



L'Espace Politique

Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique

38 | 2019-2

Rapports à l'espace et formes d'engagement : ancrage, attachement, territorialisation + Varia

Les frontières, fronts inefficaces de la lutte contre le trafic international de drogue

Borders: ineffective fronts against international drug-trafficking

Pierre-Arnaud Chouvy



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/espacepolitique/6496>

DOI : [10.4000/espacepolitique.6496](https://doi.org/10.4000/espacepolitique.6496)

ISSN : 1958-5500

Éditeur

Université de Reims Champagne-Ardenne

Ce document vous est offert par Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

Pierre-Arnaud Chouvy, « Les frontières, fronts inefficaces de la lutte contre le trafic international de drogue », *L'Espace Politique* [En ligne], 38 | 2019-2, mis en ligne le 28 février 2020, consulté le 12 mars 2020. URL : <http://journals.openedition.org/espacepolitique/6496> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.6496>

Ce document a été généré automatiquement le 12 mars 2020.



Les contenus de *L'Espace politique* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 France.

Les frontières, fronts inefficaces de la lutte contre le trafic international de drogue

Borders: ineffective fronts against international drug-trafficking

Pierre-Arnaud Chouvy

Introduction

- 1 Plus d'un siècle de prohibition mondiale de *certaines* drogues, principalement d'inspiration américaine, 40 ans d'une guerre contre la drogue lancée et largement conduite par les Etats-Unis, plusieurs traités antidrogue internationaux rédigés par les Nations unies, d'innombrables campagnes d'éradication forcée de cultures de coca, de cannabis et de pavot et autant de programmes de développement alternatif, une myriade d'organisations de lutte et de coopération antidrogue et plus encore d'unités spéciales antidrogue, des milliards de dollars dépensés annuellement à l'échelle mondiale contre la production, le trafic et la consommation de drogue, une militarisation à outrance d'une lutte antidrogue qui ne compte plus ses victimes directes et collatérales : la liste des actions antidrogue est longue mais les résultats n'ont jamais été probants, la production illégale de cannabis, de coca et d'opium alimentant, malgré une prohibition que beaucoup dénoncent comme étant inefficace et même contreproductive, un trafic qui, aux échelles locales, nationales, régionales et mondiale, assure l'offre régulière de drogues illégales. C'est l'échec des mesures visant à interdire le trafic international de drogue (à distinguer donc de la production et de la consommation, mais aussi des trafics nationaux), et en particulier la lutte telle qu'elle est concentrée aux frontières, qui est au cœur de cet article.
- 2 Ainsi que le montre l'évolution des productions illégales et des trafics des dernières décennies et même des dernières années, le bilan de la prohibition apparaît clairement négatif. Certes, le trafic de drogue, trafic parmi d'autres, est d'autant plus difficilement attaquant qu'il s'intègre dans le reste des échanges mondiaux en empruntant ses axes

de communication et en franchissant des frontières internationales qu'un commerce mondial débridé souhaite davantage ouvertes que fermées. Nous le verrons, entre accessibilité et inaccessibilité, entre routes et « antiroutes », le trafic de drogue tire d'autant plus profit du franchissement des obstacles mis en travers de ses routes que la prohibition et l'interdit rendent la transgression productive et même rentable. La nature des frontières étatiques, artifices intrinsèquement poreux et au contrôle complet impossible, limite inévitablement l'efficacité de la lutte contre les trafics.

- 3 C'est bien, semble-t-il, ce que les stratégies et mesures de lutte contre les trafics, qui concentrent leurs efforts sur des lignes frontières plutôt que sur des zones frontières, sur des flux plutôt que sur ce qui rend ces flux possibles, ont du mal à appréhender : que les frontières sont les enveloppes d'espaces plus ou moins propices aux trafics et que les mesures d'interdiction, éminemment tactiques et opérationnelles, pêchent par manque de profondeur stratégique et géographique. C'est ce que cet article tend à expliquer à travers l'étude, même succincte, du trafic terrestre entre l'Afghanistan et l'Iran, du trafic aérien en Amérique andine, et du trafic maritime transatlantique : trois configurations différentes dans trois espaces géographiques distincts. En effet, en dépit de débauches de moyens financiers, humains, matériels, technologiques, et malgré des taux d'interception parfois élevés (ou supposés élevés, les données fiables étant inexistantes et la mesure de l'efficacité des mesures de lutte étant par conséquent impossible), le trafic et l'offre de drogues, quelles qu'elles soient et où que ce soit, n'ont jamais été sérieusement et durablement remis en cause.
- 4 *In fine*, il semble que la lutte contre les trafics soit trop répressive et pas assez préventive. Il apparaît ainsi que les efforts d'interdiction ne devraient pas seulement viser à réaliser des saisies mais aussi à rendre l'espace et les sociétés moins propices aux trafics. C'est donc en assurant le développement économique et politique des pays et des régions de transit que les facteurs favorables à l'établissement de réseaux trafiquants pourraient être limités. La lutte contre les trafics devrait d'ailleurs aussi participer d'une politique non seulement de prévention mais aussi de réduction des risques associés aux trafics et à leur répression si les mesures de lutte doivent être les moins contreproductives possible.

L'échec de la prohibition et de la suppression de la production de drogue

- 5 Il est impossible, après plus d'un siècle de prohibition mondiale de *certaines* drogues, de déterminer avec certitude si celle-ci a permis de limiter la production illégale de drogue, et donc son trafic, comme l'estiment certains (notamment Windle et Farrell, 2012), ou si elle l'a au contraire dynamisée, comme l'estiment d'autres sur la base de la rentabilité de la transgression) (Roitman, *in* Schendel et Abraham, 2000 ; McCoy, 2004). Mais il est raisonnable d'affirmer que le bilan global de la prohibition est négatif, les politiques et actions antidrogue mises en place durant des décennies pour interdire la production, le trafic et l'usage de drogues n'ayant permis de supprimer ni les productions illégales dans les divers pays producteurs, ni les échanges commerciaux entre régions de production et régions de consommation (Chouvy, 2009).
- 6 C'est en effet ce que les données communiquées dans les rapports annuels produits par l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD/UNODC) tendent à démontrer, même s'il convient de garder à l'esprit que ces données sont imparfaites :

les chiffres avancés ne sont pas des données absolues mais des estimations dont les méthodes d'acquisition et de calcul ne permettent pas de grande précision¹. Le cas de la production illégale d'opium est à ce titre exemplaire, les quelque 1 066 tonnes estimées produites en 1970 dans le monde (McCoy, 1991 : 495) faisant pâle figure face aux 7 790 tonnes potentiellement produites en 2018, dont 6 400 tonnes par le seul Afghanistan (UNODC, 2019 : 44-45). Comme le souligne l'UNODC dans son dernier rapport mondial, la production illégale d'opium a suivi une courbe ascendante au cours des deux dernières décennies (UNODC, 2019 : 44) en dépit du renforcement ininterrompu des mesures de lutte.

- 7 Toujours selon les Nations unies, la production mondiale de cocaïne, qui était estimée à quelques dizaines de tonnes jusqu'au milieu des années 1960, aurait légèrement dépassé les 1 000 tonnes en 2006 (UNODC, 2010 : 66). Elle aurait ensuite chuté de 35 % entre 2006 et 2013, avant de doubler entre 2013 et 2017 (la production colombienne ayant quadruplé), et d'augmenter encore de 25 % en l'espace d'une année pour atteindre 1 976 tonnes (exprimées en pureté à 100 %) en 2018 (UNODC, 2019 : 45). Là encore, malgré les programmes antidrogue les plus coûteux et ambitieux qui soient.
- 8 Les données relatives aux cultures de cannabis sont quant à elles les moins précises et les moins fiables, que ce soit à l'échelle mondiale bien sûr ou même aux échelles nationales (cf. cas du Maroc : Chouvy, Afsahi, 2014), le développement des cultures d'intérieur et des variétés hybrides rendant toute estimation difficile, même aux Etats-Unis (Chouvy, 2014 ; 2019). Les Nations unies estiment en tout cas que le marché mondial illégal du cannabis est en pleine expansion (UNODC, 2014 : 41), ce que l'accélération et la diffusion mondiales des processus de décriminalisation et de légalisation ne fait que renforcer (Chouvy, 2019).
- 9 Ce constat d'échec vaut aussi bien sûr pour la lutte contre le trafic de drogue, les régions de production devant nécessairement être reliées aux marchés de consommation et les flux commerciaux de la drogue étant encore plus difficiles à appréhender et supprimer que les vastes étendues cultivées en cannabis, coca, ou pavot. La consommation illégale de drogue, elle, si tant est qu'elle soit estimable, ne semble pas non plus avoir diminué, les Nations unies estimant que le nombre d'utilisateurs aurait augmenté de 30 % dans le monde entre 2009 et 2017 en passant de 210 millions à 271 millions (de 4,8 % à 5,5 % des personnes âgées de 15 à 64 ans, partie de la population ayant augmenté de 10 %) (UNODC 2019 : 9).
- 10 En fin de compte, l'offre de drogue, quelle qu'elle soit, n'a nulle part été affectée durablement et les prix, particulièrement ceux de l'héroïne (- 77 % en Europe entre 1990 et 2005 par exemple) mais aussi ceux de la cocaïne, ont baissé de façon très importante au cours des dernières décennies, notamment du fait du maintien de taux de marges extrêmement élevés (1680 % pour l'héroïne et 1580 % pour la cocaïne au milieu des années 2000) entre producteurs et consommateurs (Wilson & Stevens, 2008 : 2).
- 11 Les chiffres susmentionnés posent la question de l'efficacité de la lutte contre la production et le trafic de drogue est donc, inévitablement, celle de son efficacité. Selon Peter Drucker, l'efficacité, ou le rapport entre les résultats obtenus et les objectifs fixés, consiste à mettre en œuvre les bonnes actions (Drucker, 1963 : 45). Quant à l'efficience, ou le rapport entre les résultats obtenus et les ressources utilisées, elle consiste à mettre en œuvre ces actions de la meilleure façon possible. L'efficacité des politiques

