Trafic de drogue par voie maritime en côte d'ivoire, au port de San-Pedro

DADIE SERGE DEMARCIO,
Doctorant
KOUASSI Koffi Justin,
Maître de Conférences
Laboratoire d'Etudes de la Prévention de la Délinquance et des Violences (LEPDV)

Résumé :

En 2022, une enquête pour trafic internationale de drogues menée par les autorités ivoiriennes conduit à la saisie de 1,889 tonne de cocaïne dans la ville portuaire de San Pedro. Il ressort des investigations que le trafic de drogues transite aussi depuis plusieurs décennies par cette partie du pays, pour atteindre l'Europe et les zones du sahel contrôlées par les terroristes.

Cette étude a pour objectif d'analyser la réponse de l'Etat de Côte d'Ivoire face au trafic de drogues au port de San Pedro. Il s'agit de décrire le contrôle social formel afin d'identifier les causes des insuffisances constatées dans la lutte contre la drogue. Les données ont été recueillies à partir de l'étude documentaire, de l'observation non participante, de questionnaires et d'un entretien semi-directif. Les participants sont au nombre de 47, composés d'agents de la sûreté portuaire, d'opérateurs portuaires, de trafiquants de drogues et de riverains.

Les résultats révèlent un trafic international de drogues organisé en zone portuaire et en zone Hors-Port de San-Pedro. Les trafiquants utilisent les acteurs du système de lutte et développent de nouvelles méthodes de dissimulation de la drogue pour contourner la politique de répression de l'Etat.

En réaction à ce trafic, l'état mène une synergie d'actions antidrogues cordonnées autour de trois axes : un renforcement législatif et institutionnel, des opérations de démantèlement et le renforcement de la

coopération régionale et internationale. Toutefois, au regard des résultats limités de telles actions, l'étude recommande que la lutte prenne l'allure d'une réponse stratégique de l'Etat aux nouvelles tactiques criminelles des trafiquants.
Mots clés : *trafic de drogues-voie maritime-contrôle social-prévention situationnelle*

Summary :

In 2022, an investigation into international drug trafficking conducted by Ivorian authorities led to the seizure of 1.889 tonnes of cocaine in the port city of San Pedro. Investigations revealed that drug trafficking has also been passing through this part of the country for decades, en route to Europe and terrorist-controlled areas of the Sahel.
This study aims to analyze the response of the Ivorian state to drug trafficking at the port of San Pedro. It seeks to describe formal social control mechanisms in order to identify the causes of the shortcomings observed in the fight against drug trafficking. Data were collected through a review of documents, non-participant observation, questionnaires, and a semi-structured interview. The 47 participants comprised port security personnel, port operators, drug traffickers, and local residents.
The findings reveal organized international drug trafficking within the port area and the area outside the port of San Pedro. Traffickers exploit those involved in enforcement efforts and devise new concealment methods to circumvent state suppression policies. In response to this trafficking, the State is implementing coordinated anti-drug measures based on three pillars: legislative and institutional strengthening, dismantling operations, and enhanced regional and international cooperation. However, given the limited results of these actions, the study recommends that the fight against trafficking evolve into a strategic state response to the traffickers' new criminal tactics.
Mots clés : *drug trafficking – maritime route – social control – situational prevention*

Introduction

Le Golfe de Guinée représente un véritable carrefour maritime entre l'Afrique, l'Europe, l'Amérique et l'Asie. C'est une aire de transit qui relie une dizaine de ports les plus importants de la zone (Abidjan, San Pedro, Accra, Lomé, Cotonou, Lomé, Warri, Port Harcourt, Douala, Port Gentil, Pointe Noire et Matadi) au reste du monde (Yapo, 2013). Les routes maritimes passant par le Golfe de Guinée vers les Etats-Unis d'Amérique (USA) et l'Europe sont directes, plus courtes, sans détours, plus aisées à parcourir et donc moins coûteuses (Balde, 2012). Cependant, le Golfe de Guinée (GG) est un espace maritime de plus en plus en proie à l'insécurité maritime. Parmi les activités illicites qui menacent la sûreté maritime des états côtiers de la région, le trafic de drogues semble le plus organisé, le plus reçurent. L'Office des Nations Unies Contre la Drogue et le Crime (ONUDC, 2025), révèle que le Golfe de Guinée est non seulement intégré aux routes mondiales du narcotrafic, mais il est aussi un marché de consommation de drogues en croissance. D'ailleurs dans son rapport de 2023, l'ONUDC s'inquiétait déjà de la hausse des quantités de drogues à destination de l'Europe qui transitent par l'Afrique de l'Ouest (ONUDC, 2023). Cette partie du continent serait devenue en quelques années une zone de forte consommation de cocaïne, de cannabis et d'opioïdes et du tramadol. Selon les données de cette organisation, entre 2019 et 2021, près de 47,5 tonnes de cocaïne ont été saisies dans la région, un chiffre en constante progression. En effet, la marine française a intercepté près de 10 tonnes de cocaïnes sur un navire sans pavillon qui naviguait au large des côtes de l'Afrique de

