

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 :

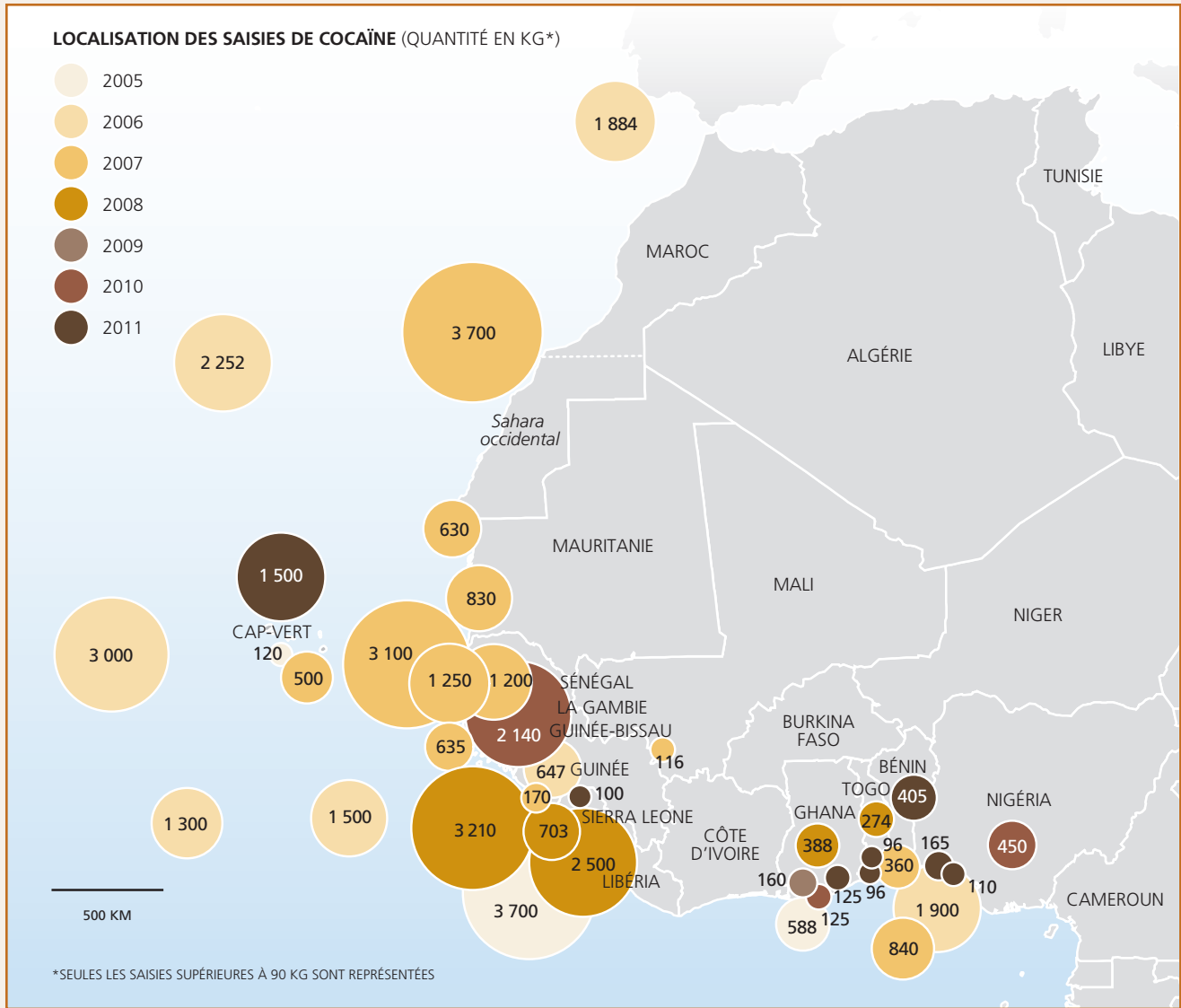
- Si les drogues saisies étaient parvenues jusqu'en Europe, leur valeur au détail aurait été supérieure au PIB de certaines des nations par lesquelles elles avaient transité, impliquant la présence d'organisations criminelles en possession de ressources supérieures à celles des États concernés.

