

L'illusion diffusée dans la culture occidentale de l'espace transparent, « pur » et neutre, ne se dissipe que lentement.

Henri Lefebvre

Chapitre I

Afrique : une continentalisation subie

Menant plusieurs enquêtes sur les drogues et les médicaments contrefaits¹ nous fûmes témoins d'une continuité symbolique : les caches actuelles utilisées sur l'île de Zanzibar pour les drogues sont les mêmes que celles où on entassait les esclaves lorsque la traite, bien qu'interdite, continua pendant de longues décennies. La traite était à Zanzibar sous le contrôle des Omanais. L'île a joué tout au long des XVII^e, XIX^e siècles, et même aux débuts du XX^e siècle, le rôle de point de stockage pour les esclaves drainés depuis l'Afrique de l'Est. Aujourd'hui, l'île garde sa spécificité : elle joue désormais le rôle d'un « port franc informel » pour les drogues et les médicaments contrefaits, pour le compte des réseaux indo-pakistanaïes. Le produit change, pas la fonction. Cette continuité indique aussi que les trafics sont

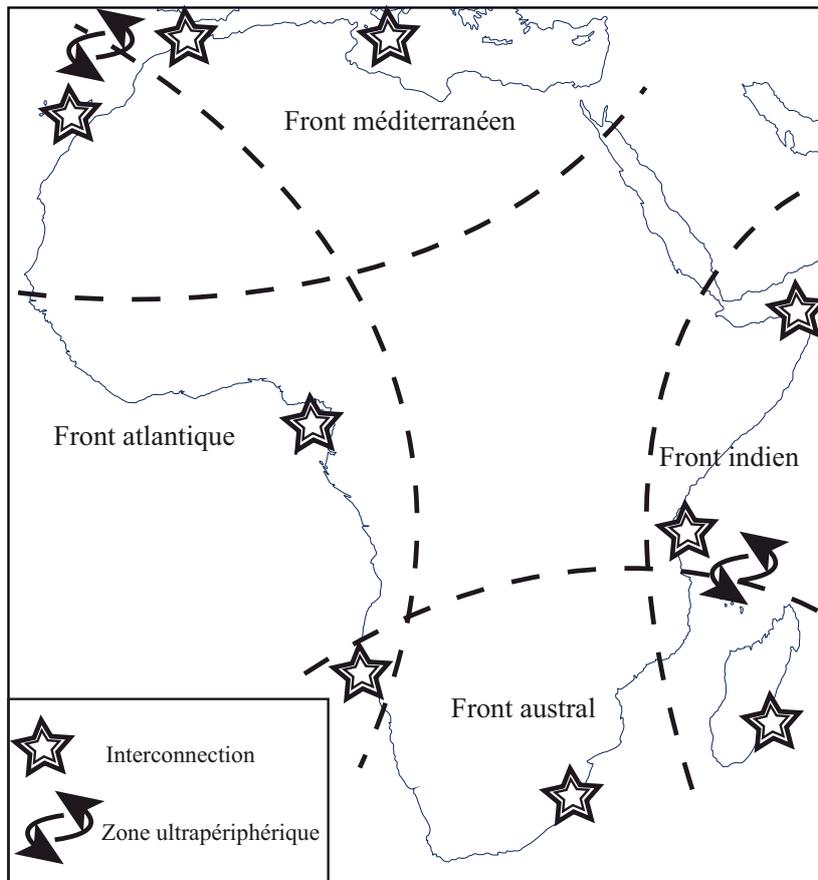
1. *La Culture du cannabis en Afrique sub-saharienne*, 1995, Paris, Bruxelles, Commission européenne, OGD/DG8 ; *La Situation des drogues dans les pays membres de la SADC*, 1997, Paris, Bruxelles, Commission européenne, OGD/DG8 ; Du Tertre, P., Koutouzis, M., 2000, *Trafic*, BFC-France 2 ; Du Tertre, P., Koutouzis, M., 2006, *Trafics mortels, quand les médicaments tuent*, BFC-France 5.

subis au XXI^e siècle comme ils l'étaient au XVII^e : les consommateurs de drogues et de faux médicaments sont essentiellement africains.

Cependant, la faiblesse des États et la corruption ont peu à peu transformé l'ensemble du continent africain en une tête de pont visant les marchés européens, moyen-orientaux et ceux des pays riverains de la mer Noire. Il existe en effet une dynamique alimentée par une série de facteurs. Mal-gouvernance et corruption ne suffisent pas à expliquer toute l'ampleur du phénomène.