l'Ouest en 2025. Lors d'une précédente opération de la marine française en 2021 dans la même zone, 6 tonnes de drogues avaient été saisies (OICS, 2025).

De nombreux spécialistes observent que ce trafic de drogues semble largement organisé par des groupes ou des réseaux criminels polyvalents (Nellemann, Henriksen, 2018). Les modes de transit se sont démultipliés au travers de frontières poreuses provoquant l'explosion du nombre de consommateurs et du type de produits vendus dans divers pays (Zaluar A., 2001). Dans leurs stratégies d'acheminement de la drogue, les trafiquants exécutent souvent une séquence d'opérations et de transactions qui composent la chaîne de distribution et qui impliquent de nombreux individus (Natarajan, Zanella et Yu, 2015). Ces réseaux criminels utilisent pour la plupart des structures commerciales légales pour masquer leurs activités illicites et rendre possible les flux financiers illicites. En outre, les criminels utilisent des appels chiffrés ou codés, les réseaux sociaux, les services de messagerie instantanée pour échanger entre eux, et pour s'adresser aux éventuels clients (OICS, 2021). Les trafiquants jouent également sur la corruption des forces de l'ordre, ce qui rend propice le trafic et des inégalités, qui créent à leur tour la hausse du taux de criminalité (Lacera, 2017).

Face à l'ampleur du phénomène, le dernier rapport de l'ONUDC (2024), suggère le renforcement de la coopération transfrontalière, le renseignement, le suivi financier et l'harmonisation juridique entre les pays. Ces mesures sont préconisées au sein de l'Union Européenne ou l'accent est mis sur l'amélioration des systèmes d'échange d'information entre unités Opérationnelles, l'établissement de mesures

pour l'évaluation des risques et le contrôle de nouvelles drogues de synthèse (Maugard, 2025). Toutefois, même si elles mettent tout en œuvre pour contenir ce fléau, les institutions de lutte sont submergées par un ensemble de contraintes créant des distorsions dans leurs pratiques professionnelles (Scherr, 2015). Pittoé (2006), constate que les structures policières et judiciaires en dépit des pouvoirs dérogatoires n'arrivent pas à résoudre le problème des drogues. En effet, la lutte, malgré d'immenses moyens, manque de coordination et se heurte aux murs du respect des droits de l'Homme (Pouly, 2019). Les acteurs désignés en première ligne du combat sont coincés par des réalités pénales inadaptées aux ambitions politiques, aux limites procédurales cadencées par des influences jurisprudentielles. Ils sont démunis pour agir avec célérité sur le déroulé du procès pénal tant ce dernier subit de multiples influences (Schiray, 2001). Ces difficultés amarrées à la drogue seraient également liées à l'inadéquation entre les instances de régulation, locales, nationales et internationales, et les niveaux spatiaux et temporels des activités économiques, sociales et politiques dans de nombreux pays (Zaluar, 2001). Dans ce contexte, Léon, (2022) préconise que le phénomène ne soit pas traité par une justice isolée, mais plutôt une justice dont les forces de l'ordre dominent le processus de lutte.