antidrogue étant bien sûr indissociable de celle des actions censées permettre d'atteindre les objectifs fixés, l'efficacité des actions engagées est cruciale.

- 12 Au vu des résultats de la lutte antidrogue, nombreux sont donc ceux à avoir émis de sérieux doutes quant à la pertinence des objectifs et des modalités de la lutte antidrogue, et notamment Janet Reno, la ministre de la Justice de Bill Clinton, lorsqu'elle déclarait déjà en 1993 qu'il était temps d'estimer sur la base de données fiables si « l'interdiction était efficiente et efficace »². L'efficacité tant des politiques que des actions antidrogue dépend ainsi au moins autant de leur pertinence et des modalités de leur mise en œuvre que des objectifs fixés. Autrement dit, l'efficacité de la lutte contre la drogue ne peut que pâtir des objectifs irréalistes et irréalisables qui sont les siens : la suppression totale de la production, du trafic et de la consommation de drogue.

Le trafic, entre routes et antiroutes

- 13 Trafic et contrebande sont des activités de type réticulaire qui se distinguent clairement de celles de production qui sont de type aréal. Les échanges commerciaux illégaux suivent dans la mesure du possible les axes de communication majeurs mais peuvent aussi les éviter lorsque les contrôles, notamment frontaliers, y sont trop importants. Les frontières et les nœuds de communication constituent bien sûr autant d'objectifs à atteindre et à franchir que d'obstacles potentiels, la multiplication et la diversification des itinéraires et des modes de transport répondant au renforcement des contrôles et de la détection. Depuis la fin du XX^e siècle, le narcotraffic exploite tous les axes de communication (accroissement, diversification et complexification des échanges au cœur de la mondialisation), en précédant parfois le transit de biens légaux de consommation (dans lequel il s'imisce souvent) pour lequel certaines infrastructures ont été mises en place (Chouvy, 2009).
- 14 Davantage encore que pour les échanges légaux, la production et le transport de drogue sont rendus possibles par un équilibre entre inaccessibilité et accessibilité, car si l'isolement géographique des régions de production est souvent nécessaire (pour des raisons de sécurité et de viabilité d'une activité illégale *a priori* dissimulée), son accessibilité reste impérative. Mais l'accès, condition *sine qua non* de l'exportation, doit toutefois être limité dès lors que la difficulté d'accès constitue un avantage majeur de localisation des espaces de production. La route doit donc correspondre, dans ce cas précis, à ce que Mahnaz Z. Ispahani appelle, dans son étude des politiques de l'accès en Asie, une « antiroute », c'est-à-dire tout ce qui peut contraindre, entraver ou restreindre l'accès, de façon « naturelle » (« antiroute naturelle » ou obstacle naturel à la circulation) ou « artificielle » (« antiroute artificielle » ou entrave anthropique à la circulation) (Ispahani, 1989 : 2). Dans le cas du trafic de drogue comme dans celui de tout autre trafic, le trafiquant tourne alors à son avantage les risques et inconvénients de l'antiroute puisqu'elle lui procure parfois une certaine forme de sécurité (faible contrôle policier et douanier impliqué par certains obstacles naturels) et qu'elle justifie la création de valeurs ajoutées élevées (déterminées par la difficulté du franchissement d'obstacles naturels ou anthropiques).
- 15 A ce titre, les routes, les itinéraires et les flux du narcotraffic sont indissociables des contextes politico-territoriaux des Etats et des frontières qu'ils traversent, franchissent, ou évitent. En effet, l'émergence de l'Etat-nation et de ses multiples

réglementations a directement affecté certains commerces en les rendant illégaux, ne serait-ce qu'en restreignant les libertés de mouvement et donc les échanges commerciaux en imposant des frontières internationales en lieu et place de zones frontières historiques ou traditionnelles. De fait, une frontière, de par sa définition et son processus de délimitation, modifie la nature même de tout commerce traditionnel ayant précédé son imposition. En conséquence, nombre d'échanges commerciaux qualifiés de trafic ou de contrebande ne sont rien d'autre que des échanges commerciaux traditionnels devenus illégaux.

- 16 Précisons que l'on distingue le trafic de la contrebande selon le caractère légal ou non des biens échangés. Compte tenu du fait que les deux activités partagent une même pratique, celle du franchissement illégal d'une frontière, leurs réseaux et modes opératoires peuvent être partagés. Qui plus est, commerce légal et commerce illégal peuvent coexister et des biens dont le commerce est fait légalement sont souvent associés à des biens illégaux ou dont le commerce est illégal, et ce dans un même chargement. Les routes du commerce légal sont donc aussi celles du commerce illégal, même si l'inverse est loin d'être aussi systématique. À l'évidence, les routes les plus propices aux échanges commerciaux le sont aussi bien pour le commerce légal que pour la contrebande et les trafics en tous genres, ne serait-ce que parce que de grands volumes d'échange facilitent la dissimulation du commerce illégal. Les routes servent donc à de nombreux trafics et à une contrebande non moins variée. Il apparaît ainsi qu'armes, bois et espèces animales, drogue, personnes, mais aussi contrefaçons et biens de consommation légaux peuvent transiter illégalement sur les mêmes routes que celles du commerce légal, celui-ci aidant à la dissimulation de celui-là. Il convient ici de noter que contrebande et trafic sont des pratiques consubstantielles au commerce, dont elles font bien sûr partie intégrante, et qu'elles prennent de l'importance au gré du renforcement ou de la multiplication des régulations et taxes commerciales (Chouvy, 2013b).
- 17 Bien sûr, l'imposition des frontières et des restrictions de mobilité qu'elles impliquent a rendu le franchissement illégal des frontières et la violation des lois afférentes hautement lucratifs tant pour les marchands traditionnels devenus trafiquants ou contrebandiers que pour les criminalités préexistantes ou nouvellement constituées. La création de la frontière moderne a donc fait des zones frontalières des lieux propices aux activités illégales (notamment dans le cas des nombreuses frontières, africaines par exemple, qui ont été délimitées mais pas démarquées et, ou, abornées). En effet, la frontière engendre l'illégal dès lors que, selon les mots de l'anthropologue Janet Roitman, « la transgression est productive » (Schendel, Abraham, 2000).

Frontières, espaces, discontinuités spatiales

- 18 Comme dans le cas de la relation dialectique qui existe entre routes et antiroutes, la frontière, ou la division qu'elle représente dans l'espace physique et juridique, détermine la nature de l'espace considéré, en l'occurrence frontalier. En effet, la frontière ne doit pas être réifiée, mais doit être considérée comme tout ou partie de « l'enveloppe linéaire d'ensembles spatiaux de nature politique, dans le cadre desquels on décidera que, selon les circonstances, la frontière sera fermée ou ouverte, la ligne perméable ou étanche » (Foucher, 1991 : 45). Si l'imposition d'une frontière a une influence sur l'espace qu'elle divise, sur ceux qu'elle sépare, ceux-ci, selon leur nature

physiographique, démographique, économique comme politique, peuvent également déterminer la nature de la frontière. Elle peut être ouverte ou fermée et laisser passer ou s'opposer au passage de flux divers et variés, légaux et illégaux.

