

Mondialisation criminelle

La contrefaçon de marchandises et le rôle des territoires : la géographie mouvante d'un trafic illicite

dimanche 19 mai 2019, par [Jérémy LACHARTRE](#)

Parmi les aspects de la « *face noire de la mondialisation* », les trafics illicites transcontinentaux demeurent grâce au décloisonnement du monde, avec une ouverture des frontières favorisant les espaces de libre-échange. Le trafic de contrefaçon de marchandises profite en effet des moyens de transport modernes - notamment maritimes - et s'imisce dans le flux croissant des marchandises licites à travers le monde. Le difficile contrôle de la sous-traitance, le gigantisme des projets de développement des infrastructures logistiques et l'accroissement des zones franches testent toujours un peu plus la résilience des pouvoirs publics face aux mécanismes de la mondialisation économique. Illustré de deux cartes.

CONSIDEREE par certains comme le trafic du XXI^{ème} siècle [1], la contrefaçon de marchandises préoccupe par son efficacité à prospérer à l'échelle planétaire. Portant atteinte aux droits de propriété intellectuelle (DPI), le commerce du faux nuit à la capacité d'innovation, met en péril des industries qui font face à une concurrence déloyale, entraînant des pertes économiques pour les entreprises et les États. Outre les enjeux économiques, les experts et les entités institutionnelles mettent en garde contre une activité liée à la criminalité organisée, qui permet de mettre sur le marché des produits de consommation courante nuisibles pour la santé des consommateurs. Jouissant des outils de la mondialisation tels que le libre-échange, l'intensification de la sous-traitance internationale, le développement des transports, le phénomène profite également de la présence des frontières politiques. Celles-ci sont utilisées par les trafiquants-contrefacteurs pour profiter des avantages de la mondialisation économique en termes de différence de coût de production ou de fluidité du commerce international selon le cadre national. Cela leur permet de contourner aussi - et surtout - les contraintes, en bénéficiant des disparités législatives entourant le DPI, des inégalités de la réponse publique face à la contrefaçon selon les États, pour produire, acheminer et écouler des contrefaçons en quantité industrielle.

En quoi le territoire peut-il être ainsi un lieu de profitabilité pour le trafic de contrefaçon de marchandises ?

Cet article propose de mettre en lumière des territoires qui expliquent la prospérité de ce trafic illicite en raison de leurs rôles dans la mondialisation économique. Il s'agit également de considérer la présence de territoires qualifiés d' « espaces de non-contrôle » sur lesquels l'autorité de l'État (et de ses institutions) est fragilisée notamment par des conflits armés, des phénomènes de corruption, ou encore l'omniprésence d'une influence criminelle. Cet article veut ainsi apporter quelques éléments de réflexion sur une « géographie de la contrefaçon » dont les dynamiques territoriales sont liées à l'évolution de la mondialisation et aux interventions limitées des services en charge de l'application de la loi sur le territoire.

I. La mondialisation économique : une aubaine pour le trafic de contrefaçons

Parmi les nombreux outils de la mondialisation économique, l'internationalisation des entreprises et la multiplication des sous-traitants à travers le monde permettent à la contrefaçon de marchandises de se développer. [La progression des échanges mondiaux de marchandises conteneurisées est également à l'avantage d'un trafic qui s'immisce allègrement dans le flux croissant des produits licites](#). Malgré l'explosion du Fret express et postal, l'essor du Fret aérien et la progression des transports routiers et ferroviaires, la voie maritime – premier mode de transport international de marchandises – figure encore aujourd'hui comme un des moyens d'acheminement privilégié de la contrefaçon. Dans un contexte de compétitivité entre structures portuaires, des États en faveur du commerce mondial de marchandises participent à la diffusion de biens contrefaits à l'échelle du monde.

Pays de sous-traitance et leurs évolutions : vers l'éclatement de territoires à risques en matière de contrefaçon ?

On fait ici référence à « *l'accélération sans précédent de la liberté de délocalisation des firmes dans l'espace mondial [2]* ». Les stratégies de délocalisation ont accentué le « risque contrefaçon » dans certains pays de production dans lesquels les législations sont faibles ou contournables en matière de Propriété intellectuelle (PI). Principal fournisseur de produits manufacturés contrefaisants à l'échelle du monde, [la République populaire de Chine](#) demeure un exemple probant. Si de nombreuses unités de production de faux subsistent sur son territoire, celles-ci suivent les tendances de la délocalisation vers ses pays voisins. L'apparition de « pays satellites » résulte effectivement des moyens anti-contrefaçons mis en place par les autorités chinoises depuis une dizaine d'années, mais aussi (et surtout ?) d'une montée des coûts de production avec notamment une augmentation des salaires en Chine, ce qui revient pour les entreprises à délocaliser les usines au Cambodge, au Bangladesh, au Vietnam, au [Myanmar](#), à Taiwan où le prix de revient est désormais plus avantageux. Ces pays de sous-traitance sont encore peu soucieux du phénomène de contrefaçon et du respect de la propriété intellectuelle : « *Actuellement au Myanmar, la protection de DPI est quasi inexistante en réalité [3]* ». D'autres pays pourraient également devenir des États sensibles en matière de contrefaçon sur [le continent Africain](#). Bénéficiant d'une main d'œuvre moins chère et d'une logistique peu coûteuse, des sociétés et usines de produits manufacturés chinoises s'implantent en Éthiopie, où les autorités locales sont encore très peu sensibilisées aux infractions des DPI. L'État chinois pourrait-il ainsi ne plus devenir le principal point noir de la contrefaçon dans les prochaines décennies ? Avec une très forte demande de brevets et d'enregistrements de marques ces dernières années, la Chine compte désormais parmi les pays les mieux classés en matière d'innovation et de création de marques à l'échelle mondiale [4]. Avec l'émergence d'une classe moyenne plus exigeante, la propriété intellectuelle et sa protection tendent à devenir des sujets de plus en plus préoccupants pour les décideurs politiques chinois. Néanmoins, l'existence de l'industrie de la contrefaçon est nécessaire, car elle permet de répondre à des enjeux sociaux. L'industrie du faux permet encore de sédentariser des populations rurales dans des provinces chinoises reculées, en proie à des difficultés économiques.

