

Perspectives Portuaires Africaines



Numéro #11: Logistique des narcotrafics maritimes et ses impacts sur les ports ouest-africains



De la cocaïne amazonienne au haschisch marocain via les ports africains pour les consommateurs européens : la face cachée d'une mondialisation maritime ¹

L'Europe de l'ouest demeure l'un des marchés de consommation de stupéfiants les plus dynamiques avec des typologies de produits très diversifiées qui impliquent des acheminements qui peuvent avoir comme points d'origine la forêt amazonienne, les montagnes de la chaîne du Rif, le triangle d'or d'Asie du sud-est, etc. Les politiques répressives ouest-européennes continuent de contraindre les circuits logistiques d'approvisionnement, déplaçant les routes et les points de rupture que les logisticiens du narcotrafic repensent sans cesse pour réduire les risques et les pertes de produits. C'est dans cette logique organisationnelle que les ports africains de la rangée Maroc-Nigéria deviennent points de transbordement et de stockage mais aussi lieux de consolidations de pré et post-acheminements, principalement pour les flux de cocaïne latino-américains à destination des marchés de consommation nord-européens (Figure 1). Ces mêmes ports subsahariens et macaronésiens sont utilisés par les narcotrafics du haschisch pour ré-expédier leurs produits vers l'Europe ou même vers les Amériques dans un original système commercial de troc avec les trafiquants de cocaïne latino.

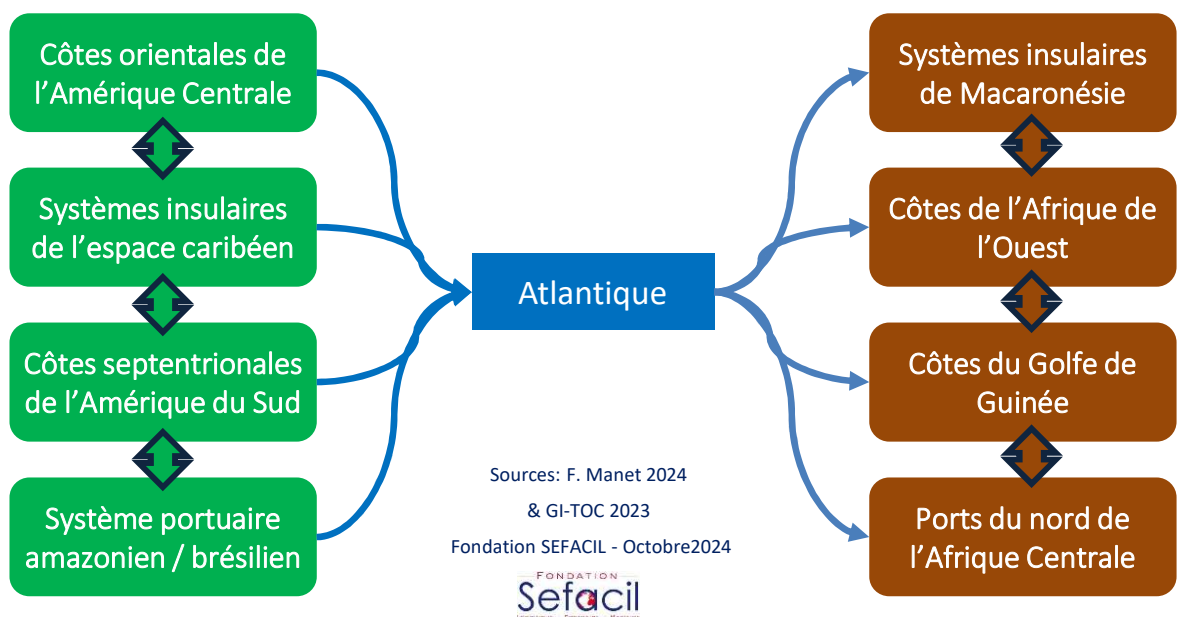


Figure 1: Schématisation des connexions maritimes et portuaires transatlantiques de la cocaïne latino-américaine à destination des marchés européens via les ports africains

¹ Florian Manet, (2024), *Thalassopolitique du narcotrafic international. La face cachée de la mondialisation?* Editions EMS. Caen. 206p.