- 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 :

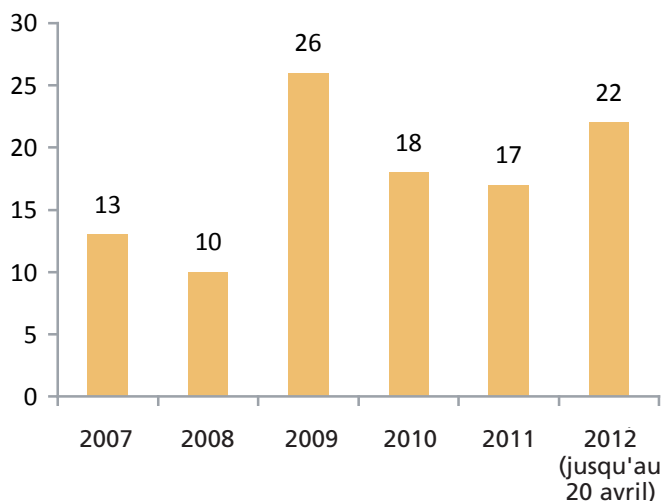
- un pôle au nord, d'où étaient desservis la Guinée-Bissau, la Guinée, la Gambie et le Sénégal ;
- un pôle au sud, principalement le Nigéria, ainsi que le Bénin, le Togo et le Ghana ; et,
- un pôle oriental couvrant le Mali et des régions de Mauritanie, particulièrement utilisé pour recevoir des cargaisons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

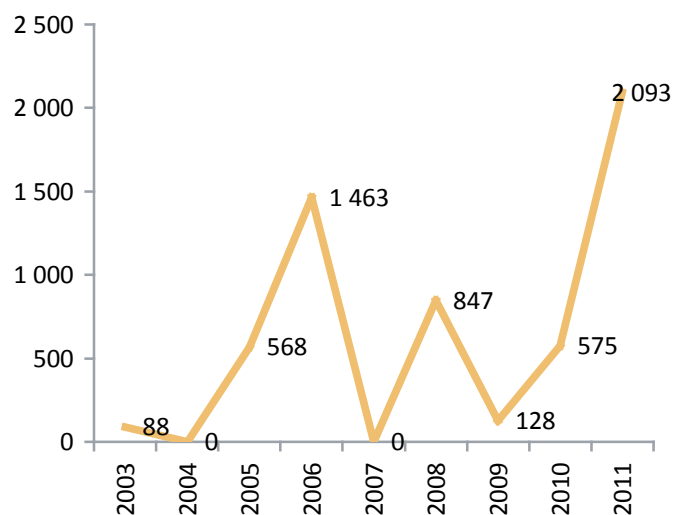
À son arrivée en Europe, la drogue pouvait être vendue à des groupes criminels européens ou sud-américains, ou être distribuée à travers le vaste réseau d'Africains de l'Ouest impliqués dans l'écoulement de la cocaïne au détail.

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 nigérianes.

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.

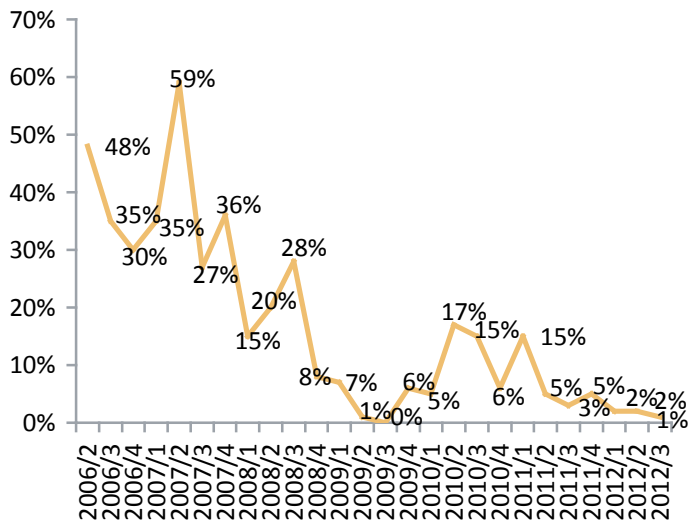
Outre cette baisse globale du nombre de passeurs, on constate que leur profil a évolué au fil du temps. Ils sont de moins en moins nombreux à emprunter des vols au départ des aéroports du Nord (Guinée-Bissau, Guinée, la Gambie et Sénégal), alors que le nombre de mules en provenance des aéroports de la 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.