- 19 Ainsi, comme le remarque J.R.V. Prescott, la frontière doit être considérée dans le contexte des Etats qui la flanquent, en ce que la ligne-frontière et la région-frontière influencent le paysage dont elles sont parties constituantes et les politiques de ces mêmes Etats (Prescott, 1965 : 90). Si l'ouverture ou la fermeture d'une frontière relève de la décision de l'Etat, son respect, en particulier celui de sa fermeture, dépend donc plus des espaces frontaliers et étatiques qui la flanquent et des populations qui y demeurent. La lutte contre les trafics doit donc logiquement s'opérer au regard non seulement des frontières mais aussi des espaces qu'elles séparent : le succès de la lutte contre les trafics dépend, *in fine*, de sa profondeur géographique et stratégique.
- 20 Dans des espaces de production illégale, comme dans ceux de l'opium en Asie ou de la coca en Amérique du Sud, les frontières étatiques, comme les routes, sont souvent partiellement fermées pour interdire le développement de flux illégaux. La volonté d'interdiction d'accès, unilatérale ou non, comme le contournement des mesures adoptées dans ce but, résultent alors des caractéristiques fondamentales des espaces concernés. Ainsi, c'est une logique similaire à celle des relations existant entre la route et l'antiroute qui se vérifie de nouveau dans le cas des frontières. Les trafiquants et autres contrebandiers exploitent l'existence et la nature des frontières étatiques qu'ils cherchent à franchir. Les frontières peuvent en effet être d'autant plus exploitées qu'elles sont la matérialisation de véritables discontinuités spatiales (notamment économiques). C'est la non-homogénéité de l'espace (ici particulièrement du point de vue économique, politique et juridique), confirmée, augmentée ou créée par l'imposition de frontières, qui fait que toute discontinuité spatiale, séparant et unissant, appelle au passage, au franchissement, à la mise en valeur des différences.
- 21 Certaines frontières constituent d'ailleurs, sur tout ou partie de leur tracé, de véritables fronts, c'est-à-dire des lignes d'affrontement. Mais, par rapport à l'acception originale du terme, les fronts ont changé. Ils ont subi l'évolution inverse de celle des frontières et des zones frontières : les zones frontalières de transition, non démarquées et délimitées, qui unissaient les différents espaces politiques d'Asie ou d'Afrique, par exemple, sont devenues des lignes frontières, reconnues par des traités internationaux (même si les frontières en questions ne sont pas toujours complètement délimitées). Les fronts militaires, eux, ne serait-ce qu'avec les tirs d'artillerie lourde et les diverses frappes aériennes, ont acquis une profondeur que les frontières ont perdue, même si les fronts militaires linéaires restent nombreux de par le monde. Et cela est désormais d'autant plus vrai des fronts de la lutte contre la drogue (ou, ici ou ailleurs, contre le terrorisme) dont les acteurs étatiques ne reconnaissent parfois même plus dans la frontière une limite effective de juridiction (ainsi des opérations antidrogue menées en dépit de la légalité par les Etats-Unis au Mexique) (Toro, 1999).
- 22 Certaines frontières de pays producteurs de drogues illégales ou même de pays de transit ont donc été tournées en de véritables fronts de la guerre contre la drogue (l'Iran et les Etats-Unis en fournissent des exemples prégnants : cf. *infra*). Mais la constitution de la frontière en un tel front matériel empêche trop souvent la lutte antidrogue (et donc le front) d'atteindre une profondeur territoriale d'échelle nationale. En effet, la lutte contre le narcotrafic, si elle commence véritablement aux frontières des Etats concernés, et même si elle se trouve de plus en plus militarisée

dans les faits comme dans les discours (« guerre à la drogue », « menaces sécuritaires »), ne doit pas moins en rester une action qui devrait idéalement s'exercer sur tout l'espace des entités politico-territoriales concernées ; d'un bout à l'autre du pays, d'une frontière à une autre. Dans le contexte du narcotrafic, la notion de front est finalement plus une représentation instrumentalisée par les acteurs des sphères politiques et sécuritaires, qu'une réalité pratique et opératoire. La multiplication et la diversification des itinéraires du narcotrafic de par le monde, et notamment celui de la cocaïne sud-américaine *via* et en Afrique de l'Ouest, nous le montrent.

Quelques stratégies et tactiques de la lutte contre le trafic

- 23 La lutte contre le trafic de drogue consiste, d'après le département de la Défense des Etats-Unis, qui dirige le repérage et le suivi du trafic international de drogue maritime et aérien à destination des Etats-Unis, en une séquence d'évènements visant à interdire le transit aérien, maritime et terrestre de drogues illégales. La lutte s'organise en plusieurs phases distinctes mais dont certaines peuvent parfois être simultanées : « repérage, détection, tri, suivi, interception, transfert, interruption, clôture, arrestation » (United States Department of Defense, 2010 : 96). La stratégie d'interception repose sur diverses tactiques et les actions de lutte peuvent donc être réparties en deux grandes catégories, selon qu'elles participent des techniques d'enquête ou des techniques d'interception.
- 24 Perquisitions, fouilles et détections par scanners routiers, portuaires et aéroportuaires (fixes et mobiles) relèvent tant des techniques d'enquête que des techniques d'interception, lesquelles visent à saisir des drogues, arrêter des trafiquants et démanteler des réseaux. Les interceptions physiques à l'issue ou non de poursuites terrestres, maritimes ou aériennes (particulièrement en mer Méditerranée, au large des côtes pacifiques des Etats-Unis et dans les Caraïbes), notamment transfrontalières (dans les limites prévues par les accords régionaux ou bilatéraux, lorsqu'ils existent), constituent l'aboutissement de la lutte contre le trafic de drogue. Hormis les techniques d'enquête et d'interception, certains Etats parmi les premiers concernés par le trafic international de drogue ont mis en place de véritables fronts de la guerre contre la drogue : des barrières conçues pour endiguer les flux du trafic, qu'ils soient terrestres, comme entre l'Afghanistan et l'Iran, aériens, comme entre l'Amérique du Sud et les Etats-Unis, ou maritimes, comme entre l'Afrique du Nord et l'Europe ou dans les Caraïbes.

Le cas du trafic terrestre depuis l'Afghanistan : la route des Balkans

- 25 Voisin immédiat de l'Afghanistan, de loin le premier producteur illégal d'opium et d'héroïne au monde, l'Iran constitue depuis des décennies le principal exutoire du trafic d'opiacés afghans à destination de l'Europe, en dépit d'un dispositif de lutte antidrogue parmi les plus imposants et malgré la réouverture, au début des années 1990, de l'Asie centrale et de la réorientation partielle des flux vers les itinéraires septentrionaux (Chouvy, 2002). L'axe iranien reste en effet le plus direct et

le plus aisé, donc le plus économique, de ceux du narcotrafic au départ de l'Afghanistan. Le pays intercepte ainsi chaque année et depuis des décennies environ 20 % du trafic mondial d'héroïne (estimé) et de morphine mais l'immense majorité (80 %) du trafic d'opium (UNODC, 2010 : 46). En 2017, ce sont même 47 % des saisies mondiales de morphine et d'héroïne (hors saisies en Afghanistan) qui ont été réalisées sur la route dite des Balkans au départ de l'Iran (UNODC, 2019 : 15).

- 26 La volonté politique et les moyens financiers, matériels et humains investis contre le narcotrafic en Iran sont clairement mis en évidence par les chiffres disponibles, ce que même les Etats-Unis ont reconnu en 1998 en retirant le pays de leur liste des pays impliqués dans la narco-économie (United States Department of State, 1999 ; 2013). Mais, bien que l'UNODC estimait que les efforts iraniens avaient peut-être commencé à payer depuis le début des années 2010, lorsque des quantités croissantes d'héroïne atteignaient l'Europe depuis l'Afrique de l'Est (mentions fréquentes de l'Ethiopie, du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie parmi les pays de provenance) via le Pakistan et via une « nouvelle » route septentrionale, la prédominance de la voie iranienne s'est toutefois confirmée à la fin des années 2010 après que les saisies réalisées via cette voie septentrionale sont passées de 10 % en 2008 à 1 % en 2017 (UNODC, 2014 : 91 ; Chouvy, 2002 : 255-259 ; UNODC, 2019 : 15).
- 27 Mais si l'UNODC estimait d'autre part en 2013 que l'efficacité de la lutte contre le trafic mondial d'héroïne s'était considérablement améliorée au cours des dernières décennies, le taux d'interception passant d'une fourchette de 4 à 9 % en 1991 à 18 à 31 % en 2012, l'office émettait alors aussi l'hypothèse selon laquelle la hausse massive de production d'opium et d'héroïne (de loin supérieure à l'augmentation supposée de la consommation mondiale) durant la même période constituait peut-être une réponse à l'accroissement du taux d'interception (la prise en compte, d'une part, de l'augmentation de la population mondiale, donc de la consommation, et, d'autre part, de la hausse des saisies, permettant de mieux réconcilier hausse modérée de la consommation et hausse importante de la production).
- 28 En fin de compte, la disponibilité aurait très légèrement augmenté entre 1991 et 2012, posant la question de l'efficacité globale de la lutte contre le trafic (ainsi que contre la production et la consommation) et celle, aussi, des conséquences involontaires, notamment contreproductives, qu'une telle lutte est susceptible de provoquer. De façon pour le moins significative, la question sur laquelle l'UNODC concluait son raisonnement en 2013, sans y apporter de réponse alors ou depuis (les rapports abordant des thématiques différentes d'une année sur l'autre), consistait à savoir si l'offre avait été contenue par la lutte antidrogue ou si la lutte antidrogue avait provoqué une hausse de production visant le maintien de l'offre (UNODC, 2013 : 23). Quoi qu'il en soit, l'UNODC estimait en 2019 qu'alors que les productions d'opium et de cocaïne avaient doublé entre 1998 et 2017, les saisies, elles, avaient plus que triplé (UNODC, 2019 : 51).