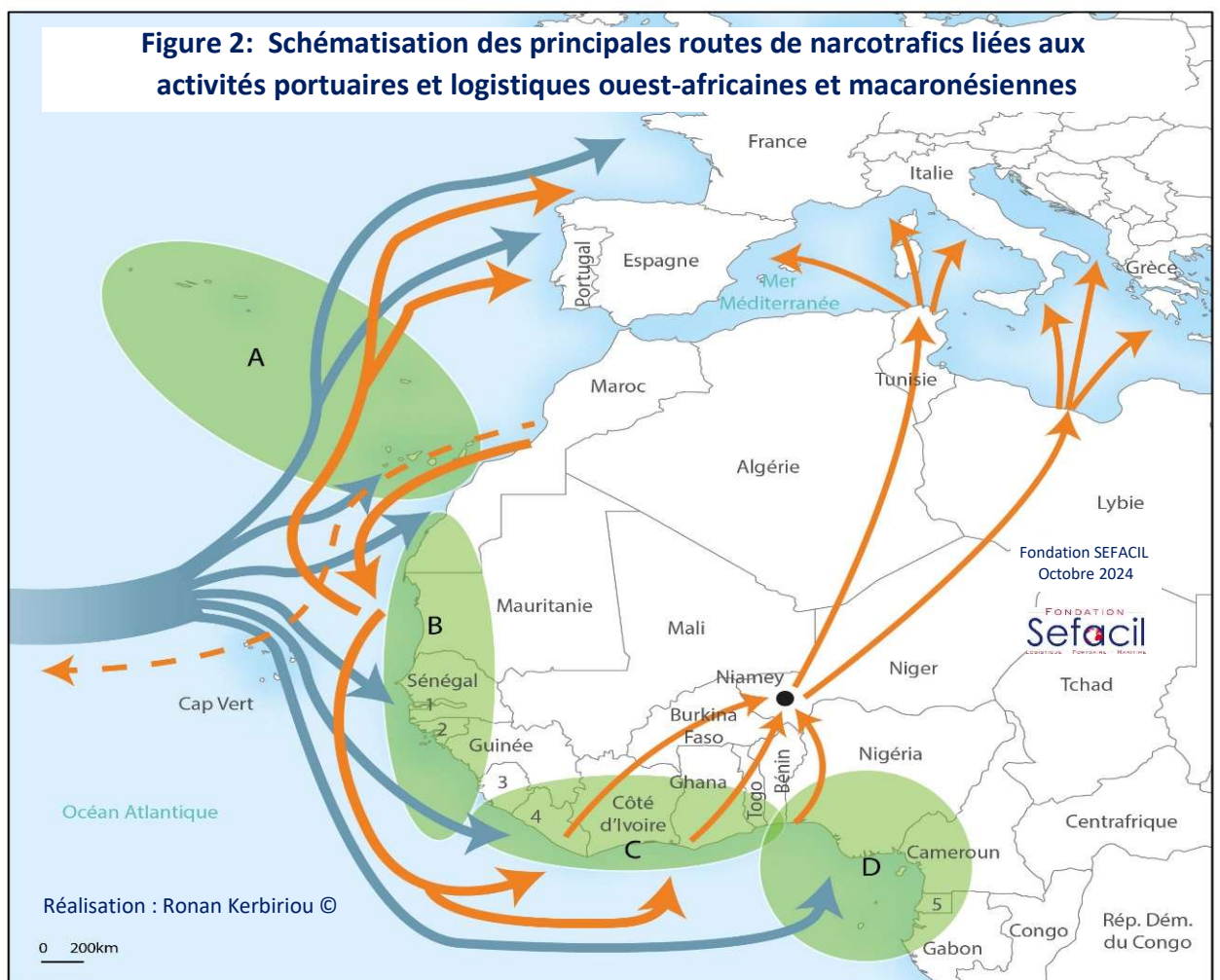
Les organisations logistiques et les connectivités portuaires structurent des maillages complexes où se conjuguent les produits de stupéfiants (cocaïne, haschich, méthamphétamine, etc.) et où se croisent les intérêts d'organisations criminelles internationalisées. Dans cette perspective, les narcotrafics utilisent les connectivités maritimes et les ruptures stratégiques que représentent les interfaces portuaires pour orchestrer une thalassopolitique du trafic international des stupéfiants.

Zones de rebond et fractionnement des itinéraires logistiques

La distance orthodromique entre les continents sud-américain et africain relie le Rio Grande do Norte au Brésil et la région de la Casamance, entre Sénégal et Guinée-Bissau. Pour les narcotrafiquants, l'organisation maritime des expéditions trouve dans les milliers de kilomètres de côtes et les dizaines d'établissements portuaires ouest-africains des relais pour complexifier les routes d'acheminement et réduire les risques via des opérations de consolidation/déconsolidation de produits illicites. Les moyens de transport maritimes sont multiples car les organisateurs logistiques utilisent toutes les typologies de navires (conteneurs, vracs, rouliers, etc.) pour dissimuler de forts tonnages. La plaisance et la croisière ne font pas exception puisque les saisies se multiplient à bord d'embarcations où les passagers-navigants sont tantôt complices, tantôt victimes et bien souvent mises sous pression par les commanditaires.