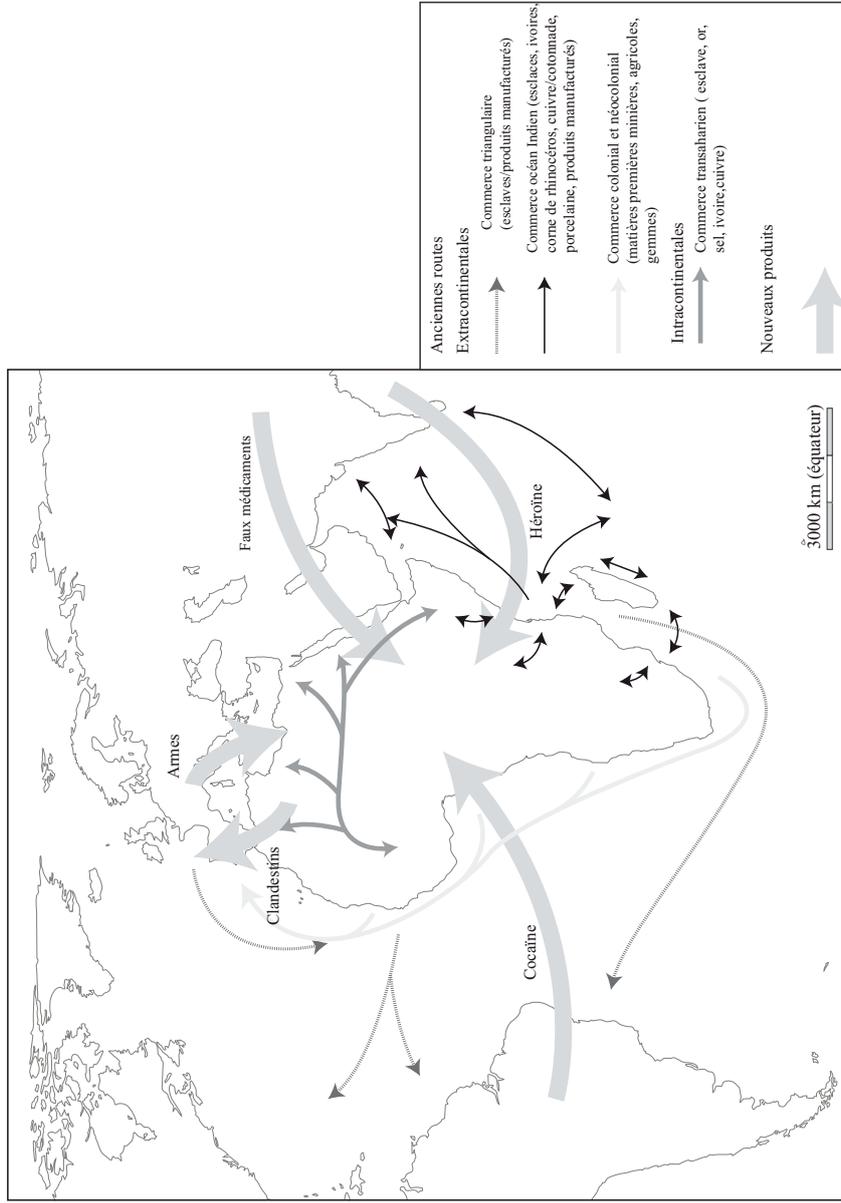
Tandis que chaque front océanique garde ses spécificités, il existe cependant un mécanisme de mutation largement partagé qui renforce l'ensemble des pratiques trafiquantes. Le tracé des frontières héritier de la colonisation partagea des populations homogènes, claniques et ethniques qui pratiquaient des échanges informels de part et d'autre des frontières. Il s'agissait d'un commerce local, transfrontalier et portant généralement sur des produits de première nécessité. Ces pratiques, anodines et largement admises, naturelles peut-on dire, intéressèrent dès les années 1980 le crime organisé, pendant que les axes de communication se modernisaient. Dans un premier temps, ce commerce transfrontalier s'élargit donc vers les grands centres urbains, puis les ports d'exportation destinés aux matières premières et aux produits de l'agriculture de rente, et en vingt ans il prit la forme d'un commerce transcontinental. Ainsi, des pratiques locales, transformèrent sous la tutelle d'un crime organisé exogène l'ensemble du continent africain en un espace de libre circulation de produits à haute valeur ajoutée. Contrairement à l'Amérique latine, ce n'est pas le produit qui est à la source des trafics mais les réseaux commerçants. D'emblée, c'est le savoir-faire du « passeur » qui dynamise « l'intégration trafiquante » et cela aura des conséquences : ces réseaux seront négociés pour tout produit, pour toute demande interne (armes) ou externe (diamants, immigration, pétrole, médicaments contrefaits, etc.), faisant de l'Afrique un point de passage privilégié comportant très peu de risques.