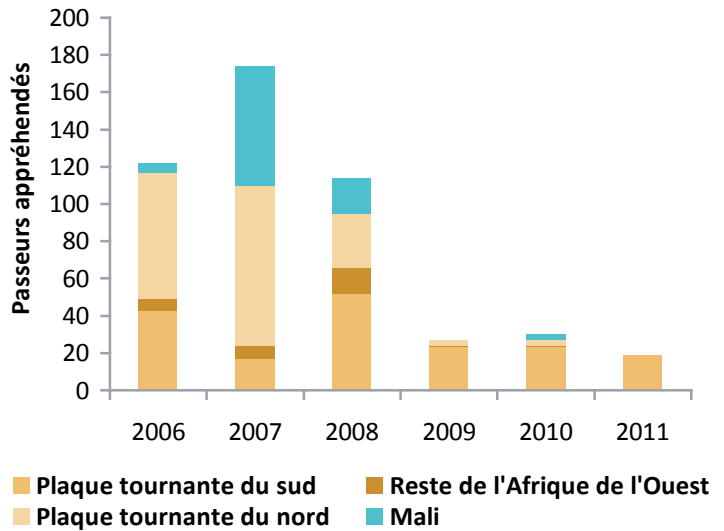
À première vue, traverser le Sahara par voie terrestre semble très improbable : le relief est extrêmement difficile, le réseau

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.

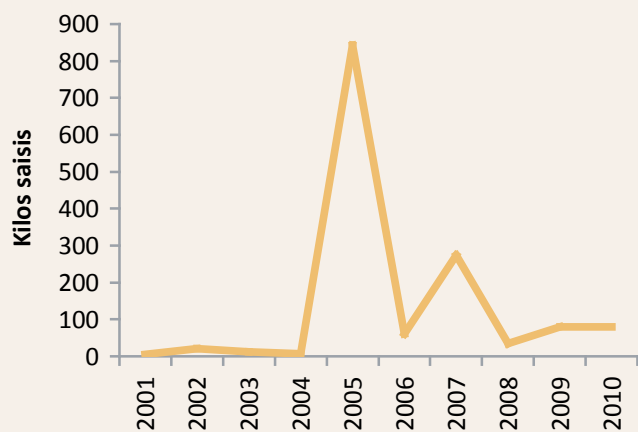
Malgré ces difficultés, des marchands ont, de tout temps, traversé le Sahara, et il est clair qu'aujourd'hui, les migrants et les contrebandiers de tous bords sont des milliers à effectuer ce périple chaque année. Même si aucune saisie de large ampleur n'a été réalisée dans le désert à proprement parler, 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

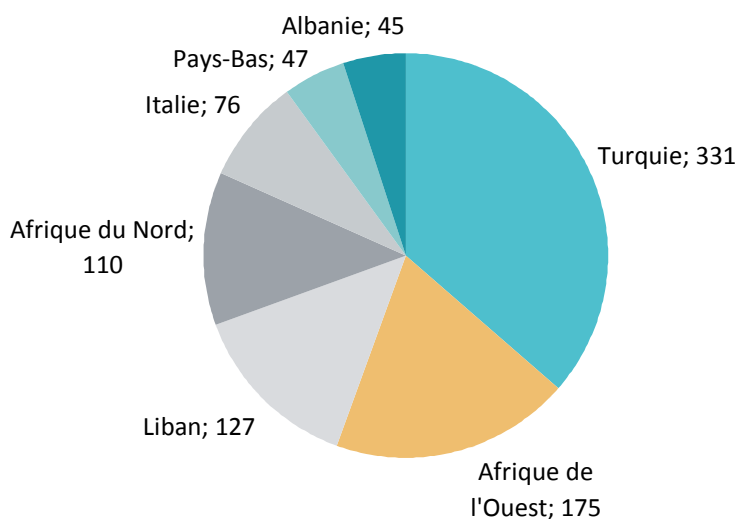


Source : ONUDC, questionnaire annuel (ARQ)