En Cote d'Ivoire, les saisies de drogues sont récurrentes. Selon les données policières les ports d'Abidjan et de San-Pedro seraient les principaux points d'entrée des drogues dans le pays. D'ailleurs, dans la ville portuaire de San Pedro, la police nationale avait saisi en 2022, mille six cent cinquante (1650) plaquettes de cocaïne, soit une tonne et

huit cent quatre-vingt-neuf kilogrammes de cocaïne (1,889 tonne de cocaïne). Par ailleurs, ces saisies se sont poursuivies dans certaines villes du littoral notamment à Adiaké ou 400 plaquettes de cannabis ont été saisies en 2024. En 2021, les gendarmes avaient intercepté 1,56 tonne de cocaïne en provenance d'Amérique latine. Un an plus tôt, plus de 400 kg de cocaïne avaient été saisis dans les eaux territoriales ivoiriennes, à bord d'un navire marchand, en provenance du Brésil.

Pour tenter d'endiguer ce phénomène, des initiatives d'ordre juridiques, institutionnelles et opérationnelles ont été entreprises par les autorités ivoiriennes. Cependant, en dépit de toutes les actions, le trafic de drogues par le port de san Pedro continue de prospérer, s'adaptant aux mesures répressives. Cette résilience des trafiquants soulève des interrogations sur la capacité de l'Etat à lutter efficacement contre le trafic de drogues. En quoi le trafic de drogues au port de San-Pedro est-il le résultat d'une adaptation des trafiquants aux stratégies de lutte de l'Etat ? comment l'Etat doit il apporter une réponse efficace au trafic de drogues au port de San-Pedro ?

Comprendre comment l'Etat lutte contre le trafic de drogues est essentiel pour saisir les stratégies de contournement des trafiquants et proposer des mesures d'adaptation de la police. L'objectif de cette étude est d'analyser la réponse de l'Etat de Côte d'Ivoire face au trafic de drogues au port de San Pedro afin de proposer des mesures adaptatives aux stratégies des délinquants.

L'étude s'appuie sur la théorie stratégique du contrôle social Cusson (1993). Elle préconise qu'il faut adapter les actions posées dans le but de réduire la probabilité qu'un crime ne

soit commis aux stratégies et aux tactiques des criminels. Ces derniers étant considérés comme des acteurs capables de choix, adaptables, opportunistes et sensibles aux sanctions, l'auteur préconise des mesures capables d'augmenter les difficultés de réalisation des délits. Dans le cas du trafic de drogues, il faudrait que les mesures de lutte soient une réponse stratégique des structures de répression aux nouvelles tactiques des délinquants.
L'étude comprend trois parties, la manifestation du phénomène du trafic de drogue, la réponse de l'Etat et les nouvelles stratégies criminelles des délinquants.

II- Methodologie

1- Site et participants

L'étude se déroule dans la zone portuaire de San Pedro, située sur le littoral de l'océan Atlantique. C'est la deuxième ville économique et le premier port d'exportation du cacao de la Côte d'Ivoire. Cette ville est à la fois, un carrefour industriel, portuaire et balnéaire. Dans le souci d'obtenir des informations variées sur le sujet, notre population est composée de catégories spécifiques de la communauté portuaire. Ainsi, sur la base de l'échantillonnage par choix raisonné et l'échantillonnage accidentel, quarante-sept (47) personnes ont participé à l'étude. Des membres du comité local de sûreté portuaire (Capitainerie, autorité portuaire les affaires maritime, police nationale, police des frontières, douanes et gendarmerie, justice), chargés de la coordination globale de la sécurité et de la sûreté du Port de San-Pedro. Des (ex) trafiquants, qui maitrisent des informations

internes sur les réseaux du trafic. Des opérateurs portuaire (dockers, transitaire, agent portuaire, pêcheurs marins, pécheur artisanal), qui sont des acteurs de la communauté portuaire. Les riverains (population riveraine), pour apporter un point de vue externe et communautaire. Les participants devraient avoir des informations sur le mode opératoire des trafiquants de drogues, les stratégies de lutte des forces de sécurité, les modes de contournement utilisés par les délinquants et une connaissance du trafic de drogues.