Les zones littorales ouest-africaines agissent alors comme des zones de rebond des volumes latino-américains et maghrébins pour ensuite être ré-expédiés de manière fragmentée (ou concentrée) autant par les voies maritimes que terrestres. C'est une réalité souvent sous-estimée et mal documentée mais les ports ouest-africains agissent aussi comme portes d'entrée de corridors terrestres multimodaux qui tirent parties de l'instabilité géopolitique sahélienne et de la nuisance des réseaux de trafiquants dans d'immenses territoires de non-droits (Figure 2).

Figure 2: Schématisation des principales routes de narcotrafics liées aux activités portuaires et logistiques ouest-africaines et macaronésiennes



- Flux de cocaïne
- Flux de Haschich
- Zone de transit

- A** Système insulaire de Macaronésie
- B** Côtes de l'Afrique de l'Ouest
- C** Côtes du Golfe de Guinée
- D** Ports du Nord de l'Afrique centrale

- 1 Gambie
- 2 Guinée Bissau
- 3 Sierra Léone
- 4 Libéria
- 5 Guinée Équatoriale

Manne financière et dérives corruptives : les autorités portuaires en première ligne

Il est admis que les écosystèmes portuaires, particulièrement en Afrique de l'Ouest, constituent des poumons socio-économiques essentiels au fonctionnement politique et démocratique des Etats². Aussi, quand les puissants cartels latino-américains font de la Guinée-Bissau une base essentielle de leur organisation logistique ouest-africaine, c'est l'appareil d'Etat qui vacille avec des influences corruptives avérées sur les plus hautes sphères de décision politique. Du financement occulte de campagnes présidentielles aux pratiques plus dissuasives envers de simples travailleurs portuaires, la chaîne de corruption est alimentée par la manne financière considérable que génèrent les activités de la drogue en ouest Afrique. 2023 a vu s'établir un nouveau record historique de saisie de cocaïne dans les ports de la zone à l'étude avec 27 tonnes de produits contre une moyenne inférieure à 1 tonne dans les décennies précédentes (Figure 3). 60% des exportations de cocaïne au départ des ports brésiliens et à destination des marchés de consommation finale européens transitent par les côtes de l'Afrique de l'Ouest aujourd'hui selon GI-TOC³.



Conscientisation et responsabilisation portuaires face aux narcotrafics : plus fort ensemble

Face aux risques avérés, les communautés portuaires ouest africaines doivent anticiper à plusieurs échelles d'intervention afin d'endiguer les flux croissants de produits stupéfiants circulant sur les terminaux situés entre le Détroit de Gibraltar et ceux du Golfe de Guinée. La première échelle est sûrement régionale avec le rôle clé des associations régionales comme l'AGPAOC (*Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*). L'action repose sur l'information qui commence par la formation et l'AGPAOC constitue le creuset d'un socle commun de connaissances et de savoir-faire à promouvoir auprès de tous ses membres portuaires face aux multiples enjeux liés aux narcotrafics maritimes et portuaires. Cette dimension régionale doit trouver des relais forts auprès des autorités portuaires les plus concernées et/ou les plus à même de disposer de moyens humains et financiers pour affronter la problématique des narcotrafics. Des ports macaronésiens déjà confrontés dans leur fonctionnement aux mouvements massifs de drogues aux *gateways* comme Abidjan, Lomé ou Cotonou, chacun doit partager ses expériences et ses initiatives pour que se dissémine une culture portuaire d'anticipation face aux pratiques corruptives et souvent violentes des organisations criminelles. C'est une acculturation qu'il convient d'instiller pour que les équipes en charge des questions de sûreté/sécurité, tant sur le plan d'eau que sur terre, se coordonnent dans des opérations mues par des stratégies assumées par les plus hautes autorités publiques, des directions générales des ports au sommet des Etats. Deux autres dimensions : rien ne sera possible sans une coordination efficace entre les différents corps d'Etat. L'autorité portuaire est aveugle sans les services de douanes, de police et de gendarmerie face aux nouvelles pratiques des narcotrafiquants.

² Yann Alix, (2023). *Histoires courtes maritimes et portuaires. Tome II : D'Afrique Uniquement*. Editions EMS. Caen. 140p.

