Algérie	Frontière Niger-Libye-Algérie	Terre												
09 janvier 2010	Mali	Sébéninkoro, sud-est de Bamako	Terre												
06 février 2010	Nigéria	État de Jigwa	Terre												
29 juillet 2010	Mauritanie	Frontière avec le Mali	Terre												
29 juillet 2010	Cameroun	Douala	Terre												
26 octobre 2010	Nigéria	Port maritime de Lagos	Mer												
23 novembre 2010	Nigéria	Port maritime de Lagos	Mer												
08 février 2011	Guinée	Koulikoro, frontière avec le Mali	Terre												
20 février 2011	Mali	Frontière Mali-Algérie	Terre												
26 février 2011	Nigéria	Maiduguri, frontière avec le Tchad	Terre												
19 mars 2011	Guinée	Siguiri, frontière avec le Mali	Terre												
06 avril 2011	Libéria	Frontière avec la Côte d'Ivoire	Terre												
24 mai 2011	Mauritanie	Frontière avec le Mali	Terre												
12 juin 2011	Niger	Arlit, nord du Niger	Terre												
16 juin 2011	Libéria	Frontière avec la Côte d'Ivoire	Terre												
20 juin 2011	Algérie	Frontière sud Algérie-Libye	Terre												
07 août 2011	Libéria	Frontière avec la Côte d'Ivoire	Terre												
18 août 2011	Nigéria	Frontière avec le Tchad	Terre												
03 septembre 2011	Algérie	Frontière sud Algérie-Libye	Terre												
13 septembre 2011	Nigéria	Maiduguri, frontière avec le Tchad	Terre												
15 septembre 2011	Niger	Région de l'Aïr, nord du Niger	Terre												
02 octobre 2011	Algérie	Frontière Niger-Libye-Algérie	Terre												
06 novembre 2011	Niger	Région frontalière avec la Libye	Terre												
06 novembre 2011	Niger	Route Arlit-Agadez, nord du Niger	Terre												
08 novembre 2011	Maroc	Laâyoune	Terre												
09 novembre 2011	Algérie	Frontière Niger-Libye-Algérie	Terre												
14 novembre 2011	Cameroun	Douala	Terre												
Pourcentage de saisies impliquant les différents types d'armes/munitions :				5	16	71	18	13	39	8	11	3	8	5	98