Trafic aérien depuis les Andes vers les Etats-Unis

- 29 La même question peut être posée à propos de l'efficacité et des conséquences du *Air Bridge Denial Program* (ABDP), l'important effort d'interdiction aérienne développé par les Etats-Unis afin d'empêcher le bon fonctionnement du pont aérien permettant d'exporter de la pâte de coca du Pérou et de Bolivie vers la Colombie où la production

de cocaïne était concentrée dans les années 1990. Peu utilisé avant 1995 et arrêté en 2001, l'ABDP contribua vraisemblablement à faire baisser la production de coca et de pâte de coca au Pérou et en Bolivie. Le programme contribua aussi en toute probabilité à faire de la Colombie le plus important pays producteur mondial de coca dès la fin des années 1990. Le trafic, quant à lui, fut marqué par la diversification des routes et des méthodes d'acheminement de la cocaïne, principalement par le regain d'utilisation des axes terrestres et fluviaux aux temps de parcours plus lents, certes, mais plus discrets et mieux dissimulables. Mais le trafic par voie aérienne a néanmoins continué, les pilotes usant notamment de nouvelles techniques (en zigzag, de nuit, dans le sillage immédiat de vols commerciaux, etc.) et de plans de vols (routes indirectes, chargements et déchargements multiples, etc.) destinés à accroître leur capacité d'évitement (WOLA, 2004 : 10).

- 30 L'ABDP présente un bilan confus et controversé, le nombre d'avions abattus, interceptés, saisis et empêchés n'ayant jamais pu être établi (Friesendorf, 2007 : 121) et, surtout, l'offre de cocaïne aux Etats-Unis n'ayant pas ou peu été affectée à l'époque ou depuis³, les taux d'interception les plus récents montrant même une baisse certaine qui creuse l'écart entre objectifs affichés de la lutte antidrogue des Etats-Unis et résultats obtenus. En effet, alors que l'ONDCP (Office of National Drug Control Policy, qui dépend de la Maison blanche) avait en 2007 pour ambition d'intercepter 40 % du trafic annuel de cocaïne à destination des Etats-Unis d'ici à 2015, les résultats ont systématiquement été en-deçà des objectifs (United States Government Accountability Office, 2010b: 5)⁴. Au final, le trafic de cocaïne vise toujours avec succès les Etats-Unis (et le Canada), depuis la production colombienne, et *via* les pays de transit que sont l'Equateur, le Mexique et les pays d'Amérique centrale. En effet, tout en exposant l'étendue des succès de la lutte antidrogue qu'ils mènent sur divers fronts, les rapports annuels de la Drug Enforcement Administration (DEA) reconnaissent chaque année que la disponibilité des drogues, quelles qu'elles soient, reste au mieux inchangée et qu'elle augmente même régulièrement (Drug Enforcement Administration, 2011 : 24 ; 2013 : 1 ; 2018 : 39).
- 31 Le trafic de drogue à destination des Etats-Unis se fait notamment à travers sa frontière méridionale avec le Mexique, laquelle, longue de 3 169 kilomètres, n'en reste pas moins poreuse, en dépit des barrières en bois, des grillages et pieux métalliques, des murs de béton, des tours d'observation (300) des caméras infrarouges, des milliers de capteurs et radars en tous genres, des drones (10 dont des Predator), des patrouilles les plus diverses, des équipes de détection de tunnels et de quelque 20 000 agents qui tâchent de prévenir le passage d'immigrants illégaux et le trafic de drogue. La frontière a ainsi été matérialisée sur quelque 1 080 kilomètres pour un coût estimé de 3 milliards de dollars⁵ mais sans pouvoir empêcher son franchissement (passerelles, perforations, tunnels) ou bien sûr son contournement, notamment par la réorientation des trafics par voie maritime. L'essentiel de la drogue saisie en 2011 aux frontières l'était le long de la frontière sud-ouest des Etats-Unis (58 % des saisies de cocaïne, 64 % de celles d'héroïne et 96 % de celles de cannabis) et les volumes saisis avaient augmenté de 41 % par rapport à 2008 (Wilson & Lee, 2013 : 105-106, 154). Les volumes saisis ont depuis continué à augmenter, comme ce fut encore le cas entre 2016 et 2017, avec notamment une recrudescence inhabituelle du trafic de cocaïne (Drug Enforcement Administration, 2018 : 19, 53, 87).

Frontières et barriérisation

- 32 Certains observateurs ne manquent donc pas de poser la question de l'efficacité et de l'efficience du contrôle aux frontières et surtout de sa pertinence économique : le coût de l'interception d'un immigrant illégal ou d'un kilo de cocaïne aux Etats-Unis a très largement augmenté (à la différence du prix du kilo) à la suite de la construction des barrières frontalières, sans toutefois empêcher leurs entrées sur le territoire des Etats-Unis. La question fondamentale que posent certains observateurs consiste à savoir si le fait de concentrer les efforts de surveillance et d'interception le long des frontières plutôt qu'en profondeur de part et d'autre de celles-ci (sans omettre les ports d'entrée) n'est pas tout simplement inefficace (Schoik *et al.*, 2012 ; Olson *et al.*, 2010).
- 33 De fait, c'est la conception frontalière qui est ici mise en cause, que ce soit aux Etats-Unis ou en Iran : le fait de considérer les frontières avant tout comme des lignes qu'il convient de matérialiser et de rendre infranchissables, et non comme des zones frontières dotées d'une profondeur stratégique, implique différentes modalités de lutte contre les trafics et notamment la concentration des moyens de lutte au dépend de leur dissémination. Il est d'autre part raisonnable d'affirmer que la multiplication des frontières et des passages frontaliers le long d'un itinéraire donné n'implique pas forcément un accroissement du risque d'interception. Au contraire : certaines frontières étant largement plus poreuses que d'autres puisque moins surveillées, et certains détours et changements apparents d'origine des marchandises rendant certains trafics moins suspicieux, la multiplication de certains passages frontaliers peut alors être recherchée plutôt qu'évitée (la réorientation ou diversification de certains itinéraires de la cocaïne et de l'héroïne *via* l'Afrique participe clairement de ce phénomène).
- 34 Ce que certains nomment le « blindage » des frontières (c'est-à-dire le « doublage de la barrière légale qu'est la ligne frontière par une barrière physique » (Didiot, 2013 : § 11)), et d'autres la « barriérisation » (Foucher, 2009) est un phénomène de recrudescence récente (post années 1990 et chute du mur de Berlin et post 11-septembre 2001) de forte ampleur (entre 18 000 et 41 000 de murs et barrières frontaliers construits ou programmés dans le monde, selon les estimations et les modes de calcul) malgré sa quasi impossible réalisation (même entre Israël et la Cisjordanie ou entre les Etats-Unis et le Mexique) et sa faible efficacité (Vallet, David, 2012). Le blindage frontalier pose aussi la question de la conception frontalière, le tracé d'une frontière étant « en principe bilatéral, régi par conventions, établi par les États frontaliers », alors que celui d'un mur étant, dans la grande majorité des cas, « unilatéral et exclusif » (Vallet, David, 2012 : § 6).
- 35 Le blindage ou la barriérisation d'une frontière témoignent ainsi, d'une part, des limites des politiques migratoires et de lutte contre les trafics et, d'autre part, de la capacité d'action et de projection internationale d'un Etat dès lors que les barrières frontalières « marquent le primat de la politique intérieure (effet de mise en scène) sur la politique extérieure (nécessité diplomatique) » (Vallet, David, 2012 : § 23). En effet, « les frontières sont ainsi devenues des fronts « passifs » où le rôle de l'armée est réduit au contrôle des flux de personnes et de marchandises qui entrent sur le territoire » (Didiot, 2013 : § 11). Mais en fin de compte, l'efficacité de ces barrières frontalières reste limitée, l'étanchéité complète étant bien sûr impossible (4 037 brèches ont par exemple été réparées en 2010 sur les barrières et murs érigés par les Etats-Unis sur la

frontière mexicaine⁶) : pire, la « barriérisation » rend le franchissement frontalier d'autant plus productif et attractif. En effet, « aussi spectaculaire soit-elle, l'édification de murs n'interrompt pas les mobilités et elle est même, en soi, comme tout défi, un appel à transgression » (Bennafla, Péraldi, 2008 : § 3).