Les fronts africains



Fond : © Daniel Dalet / d-maps.com

Commerce et contrebande en Afrique : une vieille histoire



I. Afrique de l'Est : faux médicaments, héroïne, déchets, piraterie, pierres précieuses ou la dégénérescence de l'État

Tandis que les côtes somaliennes sont devenues un interminable champ de poubelles, souvent toxiques, déposées par les mafias italiennes avec l'accord de seigneurs de la guerre et de chefs de clans locaux, pêcheurs et paysans dépossédés de leurs terres et en concurrence directe avec les grandes compagnies de pêche industrielle se recyclent dans la piraterie. Tandis que Madagascar reste, comme la RDC, un « scandale géologique » à cause d'un sous-sol débordant de pierres précieuses, moins de 1 % de cette richesse est taxée, le reste quittant l'île par les voies contrebandières.

Les creuseurs de Madagascar

À la base de l'économie des mines sauvages, y compris les mini-concessions sur des lots très restreints, nous trouvons une population de creuseurs itinérants. Il s'agit d'une population hétéroclite, responsable des « ruées » vers le saphir, l'émeraude ou le rubis. Il existe aussi des villageois creuseurs attachés à un territoire, proche de leur village, qui exploitent des pierres fines (aigues-marines, tourmalines, citrines). La première catégorie est constituée de « déclassés », chômeurs, paysans à la recherche d'un petit capital, mais aussi de représentants de toutes les classes de la société civile (enseignants, médecins, avocats, commerçants) et qui, en général, possèdent des licences de mini-concessions. C'est une population mouvante et vivant constamment dans une situation précaire, parfois dangereuse, subissant l'arbitraire économique de la part des intermédiaires. Il n'existe aucune protection à leur égard. Ils connaissent des accidents fréquents et le racket par les groupes de malfrats organisés qui sévissent dans l'entourage des mines.

Même si leur nombre varie, ils représentent globalement une centaine de milliers d'individus ayant acquis des attitudes nomades, ce qui les différencie des us et coutumes malgaches et surtout

les « déclassés », les « coupants » de leur ancien environnement social. Leur surexploitation, leur précarité, l'acquisition de réflexes d'autodéfense, leur goût du secret (qui les protège du côtoiement obligatoire avec des groupes de mafieux), leur donne des habitudes de « survivants », c'est-à-dire une imperméabilité aux valeurs traditionnelles qui régissent la société malgache. Subissant « la loi du plus fort », ils aspirent eux-mêmes à des procédures plus organisées mais se méfient de l'État et de ses fonctionnaires qu'ils considèrent comme une variante des prédateurs qui les entourent. Il en est de même pour les « paysans creuseurs » attachés à un territoire, et qui parfois détruisent ou laissent se détériorer les infrastructures routières pour préserver leur sécurité et protéger le monopole sur « leurs mines ».

À l'île Maurice, quelque 20 000 héroïno-dépendants, génèrent un chiffre d'affaires annuel de 400 millions de dollars réinvestis dans les activités industrielles offshore de l'île, son port franc et dans des concessions de terre agricole pour l'exploitation de la canne à sucre dans d'autres pays africains (Mozambique). Les faux médicaments, produits dans des laboratoires indiens et chinois, envahissent la côte est-africaine, pénètrent dans la région des Grands Lacs et au-delà, vendus aussi bien sur les marchés que dans des pharmacies ayant pignon sur rue. Les drogues de synthèse, suivant les routes traditionnelles du *Mandrax* (métaqualone), produits de plus en plus au sein du sous-continent arabe (au point que l'UE s'en émeuve et considère cette région comme prioritaire pour la lutte contre le crime organisé), sont massivement distribuées tout au long d'un axe maritime prenant naissance dans les ports francs de la péninsule arabique et cabotant depuis le Kenya jusqu'au Mozambique. La police tanzanienne appelle cela « le retour des Omanais », occultant le fait que la quasi-totalité des boutres qui s'adonnent à cette contrebande sont enregistrés aux îles de Zanzibar, Pemba et Mafia.