2- Méthodes de collectes et d'analyse des données

La collecte d'information s'est déroulée entre Févier 2024 et Mars 2026 en parcourant la zone portuaire du Port Autonome de San-Pedro. L'étude documentaire, l'observation non participante, des questionnaires et un entretien semi-directif ont permis de recueillement des données. L'accès aux trafiquants de drogues dans la zone a été facilité par un trafiquant rencontré au quartier Bado. Grace à son intervention, nous avons échangé avec les gérants de fumoirs de drogues de la ville et ainsi d'avoir plus d'informations sur l'activité de drogues dans cette zone. Nous avons aussi échangé avec des trafiquants appréhendés qui étaient toujours dans les couloirs de la police et de la gendarmerie.
Les entretiens ont porté sur la structuration du trafic de drogues, le mode opératoire et notamment le contournent des dispositifs de sécurité par les trafiquants. Pour compléter les informations, nous avons révisé des éléments d'enquêtes et de compte rendus du procès du trafic international de cocaïne entre San Pédro et Abidjan qui a pris fin le 7 Mai 2024 à Abidjan après 20 mois d'enquête et

3 mois de procès.
Concernant les forces de sécurité, les items ont porté sur les saisies, les modes opératoires des trafiquants, les insuffisances des dispositifs de lutte. Les données ont fait l'objet d'une analyse qualitative avec parfois une analyse de contenu des expressions, et significations employées par les trafiquants.

III. Resultats.

1. Manifestation du trafic.

1-1-

cteurs et types de drogues

Au cours de notre enquête, nous avons constaté que la manifestation du phénomène est l'œuvre d'une criminalité organisée structuré autour d'une chaine fractionnée, segmentée. Avec des rôles différentiés à chaque maillon de la chaine. Les principaux responsables au niveau des maillons de sa chaine sont notamment les commanditaires, les intermédiaires, les logisticien et transitaires, et de complices portuaire, transporteurs, distributeurs. Toutes les drogues qui transitent par le port (cocaïne, héroïne, cannabis, nouvelles substances psychoactives) proviennent des pays de l'Amérique latine (Pérou, brésil, Bolivie, Colombie) Asie, Moyen-Orient, Amérique du Nord. Les trafiquants utilisent le Port de San Pedro pour accéder à leur destination finale l'Europe et certains pays de l'Afrique de l'Ouest et du Nord.

1-2- Mode opératoire des trafiquants

La drogue par la voie maritime est dissimulée dans les conteneurs de marchandise puis réceptionner au Port de San-Pedro pour être conduit dans un lieu de stockage ou elle est fractionnée afin d'être redistribuer et/ou réorientée à des destinations finales, toujours par des techniques de dissimulation en lien avec le type de moyen de transport navals utilisé. Selon les enquêteurs de la sûreté du port, la drogue est généralement dissimulée dans les sacs de cacao, soit de café, de produits agricoles, de bois ou de minerais. Lorsque le trafic transite par la zone « Hors Port », l'opération est coordonnée avec le réseau local chargé de récupérer la drogue à travers des techniques de largages en mer ou par transbordement. Cette drogue est récupérée par des bateaux de pêches, soit par des embarcations motorisées, soit par des pirogues ou des vedettes. Le produit est ensuite transporté vers des débarcadères formels ou informels, soit des villages de pêcheurs ou sur des plages isolées. D'où cette drogue est transportée dans des lieux de stockage, ou elle est fractionnée, redistribuer et/ou réorienter à des destinations finales toujours, grâce à des techniques de dissimulation en lien avec le moyen de déplacement (naval, aérien, terrestre).

Pour convoyer la drogue à Abidjan, certains passeurs utilisent des sacs de voyage, des sacs de transport de produits agricoles (cacao, riz, arachide) appelés bôrô, des sacs contenant des écorces d'arbres. D'autres remplissent les bidons de conservation d'huile (20 litres), ou cachent le produit dans des chargements de manioc ou dans la

nourriture pour bétail afin de passer les barrages. Les drogues sont aussi camouflées dans les moyens de transport, les bagages, sous les sièges, au double fond du coffre, dans les garnitures intérieures des portières ou les valises à double fond. Le trafic de drogues à San Pedro semble résister aux politiques de lutte engagées par l'Etat. Les trafiquants arrivent à contourner les mesures de l'Etat et continuent d'utiliser le port comme une zone de passage de la drogue à destination de l'Europe. Cependant, il y'a lieu de décrire la lutte contre la drogue au port de San Pedro.

2- Réponse de l'Etat face au trafic de drogue.