- 36 Ainsi que le montre l'exemple le plus médiatique et controversé de barriérisation qui soit, celui voulu par le président des Etats-Unis Donald Trump, de tels dispositifs ne sont pas seulement inefficaces mais peuvent aussi se révéler futiles et être réalisés au détriment de la lutte contre les trafics qu'elle vise pourtant à endiguer. En effet, l'insistance du président Trump a contraint (juillet 2019) la Cour suprême à réallouer 2,5 milliards de dollars prévus pour la lutte antidrogue à la construction d'un mur dont l'utilité et donc l'efficacité ont été explicitement démenties par un ancien administrateur adjoint de la DEA qui explique que l'immense majorité (80 %) du trafic passe par les points d'entrée officiels (moins risqués et coûteux) et non par les zones ouvertes semi-désertiques du sud des Etats-Unis (Reilly, 2019). C'est en effet ce que confirme le rapport 2018 de la DEA, qui explique que la principale méthode de trafic à travers la frontière sud-ouest consiste à acheminer des chargements de drogue dans des véhicules personnels ou dans du fret légal via les points d'entrée officiels (Drug Enforcement Administration, 2018 : 99).

Trafic maritime depuis l'Amérique latine

- 37 Mais si les mesures de lutte contre le trafic par voies terrestres (Iran et Etats-Unis) et aériennes (pays andins et Etats-Unis) apparaissent donc relativement peu efficaces à l'échelle du trafic mondial, c'est aussi en partie parce que l'immense majorité du narcotraffic se fait par voie maritime. En effet, en 2012 par exemple, quelque 80 % du trafic de cocaïne en provenance des pays andins était estimé être réalisé par voie maritime, à destination notamment du Honduras, du Mexique et d'autres pays de transit vers les Etats-Unis. L'organisation mondiale des douanes estimait déjà en 1999 que 64 % de la cocaïne saisie dans le monde l'était dans des containers maritimes alors que le même mode de transport était suspecté pour 80 % de la cocaïne destinée à l'Espagne en 2010 (House of Commons, 2012 : 16). Le recours croissant au fret maritime semble aussi avoir séduit les trafiquants de cocaïne qui, depuis 2004 surtout, utilisent l'Afrique de l'Ouest (côte de Guinée et de Guinée-Bissau, golfe du Bénin, Mali, Sénégal) comme relais entre l'Amérique du Sud (depuis le Brésil et le Venezuela mais aussi depuis le Chili, l'Argentine, l'Uruguay...) et l'Europe (Espagne et Portugal) afin d'éviter les axes septentrionaux historiques (et étroitement surveillés par les Etats-Unis et l'Europe) du trafic : 80 % du trafic transatlantique serait maritime, le reste étant aérien (Berghezan, 2012 ; Brown, 2013 ; UNODC, 2007b ; UNODC, 2008 ; Wyler & Cook, 2009 : 9).
- 38 Les axes caravaniers continentaux reliant l'Afrique de l'Ouest au Maghreb ont eux aussi connu un développement récent dans le cadre du trafic de cocaïne, notamment depuis le Mali et le Niger, les réseaux et techniques du trafic de haschich marocain à destination de l'Europe (Espagne tout particulièrement) ayant été mis à profit pour le trafic de cocaïne (collaborations entre trafiquants colombiens et marocains d'après Europol) (Wyler & Cook, 2009 : 19 ; OCDE/CSAO, 2014 : 228-239). Mais les opérations Serval et Barkhane menées par la France depuis juillet 2013 dans le nord du Mali et du Niger aurait rendu ces itinéraires plus risqués pour les trafiquants qui préféreraient depuis le transit maritime⁷. Le développement de la plateforme ouest-africaine serait

en partie la conséquence des efforts considérables déployés par les Etats-Unis dans la zone de transit du nord de l'Amérique du Sud ainsi que de ceux de la lutte européenne antidrogue visant à interdire le trafic de cocaïne le long de ses itinéraires les plus directs : un quart de la cocaïne consommée en Europe transiterait ainsi par l'Afrique de l'Ouest (Ellis, 2009 : 171) en dépit des efforts conjoints de la lutte antidrogue américaine, du Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC-N, créé à Lisbonne 2007) et du Centre de coordination de la lutte anti-drogue en Méditerranée (CeCLAD-M, créé en 2008 sur la base navale de Toulon).

Améliorer l'efficacité de la lutte contre le trafic de drogue

- 39 L'étude des trafics est bien sûr d'autant plus difficile que ses acteurs recherchent la plus grande discrétion possible et que les données sont des plus aléatoires. D'où l'impossibilité d'estimer quels types de trafics généreraient les plus importants revenus : il est impossible, en effet, d'estimer avec précision la valeur mondiale du trafic de drogue, d'armes, ou encore de personnes (Naylor, 2002 ; Thoumi, 2005). Les saisies opérées dans le monde attestent pourtant bien de l'existence de trafics nombreux, étendus et diversifiés. Mais la méconnaissance du phénomène trafiquant reste grande. Elle résulte notamment de l'incapacité des autorités et organisations concernées, tant aux échelles nationale, régionale, qu'internationale, à rendre compte des échanges transfrontaliers illégaux (Schendel & Abraham, 2005 : 10). L'impact des mesures d'interdiction sur l'existence de routes données ainsi que sur les stratégies d'évitement et de réorientation déployées par les trafiquants est de fait impossible à déterminer : les données empiriques faisant défaut tant sur les volumes du trafic que sur l'impact des mesures répressives, les impacts et les conséquences de la lutte antidrogue ne peuvent être, au mieux, que plausibles (Reuter, 2014). La théorie des vases communicants qui veut que la répression à un endroit donné déplace une activité de production ou de transit dans un autre lieu n'a notamment jamais pu être démontrée de façon empirique (Friesendorf, 2007 ; Reuter, 2014).
- 40 Logiquement, l'efficacité de la lutte contre le trafic de drogue est elle aussi difficilement estimable dès lors que les données permettant de mener à bien de telles estimations sont trop souvent partielles et contradictoires, voire partiales. Ainsi, en dépit des efforts menés depuis la fin des années 1990 par le département de la Défense des Etats-Unis pour mesurer la performance de ses actions antidrogues, peu de progrès ont été réalisés depuis et la mesure effective de l'efficacité et des progrès de la lutte antidrogue s'avérait impossible ou insatisfaisante en 2010, en 2015, et en toute probabilité encore en 2019 (United States Government Accountability Office, 2010a : 5 ; 2015 : 1). L'impossibilité qu'il y a de mesurer l'efficacité de la lutte antidrogue interdit par conséquent aussi d'estimer sa rentabilité. Si l'efficacité et la rentabilité de la lutte contre le trafic ne se prêtent pas à des mesures précises et fiables, il n'en reste pas moins, ainsi que nous l'avons vu précédemment, que l'offre de cocaïne, d'héroïne ou de dérivés du cannabis n'a pas ou peu été affectée, et ce à quelque échelle et à quelque période que ce soit. A défaut d'être démontré formellement de manière empirique, l'échec relatif de la lutte antidrogue et, plus largement, de la prohibition, peut donc raisonnablement être postulé, au même titre que la faible efficacité des mesures de lutte contre le trafic de drogue.