Cependant, il faut voir cette déclaration de dépit comme sous-tendant le fait que les îles tanzaniennes et kenyanes, tout comme les grands ports

côtiers, à l'exception notoire de Dar es-Salam, sont majoritairement musulmanes et en constante contestation vis-à-vis de l'arrière-pays et du pouvoir central. Par ailleurs, Zanzibar a un statut particulier, elle est autogérée et très tatillonne sur ses prérogatives. Elle s'est autoproclamée port franc, sans que la communauté internationale ou Dodoma lui reconnaissent ce statut. Cela n'empêche en rien Stone Town de recevoir, en tant que port franc, les grands cargos, vraquiers et porte-conteneurs, d'une part, et les boutres, d'autre part, que rien ne sépare vraiment, ni administrativement, ni dans l'organisation spatiale du port.

Le boutre, outil vieux de plusieurs siècles, est à la pointe des trafics maritimes. Pouvant transporter jusqu'à cinquante tonnes de marchandises, il est utilisé pour le cabotage (c'est sa manière traditionnelle de voyager) mais aussi pour le transbordement de produits traversant l'océan Indien. À sa tête un capitaine, propriétaire du bateau et qui choisit lui-même l'équipage parmi les membres de sa famille ou de son village. L'embarcation met entre dix jours et trois semaines (se servant des alizés) pour faire le trajet Zanzibar-Mascate, un peu plus s'il pousse jusqu'à Khassab. Voilà une image romantique, rappelant Henry de Monfreid. Rien n'a changé ? Si, tout est différent. Car ce trajet se prolonge par un autre voyage, via le port iranien de Bandar Abbâs qui, traversant l'Iran, les pays du Caucase et la mer Noire aboutit aux tout nouveaux pays de l'espace Schengen, la Bulgarie et la Roumanie. Il y a de très fortes chances que le sac Vuitton, la chemise Lacoste, l'Ipod, les Levi's 501 mais aussi les boîtes de Viagra® ou de Cialis® (généralement surdosés) – tous contrefaits et vendus dans les marchés européens – aient fait ce long voyage.

Trafics relativement anodins pourrait-on penser. Cependant, ils ne le sont pas. Pour traverser ces longs espaces sans encombre, les réseaux trafiquants paient en nature. Ainsi, en Arménie ou en Géorgie, le passage est sécurisé par des ventes d'armes, de drogues, de métaux non ferreux, que l'on retrouve aisément sur les marchés transfrontaliers comme celui de Sandachlou, situé sur la frontière arméno-géor-

gienne, dirigé par des ex « voleurs dans la loi », protégés à la fois par les soldats arméniens et géorgiens.

L'autre conséquence vient du concept même de « l'achat de la route » : les routes terrestres, qu'elles soient africaines, moyen-orientales ou caucasiennes sont soumises à des « péages informels » de la part de tout ce qui ressemble, de près ou de loin, à « de l'autorité » : armée, milices, police, douanes, guérillas, seigneurs de la guerre, etc. Pour un prix relativement modeste mais répétitif, un TIR peut traverser l'Afrique ou partir du Turkménistan et arriver à Budapest sans jamais être réellement fouillé. Cependant, pour faire face à ces barèmes, le camion aura tout intérêt à transporter des produits à haute valeur ajoutée, c'est-à-dire faire de la contrebande. Il s'agit d'un système hautement criminogène, qui prime l'interdit aux dépens du commerce formel, poussant à la faute commerçants, hommes d'affaires et transporteurs, voire des ONG qui sont obligées de traiter quotidiennement avec les « prédateurs de la route » s'ils ne veulent pas perdre l'ensemble de leur cargaison humanitaire.

Les douanes sous influence

Erevan

À Erevan, capitale arménienne, les camions, à la fin de leur périple sont concentrés sur des parkings aménagés et protégés par une sécurité privée. Avant l'ouverture de ces terminaux, les camions allaient directement chez leur commanditaire, et les douaniers s'y déplaçaient pour contrôler la marchandise.

Ce garage à ciel ouvert est la propriété d'un homme d'affaires, *ex-Vory z'Acone*, qui « offre » gracieusement aux douanes un bâtiment au centre du parking, et paie même un « complément » de salaire aux douaniers. En contrepartie, il demande un loyer modique aux camionneurs. En fait, l'ensemble du système douanier est désormais sous la tutelle de cet homme d'affaires, et les douaniers sont, « *en quelque sorte, ses employés* ».