2-1- oopération internationale et régionale

Pour renforcer et équilibrer la politique de lutte contre la drogue, le gouvernement ivoirien a procédé au renforcement du cadre juridique par la ratification de l'ensemble des conventions Onusiennes relatives aux drogues. A cet effet, la Côte d'Ivoire collabore avec des partenaires internationaux comme ONUDC, INTERPOL afin de renforcer les capacités de contrôles des conteneurs, la surveillance des cargaisons de cacao et l'amélioration de la sécurité portuaire. Avec une coordination policière qui permet de mieux identifier les trafiquants internationaux, de participer à des Operations conjointes, de renforcer ces capacité techniques et analytiques. Au niveau de la coopération sécuritaire sous régionale, l'Etat ivoirien fait partie intégrante d'une plateforme de mécanismes sous régionaux (CEDEAO/UEMOA), qui surveille les flux maritimes. Celle-ci permet à l'Etat ivoirien de bénéficier

d'échanges d'informations sur les réseaux criminels afin de minimiser leurs déplacements vers les ports de la sous-région, et donc du port de San-Pedro. A travers le comité des chefs de police d'Afrique de l'ouest (WAPCCO) et le réseau des autorités judiciaires et procureurs (WACAP) qui est plus associé à un programme d'action régionales de lutte contre le trafic de drogue et le crime organisé sur la côte ouest africaine. Ces plateformes permettent l'échange d'informations, la coordination des enquêtes transfrontalières, l'harmonisation des méthodes de lutte contre le crime organisé.

2-2-
rsenal législatif et institutionnel national renforcé

Au niveau législatif et structurel, l'Etat a adopté la loi n°2022-407 du 13 juin 2022 portant lutte contre le trafic et l'usage illicites de stupéfiants, des substances psychotropes et leurs précurseurs en Côte d'Ivoire. Cette loi a trois (03) axes stratégiques dont le premier axe est de travailler à réduire l'offre, le deuxième est de travailler à réduire la demande et le troisième concerne la coopération internationale. Par ailleurs, pour réduire les capacités des groupes criminels, l'Etat prévoit le renforcement du dispositif opérationnel grâce à la création et l'équipement de structures nouvelles de lutte contre la drogue à la Police, la Gendarmerie, aux Douanes, aux Eaux et Forêts et aux Affaires Maritimes. Enfin, l'Etat envisage la révision du cadre stratégique à travers l'élaboration d'un Plan National Intégré (PNI) de lutte contre la drogue; une stratégie Nationale de lutte contre la criminalité organisée de même

que le renforcement du dispositif de prévention et de réinsertion à travers la formation et l'encadrement de la population et surtout de la jeunesse ivoirienne, afin qu'elle se détourne des déviations et des comportements à risque.

2-3- pération de terrain et démantèlement des réseaux

L'Etat ivoirien a mené des actions concrètes et significatives contre le trafic de drogues au port de San-Pedro. Au cours de la période de 2010-2018, l'Etat passe d'une surveillance générale à une lutte spécialisée contre le narcotrafic avec le déploiement des unités spécialisées de gendarmerie et de police en zone portuaire. A partir de 2019, l'Etat multiplie les saisies de drogues et démantèle les réseaux. Entre 2022 et 2025, les autorités ont interpelé 44 trafiquants impliqués et procédé à la saisie de 2,075 T de cocaïnes, de 14 Kg de cannabis, 927 Kg de médicaments détournés et 1000 comprimés de tramadol. Une vaste répression judiciaire avec un procès majeur qui a fait, 13 condamnés à 10 Ans, le démantèlement de réseaux structuré reliant le Port de San-Pedro au trafic international a abouti à la saisie de plus de 2 T de cocaïnes, et l'arrestation de l'espagnol Miguel Angel Devesa Mera, l'un des commanditaires du système, avec d'autres acteurs étrangers (colombiens, espagnol, nigérian). Par ailleurs, on observera une intensification des actions policières plus particulièrement les Opérations éperviers, opérations de sécurisations périodiques, l'augmentation des contrôles physique dans les conteneurs, renforcement des contrôles portuaires, surveillance renforcée des cargaisons sensibles.

En somme, depuis la montée en puissance de lutte contre le

trafic de drogue au Port de San-Pedro, plusieurs action concrètes et significatives au résultats probant ont été enregistré.

3-Évaluation de l'efficacité de la politique criminelle de l'Etat

En dépit de son efficacité, la politique criminelle en matière de trafic de drogues au port de San- Pedro montre quelques limites. L'enquête a permis de constater chez les trafiquants une évolution des techniques d'approvisionnement et d'acheminement de la drogue et une multiplication des Stratégies d'évitement du contrôle sociale.