- 41 Il importe dès lors de poser la question du bienfondé de ces mesures et des stratégies et tactiques dont elles relèvent. Les conséquences involontaires étant nombreuses et souvent contreproductives, doit-on considérer que ce sont les politiques ou les actions qui sont les plus à blâmer ? L'échec de la lutte contre la production agricole de drogues procède en grande partie de l'inadéquation des actions entreprises, soit parce qu'elles sont répressives et qu'elles aggravent les causes premières du recours à la production (par exemple : aggravations de la pauvreté et de l'insuffisance alimentaire poussant certaines paysanneries vers les seules productions de rentes disponibles), soit parce qu'elles sont mal conçues, mal financées, limitées dans le temps et dans l'espace, etc. (cas du développement dit alternatif).
- 42 Certes, la prohibition rend les politiques et actions de lutte contre la production plus difficiles qu'elles ne pourraient l'être dès lors que l'illégalité rend la transgression productive et rentable (une lutte différente contre la production et le trafic serait concevable hors prohibition). Mais la lutte contre les productions agricoles illégales de drogue est en grande majorité possible sur de simples bases économiques pour peu que les efforts soient portés sur les causes du recours à ce type d'économie et non sur ses manifestations ou productions. Les échecs et la contre-productivité de décennies d'éradication forcée sont là pour le suggérer (Chouvy, 2009 ; 2013a).
- 43 Le même constat peut être fait à propos de l'échec de la lutte contre les trafics, les mesures, cette fois strictement répressives (interdiction, arrestations, saisies, etc.), étant extrêmement coûteuses et très peu efficaces. Pour nombre d'observateurs et d'analystes, la militarisation de la lutte contre les trafics a fait les preuves de son inadéquation et de son inefficacité, les moyens et les techniques militaires n'étant pas adaptés au maintien de la loi, au travail d'investigation policière, ou même à l'interdiction de flux commerciaux (les radars militaires, notamment, n'ont pas été pensés et conçus pour de telles applications) (United States Government Accountability Office, 1993 ; Schnaubelt, 1994 ; Wald, 2012). En plus de leur inefficacité et de leur coût, les mesures répressives sont susceptibles de provoquer nombre d'effets pervers et notamment contreproductifs. La lutte contre les trafics, telle que concentrée aux postes frontaliers et le long des frontières plutôt que de part et d'autre de celles-ci, a fait les preuves de ses limites, en partie parce que la longueur des frontières et le volume du commerce international rendent surveillance et interdiction difficiles : une frontière peut d'autant moins être rendue étanche que sa fermeture, même imparfaite, en rend le franchissement davantage rentable et donc attractif.
- 44 En fin de compte, cibler le trafic plutôt que ses causes et moteurs n'est-il pas en grande partie responsable de la faible efficacité des mesures de lutte dès lors que toute frontière est intrinsèquement poreuse et que la profondeur géographique des réseaux trafiquants joue contre les capacités stratégiques/opératoires des agences de lutte antidroque ? En effet, la surveillance et l'interdiction des trafics reposent sur un maillage de l'espace qui requiert des moyens démesurés et en tout cas très largement supérieurs à ceux que les trafiquants se doivent de déployer pour se jouer des obstacles placés sur leurs itinéraires (contournement des antiroutes par déplacement et multiplication des routes figurant parmi les stratégies de base).
- 45 La lutte contre le trafic de drogue semble avoir ceci en commun avec la lutte contre la production agricole de drogue qu'elle a tendance à aggraver les contextes favorables à leur existence et à leur développement. En effet, telle qu'elle est menée, la lutte contre le trafic est avant tout, si ce n'est complètement, répressive. La militarisation et le

financement des efforts d'interdiction accentuent souvent la corruption et la violence armée dans des pays de transit dont la corruption, les faibles institutions, la mauvaise gouvernance, le déficit démocratique et la pauvreté sont autant d'avantages comparatifs valorisés par les réseaux trafiquants (Cockayne, Williams, 2009).

- 46 Le cas de la Guinée Bissau, décrite depuis des années maintenant comme le premier narco-Etat africain (en dépit de l'existence d'une définition de ce qu'un narco-Etat serait : Chouvy, 2016), est de ce point de vue devenu pour beaucoup l'archétype de l'Etat dont les faibles institutions, la corruption, la criminalité et le sous-développement économique ont permis la mainmise d'organisations trafiquantes sur l'Etat. C'est cette faiblesse structurelle et institutionnelle de l'Etat qui aurait facilité l'émergence du pays comme plaque tournante du trafic de cocaïne entre l'Amérique du Sud et l'Europe (Neese Bybee, 2011 ; West Africa Commission on Drugs, 2014). Au final, la Guinée Bissau est un pays dont le régime semi-présidentiel et la concentration des pouvoirs qui lui est associée a motivé d'incessantes rivalités de pouvoir et l'accaparement de celui-ci par l'intermédiaire de coups d'Etat, le trafic de cocaïne devenant au cours de la dernière décennie une manne d'autant plus convoitée que la faiblesse des contre-pouvoirs institutionnels, associés à la politisation et à la corruption des forces armées, n'ont pu jouer les rôles de freins qui auraient dû être les leurs. La centralisation de l'autorité et l'implication d'au moins un président dans le trafic (Vieira fut impliqué dans le trafic d'armes dans les années 1990 et dans celui de la cocaïne qu'il a contribué à développer entre 2005 et 2009), des institutions faibles, une gouvernance de la sécurité déficiente, un développement économique à l'arrêt, une histoire socio-politique et ethnique conflictuelle et des clivages sociaux profonds ont fait de la Guinée Bissau une cible idéale du trafic de cocaïne lorsque les trafiquants cherchaient de nouvelles routes pour relier l'Amérique du Sud à l'Europe (O'Regan, Thompson, 2013). Le cas de la Guinée Bissau démontre si besoin est que les contextes nationaux jouent des rôles cruciaux dans l'émergence des routes du trafic et que la lutte contre ces trafics ne peut pas se limiter à de strictes mesures d'interdiction.
- 47 Les efforts d'interdiction ne doivent pas seulement viser à réaliser des saisies mais aussi à rendre l'espace moins propice aux trafics : particulièrement en agissant sur l'environnement politique et économique des régions de trafics avérés ou potentiels, présents ou futurs. Les politiques d'aménagement territorial et de développement économique doivent notamment inventer « un espace légitime, éventuellement légal, conforme aux réalités spatiales des sociétés mobiles » (OCDE/CSAO, 2014 : 21). En effet, les différentes formes de nomadisme qui existent encore dans de nombreuses régions du monde, et notamment dans certaines régions frontalières, restent trop souvent perçues par les dirigeants étatiques comme une menace d'entropie pour les pouvoirs modernes dont les efforts de sédentarisation et d'intégration – le plus souvent assimilatrice voire aliénante – sont autant d'efforts de consolidation de l'autorité politico-territoriale des Etats.
- 48 C'est donc notamment en assurant le développement économique et politique des pays et des régions de transit que les facteurs favorables à l'établissement de réseaux trafiquants pourront être limités. Le renforcement des institutions étatiques (notamment juridiques), la promotion de l'Etat de droit (y compris des droits de l'Homme) et la lutte contre la corruption, l'impunité et le blanchiment, le développement de l'économie légale, l'accès à l'éducation, sont autant de terrains sur lesquels la lutte contre la production ou le trafic de drogue doit aussi impérativement

être menée. La lutte contre les trafics doit d'ailleurs aussi participer d'une politique non seulement de prévention mais aussi de réduction des risques associés aux trafics et à leur répression : les politiques antidrogue doivent en effet faire en sorte d'éviter, autant que faire se peut, l'aggravation de la corruption, le développement d'activités de blanchiment, l'accroissement des violences d'Etat et de la criminalité.

- 49 Mais si la répression doit être partie intégrante d'une stratégie globale de réduction des inégalités et des disparités (notamment afin que les politiques publiques soient sources d'opportunités économiques supérieures à celles permises par la participation aux activités trafiquantes et que l'Etat et ses institutions inspirent confiance et non défiance), elle doit aussi participer d'une stratégie visant à éviter la complexification et l'aggravation des activités trafiquantes. La répression doit être policière plutôt que militaire et doit cibler les réseaux et les trafiquants les plus violents et notamment les acteurs intermédiaires (plutôt que d'accentuer la répression des petits trafiquants et autres passeurs ou « mules »).
- 50 Parmi les conséquences involontaires négatives et perverses qu'il convient d'éviter, dès lors que l'occurrence de telles conséquences est connue et donc prévisible, figurent les possibles effets de vases communicants du type déplacement et multiplication d'itinéraires, la dispersion et la fragmentation des organisations trafiquantes (« cockroach effect » ou « hydra phenomenon », notamment en Colombie à la suite du démantèlement des cartels de Cali et Medellin) (Redpath, 2001 ; Bagley, 2013), la violence armée bilatérale (Etat contre trafiquants), et le recours à des activités trafiquantes et de prédation alternatives (trafic de personnes, d'armes, d'espèces animales et végétales, de contrefaçons, braquages, prostitution, kidnappings, etc.) (Chouvy, 2013b).