L'effet pervers d'une concurrence économique interétatique et d'une rivalité entre places portuaires

Dans un système économique globalisé, le mot d'ordre est celui de la libre circulation des biens. L'une des conséquences importantes de ce processus de massification des échanges commerciaux est la création de gigantesques lieux de convergence de la marchandise qui permettent au commerce du faux de se développer et de se fondre dans le commerce des biens licites. La concurrence mondiale du commerce de marchandises offre des territoires favorables à la fraude. Des intérêts économiques et commerciaux supplantent l'objectif de lutter contre les trafics illicites et la contrefaçon. Au sein de l'Union européenne, des États membres ont des économies qui reposent sur le commerce – notamment portuaire – et adoptent une politique orientée vers la facilitation des échanges, sur la rapidité du dédouanement. Premier en Europe, [le port de Rotterdam se livre à une féroce concurrence avec ceux d'Anvers, Hambourg ou Le Havre](#) sur la façade « Northern Range », ou encore avec le Port du Pirée en Méditerranée. De nombreux

investissements ont été réalisés pour agrandir la capacité et la performance du port dans un secteur considéré comme une priorité nationale.

Le taux de contrôle théorique dans le port de Rotterdam oscille entre 0,68% et 0,79%, ce qui laisse entrevoir une efficacité relative du contrôle des marchandises et de l'interception des biens contrefaits dans les zones portuaires...

C'est dans ce contexte de concurrence que certains États sont moins enclins à vouloir faire des contrôles qui entraveraient la fluidité du trafic de marchandises : « *Les douanes du Benelux et notamment celle des Pays-Bas sont souvent mises en cause par leurs partenaires européens dans leurs capacités à contrôler les flux de marchandises qui transitent par leurs ports et leurs aéroports. Le phénomène de concurrence entre le port d'Anvers et celui de Rotterdam pour la captation de parts de marché a conduit à la baisse du nombre et de l'efficacité des contrôles* [5] ». Le taux de contrôle théorique dans le port de Rotterdam oscille entre 0,68% et 0,79%, ce qui laisse entrevoir une efficacité relative du contrôle des marchandises et de l'interception des biens contrefaits dans les zones portuaires [6]. Pour ces États, il s'agit de capter des flux de marchandises malgré d'éventuelles contraintes liées aux recommandations et directives européennes [7]. Selon François Lafarge, professeur en droit public, « *des États membres comme les Pays-Bas et la Belgique ont essayé et en partie réussi, à jouer sur l'environnement juridique en utilisant les marges de droit qui leur restent* [8] ». Les États membres concernés ont depuis longtemps capitalisé sur des positions géographiques privilégiées et continuent de le faire avec des investissements économiques importants. Cette concurrence entre places fortes de l'activité du commerce portuaire ne favorise pas les contrôles, et *in fine* la lutte contre la contrefaçon.



Fluctuation des « Shipping lignes » : des routes de la contrefaçon en constante évolution ?

Pour l'acheminement de biens contrefaits, les contrefacteurs utilisent bien volontiers un procédé lié à la conteneurisation et à l'augmentation des échanges de marchandises : « rupture de charge » ou technique de « l'acheminement indirect » [9]. Plusieurs territoires servent en effet de lieux de transit pour les marchandises avant d'être expédiées vers la destination finale. Cette technique permet de casser les routes de la contrefaçon dans l'optique de rendre opaque l'origine de la marchandise. De plus, avec l'émergence de nouveaux hubs [10], les routes du commerce de marchandises changent et celles de la contrefaçon évoluent. On pourrait ainsi traiter de la géopolitique du trafic maritime avec les lignes maritimes qui bougent selon les achats ou les rachats des compagnies d'infrastructures portuaires. La concurrence entre compagnies maritimes - sur fond de rivalités interétatiques - modifie en effet les *shipping lignes* dans une situation de « guerre tarifaire ». À titre d'exemple, le port de Djibouti et celui de Berbera font l'objet d'un jeu de concurrence entre les Emirats Arabes Unis (EAU) et la République Populaire de Chine pour s'emparer de la - stratégique - côte Est de l'Afrique. La première action concrète remonte à mai 2016, lorsqu'un contrat a été signé entre le géant de l'industrie portuaire Dubaï Ports World et l'Etat autoproclamé du Somaliland. Il s'agit d'investir 400 millions de dollars en trente ans pour développer le port [11]. Spécialisé dans l'export de bétails vers les pays du Golfe, le port de Berbera peut, étant donné sa position stratégique, devenir un hub et une porte d'entrée du commerce de marchandises sur cette façade maritime. L'émergence de Berbera pourrait ainsi concurrencer les infrastructures portuaires de Djibouti qui a très largement bénéficié d'investissement chinois. C'est en tout cas une volonté du Somaliland et de l'Éthiopie dans l'optique de voir une seconde porte d'entrée de la marchandise. Enjeu économique du pays, le port de Berbera - notamment sous l'emprise d'une