3-1- Évolution des techniques d'approvisionnement et d'acheminement de la drogue

- Fragmentation des chaînes d'approvisionnement de la drogue

Les trafiquants recrutent plusieurs individus qu'ils repartissent en petits groupes qui exécutent des tâches spécifiques. Un premier groupe est chargé de passer la frontière, un second transporte la marchandise dans les lieux tenus secrets, puis un autre se charge de la commercialisation. Ces groupes sont autonomes les uns des autres, au point où il est parfois difficile pour les services de police de remonter la chaine de distribution. Ces groupes sont surtout hiérarchisés, plus innovants et capables de s'adapter en cas d'intervention de la police. Ils s'installent de manière souterraine, se font discrets sans user de violence, parfois après négociation avec les populations à qui ils

promettent protection et aides financières. En opérant ainsi, les groupes criminels se protègent des interventions de détection et de répression.

• Utilisation de sociétés écrans

Les trafiquants créent des sociétés écrans pour justifier les transferts de fonds et blanchir l'argent tiré de la vente de drogues. Dans le cas du trafic international de cocaïne, le cerveau présumé de l'affaire, un ancien policier espagnol, est établi depuis 2018 à San Pedro comme patron de deux sociétés-écrans. Il s'agit de Kibor Africa et Sentinel Company, dont l'activité changeait au gré des interlocuteurs.

• Installation de laboratoires

Les acheteurs potentiels sont trouvés et contactés par les trafiquants. Aussi, de petits laboratoires servant à couper la drogue sont créés dans un appartement choisi dans un quartier huppé d'Abidjan. Une fois la drogue importée, elle est coupée, empaquetée et estampillée de logos fantaisistes de marque de voiture, de chaussure ou autres. Elle est ensuite distribuée en petites quantité au niveau local via les hôtels, restaurants, boites de nuits et la grande partie est vendue aux gros acheteurs de la sous-région. Lorsque la marchandise vient de l'Amérique du sud et donc supposée de bonne qualité, elle est coupée et destinée à de gros acheteurs venus de toute la sous-région (Des Nigérians, des Béninois, des Sénégalais, Mais surtout des Ghanéens) ou exportée en Europe. Cette méthode brouille les piste de la police.

• Corruption à grande échelle

Les gains sont utilisés pour financer un recours systématique et massif à la corruption. Dans le cas du trafic de cocaïne, les narcotrafiquants ont utilisé divers personnalités physiques et morales pour le convoyage de la drogue, son stockage et sa commercialisation. Un conseiller régional de San Pedro ; le chef de la base navale de San Pedro ; le commissaire, chef de la police criminelle de San Pedro ; des officiers et sous-officiers des forces de sécurité ; un ex-directeur régional de la Compagnie ivoirienne d'électricité (CIE) ; des hommes d'affaires exerçant dans le milieu de la pâtisserie et de la boulangerie, du bâtiment, de l'hôtellerie et de la sécurité privée ont tous participé chacun à son niveau à l'organisation

• Sécurisation des communications et des transactions des produits

Pour sécuriser les communications, les narcotrafiquants utilisent des appareils non Android sans connexion Internet appelés « djomolo » à Abidjan. Ces petits téléphones impossibles à localiser sont vendus entre 3.000 et 10.000 FCFA dans les marchés. Dans le cas du trafic international de cocaïne, c'est le commissaire de la police criminelle de San Pédro qui a été chargé d'acheter « des petits téléphones à 10 000 francs CFA » pour le compte du narcotrafiquant et ses hommes. Grâce à ces méthodes, Miguel Devesa avait accès à toute l'administration grâce à ses liens avec un élu du conseil régional de San Pedro.

Une riposte appropriée suppose la mise en place de certaines mesures. Éventuellement, adapter les stratégies de lutte

contre la drogue à San Pedro aux stratégies de contournement des délinquants

Discussion

La discussion des résultats se structure autour des points saillants tels que la structuration du trafic de drogues à San Pedro, la réaction de l'Etat de Côte d'Ivoire et l'analyse de cette réponse.