Vente au détail en Europe

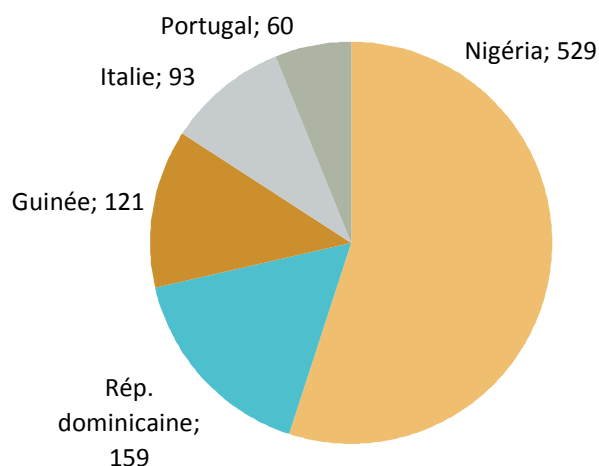
Les principaux marchés européens de destination de la cocaïne sont toujours le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Italie, où sont concentrés près des deux tiers des consommateurs de cocaïne d'Europe (plus des trois quarts si l'on tient compte de la France et de l'Allemagne). Ce sont donc ces

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 ?

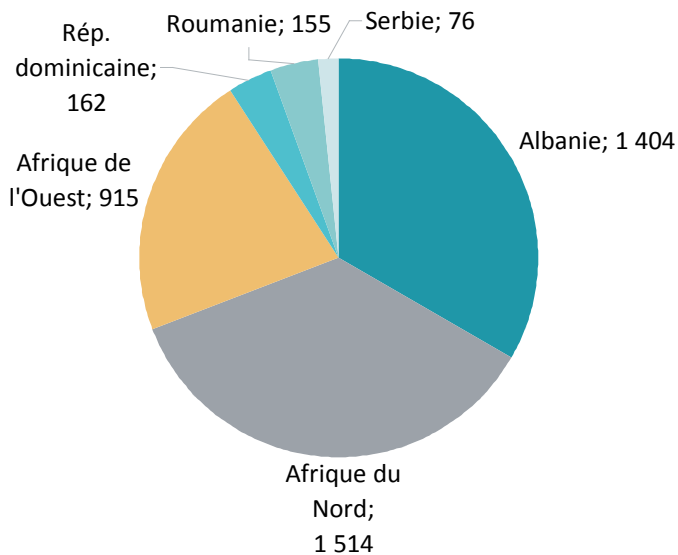
Le trafic résulte à l'évidence de la convergence des intérêts de groupes sud-américains (colombiens et vénézuéliens), de groupes d'Afrique de l'Ouest (principalement nigériens) et de groupes européens. Plusieurs petites communautés originaires d'Afrique de l'Ouest se sont établies en Colombie et en République 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.

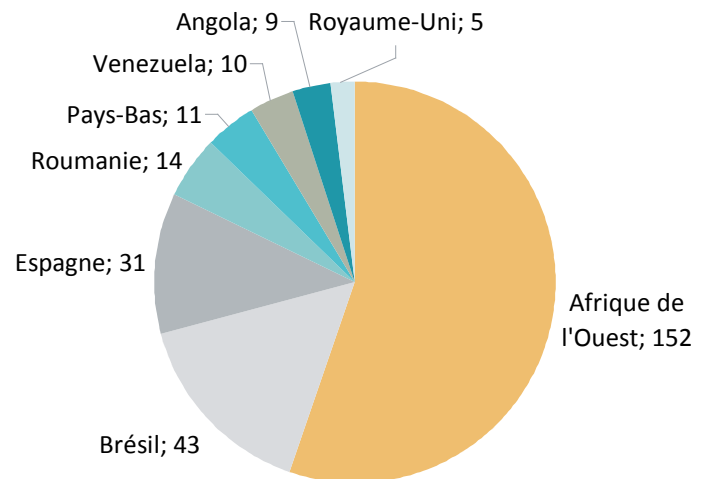
Aux échelons inférieurs, les passeurs aériens, de nationalités très diverses, sont généralement encadrés par des groupes nigériens. Les Africains arrêtés en République bolivarienne du Venezuela pour trafic de cocaïne sont le plus souvent des

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.