³ Global Initiative Against Transnational Organized Crime, (2023). *Les réseaux intercontinentaux de trafic de drogue opérant via l'Afrique de l'Ouest ont commencé à échanger du haschisch contre la cocaïne*. Bulletin de risques #9. Novembre 2023.

Cette coopération se prépare, s'anime et se renforce en premier lieu dans la convergence des moyens, qu'ils soient humains, techniques ou technologiques. Les outils digitaux, qui dématérialisent les procédures et optimisent les contrôles, doivent être inter-opérés dans un objectif collaboratif de dimension écosystémique. La palette des outils et applications est foisonnante mais la conduite du changement demeure un enjeu face à des réseaux criminels qui jouent sur les incohérences et le manque de continuité entre toutes les parties prenantes publiques.

Ultime dimension: celle des opérateurs économiques privés, de l'armement à l'exploitant de terminal aux multiples intermédiaires de la gestion des pré et post-acheminements. La gestion du narcotrafic international dans les eaux et ports ouest-africains exigent de meilleures synergies entre les sphères privées et publiques mais aussi entre les différents maillons souvent privés des chaînes de transport ouest-africaines. Des responsabilités pénales aux coûts directs et indirects exorbitants en passant par la dégradation de l'image et de la réputation, les responsabilités face à la saisie de drogues doivent accélérer la conscientisation de toutes et tous face à une menace mondialisée, toujours plus sérieuse et dangereuse en Afrique Atlantique.

**Rédigé le 18 octobre 2024 par Col. Florian Manet
Gendarmerie Nationale & Dr. Yann ALIX – Fondation SEFACIL**

Trois Questions à Vincent JACQUEMART Co-fondateur et Président – IRENA GROUP



Les thalassopolitiques du narcotrafic repose sur l'usage du navire comme connecteur. Quelles parades pour réduire les risques?

www.irena-group.com

Nonobstant les mesures mises en place à l'arrivée des navires dans les ports européens, absolument nécessaires mais encore insuffisantes, c'est en amont, au départ des conteneurs, que sont indispensables les mesures pour infléchir la courbe du volume de drogue embarquée à destination de l'Europe. Trois axes à considérer: **les ports** parce qu'ils sont le lieu où tout se passe ; avec des contrôles d'accès des biens et des personnes dans une dynamique de collaboration public-privé pour limiter les risques de contamination. **Les navires** qui doivent être mieux protégés par des moyens de détection renforcés durant les transits portuaires ou lors des phases de transition vers la haute mer. Et enfin **le renseignement** car il est crucial d'améliorer les capacités de renseignement qui dépendent trop souvent d'autorités locales pas toujours dotées des moyens humains et technologiques nécessaires et adéquats.

Comment l'Afrique de l'Ouest peut utiliser le retour d'expériences de l'espace latino-américain pour se prémunir des dérives des narcotrafics?

La région latine est un « terrain de jeu narco » historique. L'expérience acquise par les autorités nationales et les instances internationales depuis des décennies permet de prendre du recul sur les dynamiques générales de narcotrafic. Tandis que les efforts des autorités européennes se concentrent principalement sur la collaboration et l'aide aux pays latins, de plus en plus d'organisations criminelles ont ajouté des étapes africaines avant que leurs produits ne touchent les côtes européennes. Des arrivées des navires depuis l'Amérique latine aux départs vers l'Europe, les partenariats public-privé, les solutions technologiques, la formation et le renseignement seront déterminants dans l'efficacité de la lutte depuis les territoires portuaires et logistiques africains.

Selon l'expérience d'IRENA Group, l'IA et les nouvelles technologies sont-elles la solution pour lutter efficacement contre la résilience et l'innovation des narcotrafiquants?

Irena est impliqué avec ses clients dans des projets qui utilisent l'IA pour améliorer le suivi des conteneurs et des marchandises, le ciblage et l'efficacité des inspections qui concernent les boîtes, les entreprises de fret et les transporteurs. Les solutions actuellement expérimentées en Amérique latine doivent impérieusement servir de retours d'expériences pour les communautés portuaires ouest-africaines, impliquant tous les acteurs publics et privés des chaînes logistiques.

Perspectives Portuaires Africaines



Numéro #11: Logistique des narcotrafics maritimes
et ses impacts sur les ports ouest-africains

Le + des PPA

Florian MANET

THALASSOPOLITIQUE DU NARCOTRAFIC INTERNATIONAL

LA FACE CACHÉE DE LA MONDIALISATION ?

Préface de Jean-Philippe LECOUFFE

Postface de Pierre VERLUISE



EN LIBRE TELECHARGEMENT ICI :

<https://www.sefacil.com/literaturethird/>