- composée, pour environ 11 %, d'hommes âgés de 15 à 64 ans.
- 88 La taille des armées rebelles présente des variations considérables d'un conflit à l'autre ; si l'on examine quatre conflits survenus en Afrique (Soudan, Sierra Leone, Libéria et Mozambique), la part des hommes adultes engagés dans l'armée rebelle varie entre 4 % au Mozambique et 24 % au Libéria.
 - 89 Florquin, Nicolas et Éric Berman. 2005. Armés, mais désœuvrés : groupes armés, armes légères et sécurité humaine dans la région de la CEDEAO. Genève : Small Arms Survey. pp. 313 et 321 ; Keita, Kalifa. 1998. Conflict and Conflict Resolution in the Sahel : The Tuareg Insurgency in Mali. Carlisle : Strategic Studies Institute. pp. 33-34. <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/pub200.pdf> ; National Counterterrorism Center (NCTC). 2012. Al-Qa'ida in the Lands of the Islamic Maghreb (AQIM). Washington : NCTC. <http://www.nctc.gov/site/groups/aqim.html> ; Jane's. 2008. Nigerien Tuareg Groups (Niger), GROUPS - AFRICA-ACTIVE. Jane's World Insurgency and Terrorism. Coulsdon : Jane's Information Group. 23 septembre ; Jane's. 2009. Non-state armed groups (Mali), Non-state armed groups. Sentinel Security Assessment - North Africa. Coulsdon : Jane's Information Group. 8 septembre.
 - 90 Small Arms Survey. 2012. Arms Holdings. Sudan Human Security Baseline Assessment. Genève : Small Arms Survey. <http://www.smallarmssurveysudan.org/facts-figures-arms-holdings.php>.
 - 91 OMS, Résolution WHA65.19. http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA65/A65_R19-fr.pdf
 - 92 OMS, Base de données de l'Observatoire mondial de la santé, <http://www.who.int/gho/database/fr/>
 - 93 OMS, World Malaria Report 2011.
 - 94 Survey of the quality of selected antimalarial medicines circulating in 6 countries of sub-Saharan Africa, janvier 2011.
 - 95 Gaurvika, M., B Nayyar, J. Breman, P. Newton, et J. Herrington, « Poor-quality antimalarial drugs in southeast Asia and sub-Saharan Africa ». *The Lancet Infectious Diseases*, Vol. 12, No 6, pp. 488 - 496, juin 2012.
 - 96 Enquête Gallup, 2010. <http://www.gallup.com/poll/149942/Fake-Medicine-Common-Sub-Saharan-African-Countries.aspx>.
 - 97 Survey of the quality of selected antimalarial medicines circulating in 6 countries of sub-Saharan Africa, janvier 2011.
 - 98 <http://www.gallup.com/poll/149942/Fake-Medicine-Common-Sub-Saharan-African-Countries.aspx>. idem
 - 99 Organisation mondiale de la santé, Survey of the quality of selected antimalarial medicines circulating in six countries of sub-Saharan Africa, janvier 2011.
 - 100 Fédération internationale de l'industrie du médicament. The Pharmaceutical Industry and Global Health: Facts and Figures, Issue 2011, Annex VI, p. 88-93.
 - 101 Fédération internationale de l'industrie du médicament. The Pharmaceutical Industry and Global Health: Facts and Figures, Issue 2011, p. 47.
 - 102 The Pharmaceutical Security Institute, Situation Report, 2010.
 - 103 Newton et al., « Poor quality vital anti-malarials in Africa - an urgent neglected public health priority », *Malaria Journal*, Vol. 10, 2011.
 - 104 Par ordre de dépenses : Ivoire, Mali, Niger, Ghana, Sénégal, Cap-Vert, et Gambie.
 - 105 The Pharmaceutical Security Institute, 2008 Situation Report, février 2000, p. 28.
 - 106 The Pharmaceutical Security Institute, Free Trade Zones, 2009 Survey Report, octobre 2000.
 - 107 Voir notamment l'encadré Licit pharmaceuticals, illicitly diverted.
 - 108 The United States Pharmacopeia, Survey of the Quality of Selected Antimalarial Medicines Circulating in Selected African Countries, novembre 2009, p. 20-26.
 - 109 Govindaraj, Ramesh, Herbst, Christopher H., Applying market mechanisms to central medical stores: Experiences from Burkina Faso, Cameroon, and Senegal, Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Banque mondiale, juillet 2010, p. 2.
 - 110 Ibid., p. 10. Source : Marek 2008.
 - 111 McCabe, Ariane, Seiter, Andreas, Diack, Aissatou, Herbst, Christopher H., Dutta, Sheila, Saleh, Karima, Private sector pharmaceutical supply and distribution channels in Africa: A Focus on Ghana, Malawi and Mali, Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Banque mondiale, 2011.
 - 112 Abdoulaye, I., Chastanier, H., Azondekon, A., Dansou, A., Bruneton, C., « Survey on the illicit medicines market in Cotonou, Benin in March 2003 », *Médecine Tropicale*, Vol.66, 2006, pp.573-576.
 - 113 Voir ONUDC, The Globalization of Crime, A Transnational Organized Crime Threat Assessment, « Contrefait products », p. 186.
 - 114 IMS Health 2011.
 - 115 Fédération internationale de l'industrie du médicament. The Pharmaceutical Industry and Global Health: Facts and Figures, Issue 2011, Annex VI, p. 88-93.
 - 116 Organisation mondiale de la santé, Survey of the quality of selected antimalarial medicines circulating in six countries of sub-Saharan Africa, janvier 2011.
 - 117 Newton et al., « Poor-quality antimalarial drugs in southeast Asia and sub-Saharan Africa », *The Lancet Infectious Diseases*, Volume 12 Issue 6, juin 2012.
 - 118 Voir notamment Taylor, RB et al, « Pharmacopoeial quality of drugs supplied by Nigerian pharmacies ». *The Lancet*, Vol. 357, 16 juin 2001.
 - 119 Newton et al., « Poor-quality antimalarial drugs in southeast Asia and sub-Saharan Africa », *The Lancet Infectious Diseases*, Volume 12 Issue 6, juin 2012.
 - 120 Fédération internationale de l'industrie du médicament. The Pharmaceutical Industry and Global Health: Facts and Figures, Issue 2011, Annex VI, p. 88-93.
 - 121 Fiche technique sur les revenus des pays de l'OPEP. Disponible à l'adresse : http://205.254.135.7/emeu/cabs/OPEC_Revenues/Factsheet.html et Division statistique de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Disponible à l'adresse : <http://faostat.fao.org/site/339/default.aspx>.
 - 122 Selon l'indice de développement humain, calculé par le Programme des Nations Unies pour le développement, en 2010.
 - 123 Par exemple, le Fonds Monétaire International (FMI) estime que le pétrole de contrebande en provenance du Nigéria représentait 20% de la consommation de produits pétroliers béninoise en 1986, et atteignait 68% en 1991. Il représentait la même année 17% de la consommation camerounaise de produits pétroliers, alors que le Cameroun était et demeure un exportateur net de pétrole. Les ventes de pétrole et de produits pétroliers officiellement enregistrés au Bénin ont chuté de 134 800 tonnes en 1986 à 63 300 tonnes en 2011 et il n'est pas surprenant que la différence entre le prix du carburant au Nigéria et au Bénin ait augmenté sur la même période. Voir : Wang, Jian-Ye, « Macroeconomic Policies and Smuggling : an analysis of illegal oil trade in Nigeria », IMF Policy Development and Review Department, Septembre 1994. De plus, lors d'un entretien avec l'ONUDC en novembre 2011, le Ministre de l'Economie du Bénin a affirmé que la proportion de pétrole de contrebande en provenance du Nigéria avait atteint 80% de la consommation béninoise.
 - 124 ONUDC, Trafic transnational et état de droit en Afrique de l'Ouest : une évaluation de la menace. Vienne : ONUDC, 2009, p XX.
 - 125 Le programme de demobilisation a été administré en deux phases, la première impliquant environ 20 000 militants et la deuxième environ 6,000. Certains individus prétendants être eux-aussi des militants demandent actuellement une « troisième phase », mais ils semblent uniquement vouloir accéder aux avantages procurés par l'amnistie.
 - 126 La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en son article 101, définit la « piraterie » comme : « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par... un navire... privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre

navire... en haute mer... ».

Dans la mesure où ces actes sont commis dans les eaux internationales, les attaques étant perpétrées par des ressortissants d'un pays contre les navires d'un autre pays, généralement avec la participation de membres d'équipage de pays tiers, ces infractions sont par essence « transnationales ». Par ailleurs, elles relèvent de la « criminalité organisée », compte tenu de leur gravité, et du fait qu'elles impliquent des groupes agissant en vue de gains matériels.

La Convention des Nations Unies pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 s'applique aussi aux infractions commises dans les eaux territoriales, et couvre la saisie de navires par la force et les actes de violence dirigés contre les personnes se trouvant à bord.

L'Organisation maritime internationale étudie l'incidence des actes de piraterie et des vols à main armée commis en mer (dans les eaux nationales, comme internationales), et en rend compte dans ses statistiques sur lesquelles est fondé ce chapitre.

- 127 Aux fins de la présente analyse, toutes les attaques qui semblaient avoir pour finalité de s'emparer d'un navire ont été considérées comme des détournements, même si les pirates n'ont pas atteint leur objectif. Une riposte politique avisée doit être fondée sur l'intention clairement établie des pirates, et non sur leur capacité à la concrétiser.
- 128 « Pirates Take New Territory : West African Gulf of Guinea », Christian Science Monitor, 15 janvier 2010 ; « Tanker Trade Group Seeks Action on W. Africa Piracy », Reuters, 3 décembre 2009.
- 129 « IMB Piracy Report and Implications for Nigerian Shipping », Daily Independent (Lagos), 4 février 2010.
- 130 Lloyd's Market Association, Joint War Committee. Disponible à l'adresse : http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JWC/Joint_War.aspx.
- 131 Banque mondiale, Étude diagnostique sur l'intégration du commerce : Bénin. Washington, D.C. : Banque mondiale, 2005.
- 132 ONUDC, entretien avec le chef d'état-major de la marine béninoise, Bénin, 3 novembre 2011. Après les attaques perpétrées en 2011, le Joint War Committee, un groupement de compagnies d'assurance basé à Londres, a décidé, le 1er août 2011, d'inscrire la zone économique exclusive du Bénin sur la liste des régions à haut risque (Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas). Cette mesure, si elle concerne le golfe de Guinée, ne s'applique en fait qu'aux eaux des zones économiques exclusives du Bénin et du Nigéria situées au nord de 3 degrés de latitude nord. L'inscription du Bénin sur la liste du Joint War Committee autorise les compagnies d'assurance à relever le montant des primes d'assurance des navires opérant dans les eaux territoriales béninoises.
- 133 Nossiter, Adam. « Poverty Could Imperil Amnesty in Niger Delta », New York Times, 26 novembre 2009.
- 134 Les Nations-Unies définissent l'"état de droit" comme « un principe de gouvernance en vertu duquel l'ensemble des individus, des institutions et des entités publiques et privées, y compris l'État lui-même, ont à répondre de l'observation des lois promulguées publiquement, appliquées de façon identique pour tous et administrées de manière indépendante, et compatibles avec les règles et normes internationales en matière de droits de l'homme. Il implique, d'autre part, des mesures propres à assurer le respect des principes de la primauté du droit, de l'égalité devant la loi, de la responsabilité au regard de la loi, de l'équité dans l'application de la loi, de la séparation des pouvoirs, de la participation à la prise de décisions, de la sécurité juridique, du refus de l'arbitraire et de la transparence des procédures et des processus législatifs. » Voir : UN Doc. S/2004/616 (2004), para. 6. Voir également: UN Doc. A/61/636-S/2006/980 (2006).