Concernant la structuration du trafic de drogues, l'étude a permis de découvrir le phénomène comme l'œuvre d'une chaine fractionnée segmentée en plusieurs groupes indépendant relié entre eux avec des rôles spécifiques. Des commanditaires qui sont les cerveaux, les intermédiaires chargés de la coordination, les logisticiens et transitaires organisent le transport, le stockage de la substance. Pendant que le transitaire gère les formalités douanières, les complices portuaires facilitent les différents mouvements de la drogue, les transporteurs déplacent les cargaisons d'un lieu à l'autre. Enfin, les distributeurs reçoivent la marchandise et la mette sur le marché final. En outre, nous constatons que les réseaux criminels organisés du trafic de drogue, changent régulièrement de route pour contourner les zones de surveillance renforcées. Ce qui explique l'existence de point de transit secondaire en dehors du Port de San-Pedro, la zone « Hors Port ». Sur ces points, les résultats de l'étude sont en adéquation avec les travaux de certains chercheurs. On note notamment les résultats de

Nellemann et Henriksen, (2018) qui mettent en évidence le contrôle du trafic de drogues par des réseaux criminels ou des groupes relativement structurés. Les réalités de San Pedro sont également partagées par Zaluar (2001) qui décrit aussi les moyens de transit diversifiés avec des acteurs polyvalents et (Natarajan, Zanella et Yu, 2015) qui mettent en évidence à l'instar de nos résultats, la complexité du circuit d'approvisionnement. Ces différentes études confirment nos résultats quant à la diversité des tactiques criminelles utilisées par les trafiquants pour approvisionner leurs bases via le port de San Pédro.

Concernant le contrôle social formel contre le trafic de drogues, l'étude a montré que pour réduire les capacités des groupes criminels qui opèrent au port de San Pedro, l'Etat a renforcé le dispositif opérationnel par la création et l'équipement de structures nouvelles de lutte à la Police, la Gendarmerie, aux Douanes, aux Eaux et Forêts et aux Affaires Maritimes. Aussi, l'Etat a multiplié les saisies afin d'augmenter les pertes financières des trafiquants. Cette description de la réponse de l'Etat correspond aux suggestions de l'ONUDC (2024) portant sur le renforcement de la coopération, le partage des informations entre les Etats. Les travaux de de Maugard (2025) soutiennet nos résultats sur le renforcement de la politique de lutte. Enfin, sur l'analyse de la réaction de l'Etat, l'étude montre que malgré les efforts déployés pour contenir la persistance de ce trafic, ils demeurent insuffisants en raison des facteurs liés de la position géographique stratégique du Port de San-Pedro et de la surveillance limitée de son large. Les investigations montrent aussi que l'Etat ivoirien ne dispose pas encore de grands moyens pour assurer une pleine

sécurisation de son espace maritime. Il y'a un manque de moyens adéquats aux structures de lutte, associé à la faible et difficile collaboration entre les structures de lutte et la réticence des populations à dénoncer les auteurs de trafic illicite. Il y'a également la corruption de certains agents de répression qui résistent moins aux propositions financières des trafiquants, ainsi que les interventions nombreuses et intempestives de certaines autorités en faveur des trafiquants. Dans leurs différents travaux respectifs, Schiray (2001) et Léon (2022) ont fait le même constat dans la lutte contre la drogue. Les auteurs concluent que les difficultés liées à la lutte contre la drogue sont multiples et portent sur l'inadéquation entre les instances de régulation, les niveaux spatiaux et temporels des activités économiques, sociales et politiques dans de nombreux pays (Zaluar, 2001). Au demeurant, ces travaux valident des travaux antérieurs qui confirment la nécessité pour l'Etat d'adopter sa politique criminelle en fonction des stratégies des délinquants pour la rendre efficace. Dans cette perspective, la théorie stratégique du contrôle social utilisé est validée.