Conclusion

- 51 En fin de compte, une politique de lutte contre les trafics doit d'autant plus éviter le tout répressif que son efficacité est aussi faible que son coût est élevé. La lutte contre les trafics doit placer la réduction de la violence au centre de ses préoccupations et faire en sorte que sa stratégie et son coût aient des retombées économiques et politiques directes et indirectes favorables : une telle lutte se pense non à l'échelle d'une frontière que l'on tente de sceller par le biais d'une militarisation à outrance mais à l'échelle d'un pays ou d'une région dont on cherche à assurer la stabilité et la sécurité, notamment à travers son développement économique. En effet, plutôt que de résoudre les causes des trafics et autres flux indésirables, « les murs ne font que maintenir un statu quo, geler une situation périlleuse » (Novosseloff, Neisse, 2007 : 24). La lutte contre les trafics doit faire partie intégrante de vastes politiques de développement économique et politique et à tout le moins avoir des retombées économiques positives : elle doit se manifester spatialement, économiquement et politiquement par des apports clairement identifiables. L'amélioration de l'efficacité des stratégies d'interdiction passe inévitablement par la lutte contre les contextes favorables aux trafics et, bien sûr, par la non-aggravation de ces facteurs : les stratégies d'interdiction ne peuvent se limiter au répressif, elles ne peuvent pas ignorer les mécanismes et les moteurs de l'activité trafiquante et, compte tenu de leur faible efficacité intrinsèque, elles ne peuvent pas se permettre d'aggraver ces facteurs et moteurs. La lutte contre la drogue, qu'il s'agisse de la production, du trafic ou de la

consommation, n'améliorera son efficacité qu'à travers le développement économique et la prévention : parce que le développement économique et la prévention sont nécessairement moins contreproductifs que la répression et parce que la répression à outrance a depuis longtemps déjà fait la preuve de son échec (Bagley, 2013 ; Chouvy, 2013a ; West Africa Commission on Drugs, 2014).

BIBLIOGRAPHIE

- BAGLEY, B., 2013, « The Evolution of Drug Trafficking and Organized Crime in Latin America » *Sociologia, Problemas e Práticas*, n° 71, pp. 99-123.
- BENNAFLA, K., PERALDI, M., « Introduction. Frontières et logiques de passage : l'ordinaire des transgressions », *Cultures & Conflits*, 72, <http://conflits.revues.org/1738>.
- BERGHEZAN, G., 2012, *Panorama du trafic de cocaïne en Afrique de l'Ouest*, Bruxelles : Groupes de recherche et d'information sur la paix et la sécurité.
- BROWN, D.E., *The Challenge of Drug Trafficking to Democratic Governance and Human Security in West Africa*, The Letort Papers, Carlisle: Strategic Studies Institute, U.S. Army War College.
- CHOUVY, P.-A., 2002, *Les territoires de l'opium. Conflits et trafics du Triangle d'Or et du Croissant d'Or*, Genève : Olizane.
- CHOUVY, P.-A., 2009, *Opium: Uncovering the Politics of the Poppy*, Londres – New York : I.B. Tauris.
- CHOUVY, P.-A., 2013a, « A Typology of the Unintended Consequences of Drug Crop Reduction », *Journal of Drug Issues*, 43:2, April 2013, pp. 216 – 230.
- CHOUVY, P.-A., 2013b, « Introduction : Illegal Trades across National Borders », in Chouvy P.-A. (dir.), *An Atlas of Trafficking in Southeast Asia. The Illegal Trade in Arms, Drugs, People, Counterfeit Goods and Natural Resources in Mainland Southeast Asia*, London, I.B. Tauris / Bangkok, IRASEC, pp. 1-28.
- CHOUVY, P.-A., 2014, « Contrôle politico-territorial et culture illégale de plantes à drogue », *Annales de géographie*, n° 700, pp. 1359-1380.
- CHOUVY, P.-A., AFSABI, K., 2014, « Hashish Revival in Morocco », *International Journal of Drug Policy*, Vol. 25, Issue 3, pp. 416-423.
- CHOUVY, P.-A., 2016, « The Myth of the Narco-State », Special issue: Drugs, law, people, place and the state: ongoing regulation, resistance and change (Edited by Barney Warf and Stewart Williams), *Space and Polity*, Vol. 20, Issue 1, pp. 26-38.
- CHOUVY, P.-A., 2019, « Cannabis cultivation in the world: heritages, trends and challenges », Special issue of EchoGeo on cannabis edited by P.-A. Chouvy, *EchoGeo*, n° 48, avril-juin
- COCKAYNE, J., WILLIAMS, P., 2009, *The Invisible Tide: Towards an International Strategy to Deal with Drug Trafficking Through West Africa*, New York: International Peace Institute.
- DIDIOT, M., 2013, « Les barrières frontalières : archaïsmes inadaptés ou renforts du pouvoir étatique ? », *L'Espace Politique*, 20, 2013-2, <http://espacepolitique.revues.org/2626>.

- DRUCKER, P., 1963, « Managing for Business Effectiveness », *Harvard Business Review*, mai 1963 (<https://hbr.org/1963/05/managing-for-business-effectiveness/ar/1>).
- DRUG ENFORCEMENT ADMINISTRATION, 2010, *2010 National Drug Threat Assessment*, Washington : Drug Enforcement Administration.
- DRUG ENFORCEMENT ADMINISTRATION, 2013, *2013 National Drug Threat Assessment*, Washington : Drug Enforcement Administration.
- DRUG ENFORCEMENT ADMINISTRATION, 2018, *2018 National Drug Threat Assessment*, Washington : Drug Enforcement Administration.
- ELLIS, S., 2009, « West Africa's Drug International Trade », *African Affairs*, 108/431, pp. 171-196.
- FOUCHER, M., 1991, *Fronts et frontières*, Paris : Fayard.
- FOUCHER, M., 2009, « Le retour des frontières », *Géopolitique*, Institut international de géopolitique, 104, pp. 3-9.
- FRIESENDORF, C., 2007, *US Foreign Policy and the war on drugs: Displacing the cocaine and heroin industry*, New York, NY: Routledge.
- HEILMANN, D. P. P., 2010, *The international control of illegal drugs and the U.N. treaty regime: Preventing or causing human rights violations?*, Berkeley, CA: Electronic Press.
- HOUSE OF COMMONS, 2012, *Drugs: Breaking the Cycle*, Ninth Report of Session 2012-13, Home Affairs Committee, London: The Stationery Office Limited.
- ISPAHANI, M.Z., 1989, *Roads and Rivals: the Politics of Access in the Borderlands of Asia*, London: I.B. Tauris & Co Ltd Publishers.
- MCCOY A.W., 1991, *The Politics of Heroin. CIA Complicity in the Global Drug Trade*, New York: Lawrence Hill Books.
- MCCOY, A.W., 2004, « The Stimulus of Prohibition. A Critical History of the Global Narcotics Trade », in M.K. Steinberg, J.J. Hobbs, K. Mathewson (eds.), 2004, *Dangerous Harvest. Drug Plants and the Transformation of Indigenous Landscapes*, Oxford - New-York : Oxford University Press, pp. 24-111.
- NADELMANN, E. A., 2010, « My testimony to congress on the war on drugs », *Huffington Post*, April 14.
- NAYLOR, T.R., 2002, *Wages of Crime: Black Markets, Illegal Finance, and the Underworld Economy*, Ithaca: Cornell University Press.
- NEESE BYBEE, A., 2011, *Narco-State or Failed State? Narcotics and Politics in Guinea-Bissau*. PhD in Public Policy. George Mason University.
- NOVOSSELOFF, A., NEISSE, F., 2007, *Des murs entre les hommes*, Paris : La Documentation française.
- OCDE/CSAO, 2014, *Un atlas du Sahara-Sahel : Géographie, économie et insécurité*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE : Paris.
- O'REGAN, A., THOMPSON, P., 2013, *Advancing Stability and Reconciliation in Guinea-Bissau: Lessons from Africa's First Narco-State*, ACSS Special Report, Washington: Africa Center for Strategic Studies.
- OLSON, E.L., SHIRK, D.A., SELEE, A., (eds.), 2010, *Shared Responsibility: U.S.-Mexico Policy Options for Confronting Organized Crime*, Washington: Woodrow Wilson Center and University of San Diego Trans-Border Institute.