Conclusion

L'étude a porté sur le trafic de drogues au Port de San-Pedro en Côte d'Ivoire, devenu depuis quelques années une zone de transit du commerce de la drogue vers l'Europe. L'objectif de l'étude était d'analyser la réponse de l'Etat face à ce trafic afin d'identifier les causes des insuffisances constatées dans la lutte contre le trafic de drogue dans la zone. La démarche méthodologique a reposé sur l'étude documentaire, l'observation non participante, de

questionnaire et d'un entretien semi-directif, avec des données recueillies auprès de 47enquètés. L'analyse des données recueillies révèle que les narcotrafiquants transforment la Côte d'Ivoire en un point névralgique pour le transit et la consommation de drogues. Ce trafic pose également de graves défis sociaux, économiques et sanitaires pour la Côte d'Ivoire. Toutefois, pour parvenir à leur fin, les trafiquants n'affrontent plus les acteurs de la sécurité, mais ils les utilisent désormais comme moyens de contournement ou d'adaptation au contrôle social formel. Par conséquent, l'étude recommande renforcer la surveillance du domaine maritime au large de San-Pedro et de former davantage les acteurs de la sécurité aux valeurs professionnelles, ce qui pourrait renforcer leur intégrité et leur capacité à contrer efficacement le narcotrafic, tout en rétablissant la confiance du public envers les institutions de sécurité. Il est crucial que les autorités gouvernementales, les organisations non gouvernementales et la communauté internationale collaborent pour développer des stratégies durables afin de lutter contre ce phénomène croissant au Port de San Pedro.

Bibliographie

ARSENEAULT Catherine, 2012. Evaluation des effets du programme d'intervention en toxicomanie offert par le centre de réadaptation en dépendance de Québec à l'établissement de détention de Québec. Université du Québec à trois rivières : centre international de criminologie comparée.

ALEJANDRO Léon, 2022. « Jefas de perfil bajo en el narcomundo. Las mujeres 'invisibles' de las organizaciones ». Cuadernos de Humanidades, 35, p.122-134.
BALDE Hassatou, 2012. « stop à la piraterie dans le Golfe de Guinée », Juralex Africa Comilas Gentium, 28 décembre 2012.
BAMBA Ladji, 2012. « Contrebande des marchandises aux entrée routiers du territoire douanier de la Côte d'Ivoire : Cas du district d'Abidjan ». Université de Cocody. Doctorat en Criminologie.
BAWA Christian, 2025. Criminalité maritime sur le littoral ivoirien : cas du Port d'Abidjan, Université Felix Houphouët Boigny de Cocody. Doctorat en criminologie.
COMMISSION EUROPEENNE, 2013. Communiqué de presse : « nouvelle initiative de l'Union Européenne pour lutter contre la piraterie dans le Golfe de guinée », Bruxelles, 10 janvier 2013.
DUBREUIL Camille., OLIVIER Mathieu.2012. « l'Afrique n'est plus seulement un acteur passif dans le trafic de drogue, la consommation augmente », Jeune Afrique, 24 avril 2012.
INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012. le Golfe de Guinée : « la nouvelle zone à haut risque », rapport Afrique n° 195, 12 décembre 2012.
LUNTUMBUE Michel, 2011. « Piraterie et insécurité dans le golfe de guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale », Chercheur au GRIP 30 septembre 2011.
SCHIRAY Michel, 2001. « Introduction : trafic de drogue, organisation criminelles et politiques publiques de contrôle ». Revue internationale des sciences sociales, vol. 53, n°169, p.389-396.

MEHDI, Djazira. 2015. Les instruments de lutte contre le blanchiment d'argent en Algérie. Faculté de Droit. Université Nice Sophia Antipolis.
PIBASSO, Achille. 2009. Golfe de Guinée : « enjeux sécuritaires autour du pétrole », les Afriques, Douala.
PAYTAUDEAU,Stéphanie. 2012. Dossier « la sécurité maritime », partenaire sécurité défense n° 267.
VOGEL, Augustus, 2011. « Relever les défis de la sécurité maritime en Afrique grâce aux investissements en science et technologie », Bulletin de la sécurité africaine, N°10 (Washington, DC : Nation Défense University Press).
OFFICE DES NATIONS UNIES CONTRE LA DROGUE ET LE CRIME, 2025. Rapport mondial sur la drogue 2025. Nations Unies, Vienne, 2025.
WEINBERGA, David. 2011. institut national des hautes études de la sécurité et de la justice INHESI, Drogues, enjeux internationaux « réseaux criminels et cannabis Indoor en Europe », OFDT, n°1.
YAPO Marina. 2013. « La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de guinée : cas de la cote d'ivoire et du Nigeria » ; Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon 2012-2013.
ZALUAR, Alba, 2001. « Violence à Rio de Janeiro : styles de loisirs, de consommation et de trafic de la drogue ». Revue internationale des sciences, vol.53, n°169, p.407-417.