- PRESCOTT, J.R.V., 1965, *The Geography of Frontiers and Boundaries*, Chicago: Aldine.
- REDPATH, J., 2001, *The hydra phenomenon, rural sitting ducks and other recent trends around organised crime in the Western Cape*, Cape Town: Institute for Human Rights and Criminal Justice Studies.
- REILLY, R.J., 2019, « Trump Border Wall Plan Won't Stop Drug Flow, Says Top DEA Official Who Hunted 'El Chapo' », *Huffpost*, 15 February.
- REUTER, P., 2009, *The unintended consequences of drug policies*, Santa Monica: Rand Corporation.
- REUTER, 2014, « The Mobility of Drug Trafficking », in COLLINS, J., 2014, *Ending the Drug Wars*, Report of the LSE Expert Group on the Economics of Drug Policy, London: London School of Economics, pp. 33-40.
- REUTER, P., GREENFIELD, V., 2001, « Measuring Global Drug Markets. How good are the numbers and why should we care about them? », *World Economics*, Vol. 2 N° 4, October-December 2001, pp. 159-173.
- SCHENDEL, W. van, ABRAHAM L., 2000, « Beyond Borders: (Il)licit Flows of Objects, People, and Ideas », Discussion Paper, New York : Social Science Research Council.
- SCHNAUBELT, C.M., 1994, « Can the Military's Effectiveness in the Drug War Be Measured? » *Cato Journal*, 14, pp. 243-265.
- SCHOIK, R. van, LEE, E., FIGUEROA, A., (eds), 2012, *Our Shared Border: Success Stories in U.S.-Mexico Collaboration*, Tempe: Border Research Partnership/North American Center for Transborder Studies.
- THOUMI, 2005, « The Numbers Game: Let's All Guess the Size of the Illicit Drug Industry! » *Journal of Drug Issues*, 35:1, pp. 185-200.
- TORO, M.C., 1999, « The Internationalization of Police: The DEA in Mexico », *The Journal of American History*, Vol. 86, No. 2, *Rethinking History and the Nation-State: Mexico and the United States as a Case Study: A Special Issue*, pp. 623-640.
- UNITED STATES DEPARTMENT OF DEFENSE, 2010, *Dictionary of Military and Associated Terms*, Joint Publication 1-02, 8 November 2010 (As Amended Through 15 August 2012), US Department of Defense.
- UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, 1993, *Heavy Investment in Military Surveillance Is Not Paying Off*, Washington: Government Accountability Office.
- UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, 2010a, *Drug Control: DOD Needs to Improve its Performance Measurement System to Better Manage and Oversee its Counternarcotics Activities*, Washington: Government Accountability Office.
- UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, 2010b, *Drug Control: International Programs Face Significant Challenges Reducing the Supply of Illegal Drugs but Support Broad U.S. Foreign Policy Objectives*, Washington: Government Accountability Office.
- UNITED STATES GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE, 2015, *Drug Control: Additional Performance Information Is Needed to Oversee the National Guard's State Counterdrug Program*. Report to Committee on Armed Services, U.S. Senate. Washington : Government Accountability Office.
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), 2007, *Cocaine Trafficking in West Africa: The threat to stability and development*, Vienna: UNODC.
- UNODC, 2008, *Drug Trafficking as a Security Threat in West Africa*, Vienna: UNODC.
- UNODC, 2010, *World Drug Report 2010*, New York: United Nations.

- UNODC, 2013, *World Drug Report 2013*, New York: United Nations.
- UNODC, 2014, *World Drug Report 2014*, New York: United Nations.
- UNODC, 2019, *World Drug Report 2019, Booklet 2: Global Overview of Drug Demand and Supply*, New York: United Nations.
- VALLET, E., DAVID, C.-P., 2012, « Introduction. Du retour des murs frontaliers en relations internationales », *Études internationales*, Volume 43, numéro 1, p. 5-25, <http://www.erudit.org/revue/ei/2012/v43/n1/1009137ar.html>.
- WALD, B.S., 2012, *Ending the Military's Counternarcotics Mission*, Philadelphia: United States Army War College.
- WEST AFRICA COMMISSION ON DRUGS, 2014, *Not Just in Transit Drugs, the State and Society in West Africa*, An Independent Report of the West Africa Commission on Drugs, June 2014.
- WILSON C.E., LEE, E. (eds.), 2013, *The State of the Border Report. A Comprehensive Analysis of the U.S.-Mexico Border*, Washington: Wilson Center.
- WILSON, L., STEVENS, A., 2008, *Understanding drug markets and how to influence them*, The Beckley Foundation, 2008, http://www.beckleyfoundation.org/pdf/report_14.pdf
- WINDLE, J., FARRELL, G., 2012, « Popping the balloon effect: Assessing Drug Law Enforcement in terms of displacement, diffusion, and the containment hypothesis », *Substance Use and Misuse*, 47, pp. 868-876.
- WOLA, 2004, « Drug War Paradoxes: The U.S. Government and Peru's Vladimiro Montesinos », *Drug War Monitor*, July 2004.
- WORLD BANK, 2004, *Afghanistan. State building, sustaining growth, and reducing poverty*, Washington, DC: World Bank.
- WYLER, L.S., COOK, N., 2009, *Illegal Drug Trade in Africa: Trends and U.S. Policy*, CRS Report for Congress, Washington: Congressional Research Service.

NOTES

1. Peter Reuter et Victoria Greenfield allèrent jusqu'à conclure un article portant sur la valeur des chiffres relatifs à l'économie des drogues illégales en appelant à ce que la mention « A utiliser avec grande précaution » accompagne toute donnée chiffrée ayant trait à l'économie de la drogue (Reuter, Greenfield, 2001 : 172).
2. "It's time that we start and come up with hard data that deals with the issue of whether or not interdiction is efficient and effective". Citée dans Schnaubelt (1994 : 244).
3. <http://www.tni.org/article/drug-war-skies> (page consultée le 26 janvier 2015).
4. <http://www.whitehouse.gov/ondcp/transit-zone-operations> (page consultée le 26 janvier 2015).
5. <http://www.globalsecurity.org/security/systems/mexico-wall.htm>; http://usnews.nbcnews.com/_news/2013/06/21/19062298-price-tag-for-700-miles-of-border-fencing-high-and-hard-to-pin-down; <http://www.bloomberg.com/bw/articles/2013-02-21/the-u-dot-s-dot-mexico-border-got-secured-dot-problem-solved#p1> (pages consultées le 30 janvier 2015).
6. <http://theweek.com/articles/466628/take-secure-usmexico-border> (page visitée le 6 février 2015).
7. <http://afriquedroque.blogs.rfi.fr/article/2013/09/26/droque-le-retour-des-mega-saisies-en-mediterranee> (page consultée le 30 janvier 2015).

RÉSUMÉS

Au regard de l'évolution des productions illégales de drogue des dernières décennies, et même des dernières années, le bilan de la prohibition mondiale apparaît clairement négatif. L'échec des mesures de lutte contre le trafic de drogue est tout aussi évident, ainsi que le montre cet article à travers l'étude succincte des dimensions frontalières du trafic terrestre entre l'Afghanistan et l'Iran, du trafic aérien depuis l'Amérique andine, et du trafic maritime transatlantique. En effet, en dépit d'une débauche de moyens financiers, humains, matériels, technologiques, et malgré des taux d'interception parfois élevés, le trafic de drogue n'a jamais été sérieusement et durablement remis en cause. Après avoir constaté et expliqué l'inefficacité de la lutte contre le trafic de drogue aux frontières, cet article estime qu'une politique efficace de lutte contre les trafics doit d'autant plus éviter le tout répressif que son efficacité est aussi faible que son coût est élevé. *In fine*, les efforts d'interdiction ne devraient pas seulement viser à réaliser des saisies et à renforcer les contrôles aux frontières mais aussi à rendre l'espace et les sociétés moins propices aux trafics.

Given the evolution of illegal drug production in recent decades and even in recent years, the outcome of global prohibition appears clearly negative. The failure of counter-trafficking measures is just as obvious, as shown at the border level in this article through the brief survey of ground trafficking between Afghanistan and Iran, of air trafficking from the Andes, and of transatlantic maritime trafficking. Indeed, despite a wealth of financial, human, material and technological means, and despite occasional high interception rates, drug trafficking has never been truly and durably challenged. After describing and explaining why counter-trafficking actions and policies have proved ineffective at the border level, this article posits that an effective counter-trafficking policy should avoid purely repressive approaches for their effectiveness is as low as their cost is high. In the end, interdiction measures should not be limited to interception actions and border control efforts but focus on making spaces and societies less conducive to trafficking.

INDEX

Keywords : drugs, trafficking, prohibition, effectiveness, borders

Mots-clés : drogue, trafic, prohibition, efficacité, frontières

AUTEUR

PIERRE-ARNAUD CHOUVY

Géographe chargé de recherche au CNRS (UMR 8586 Prodig). www.geopium.org

pachouvy@geopium.org