organisation locale et clanique bien présente depuis longtemps - peut ainsi être à l'avenir une zone à risques pour le transit de la marchandise contrefaisante. En Afrique centrale, d'autres projets d'investissements sur des ports en eaux profondes (rénovation du Port d'Owendo au Gabon, projet d'investissement sur le port de Banana en RDC etc.) pourraient également jouer sur les *shipping lines*, ce qui influencerait sur de potentielles routes de la contrefaçon.

Ainsi les « nouveaux » pays de délocalisation sont des territoires à risques pour la contrefaçon, tout comme les pays qui - en général - mettent en avant le commerce international dans un contexte de concurrence commerciale entre entités étatiques. Reflet d'une tendance à la globalisation économique, l'essor des zones franches à travers le monde requiert également une attention bien particulière. Comme on le verra par la suite, ces territoires en faveur du commerce mondial de marchandises font partie des espaces qualifiés de « non-contrôle », participant à la prospérité du trafic de contrefaçons.

II. Des « espaces de non-contrôle », des lieux de profitabilité pour le trafic de contrefaçon ?

Peu propices à l'intervention des services en charge du contrôle des marchandises, les territoires ici nommés « espaces de non-contrôle » sont tous favorables aux trafics illicites en général, produits contrefaits compris. Ce terme englobe volontairement des territoires aux caractéristiques différentes (« *zones grises* », zones franches portuaires), mais ils ont un dénominateur commun : celui d'échapper - totalement ou en partie - à la compétence des acteurs publics chargés de la veille, des contrôles et de l'action répressive au niveau territorial.

Le concept des « zones grises » et « zones blanches » : l'intérêt d'une gouvernance faible (ou complice) en faveur de la contrefaçon

Mis en lumière par l'académicien Jean-Christophe Rufin au début des années 1990, le concept de « zone grise » faisait référence à des espaces géographiques qui deviennent des états de non-droit [12]. Ces espaces représentent « *des régions devenues inaccessibles et hostiles à toute pénétration (...), (dans lesquelles) aucun gouvernement n'est en mesure de contrôler la situation ou de faire appliquer les règles minimales du droit [13]* ». Encore aujourd'hui en proie à des discussions quant à sa réelle définition [14], cette notion concerne ici des territoires qui échappent à l'emprise (totale ou partielle) des entités étatiques et à leurs services en charge de l'application de la loi sur un espace géographiquement délimité. Ces territoires seraient notamment en prise avec une influence criminelle, permettant le développement des activités illégales et des trafics illicites en général : « *Pour le crime organisé, le territoire est un lieu de production, de stockage, de transit, de distribution, bref de trafic qu'il doit impérativement contrôler et « vassaliser » afin de permettre à son activité de s'épanouir, sans être gênée par les forces de l'ordre et les concurrents potentiels. Sans un ancrage territorial fort, les organisations criminelles (ou insurrectionnelles) ne peuvent exercer leur « commerce » en toute liberté, ou presque* » [15]. Ceci étant dit, une concentration des activités criminelles sur un territoire ne fait pas forcément de lui une zone grise. Les organisations criminelles ne sont pas toutes « destructrices » de l'État sur lequel elles font leurs activités. Parfois, elles ont même besoin de l'entité étatique et d'une certaine stabilité économique et politique pour développer des activités illicites, voire s'immiscer dans l'économie légale [16]. Pourtant, la présence de l'Etat et le respect du droit national (ou international) peuvent diminuer, laissant la place au délitement des autorités publiques, à l'isolement économique et juridique de la zone, avec un accroissement de la violence et des activités illégales. Dans un rapport de l'organisation Waito, certaines de ces zones grises jouent un rôle dans le trafic de contrefaçon [17]. Il en va ainsi de sous-ensembles ou d'Etats [candidats à l'Union européenne](#). Le territoire de Herceg-Bosna [18] est cité tout comme la République Srpska [19] et le Monténégro, dans lesquels les autorités locales participeraient directement à différents trafics illicites en lien avec la sphère mafieuse. L'Albanie - également candidate à l'Union européenne - serait aussi un territoire à risques tout comme [la Transnistrie, république auto-proclamée](#) située entre la Moldavie et l'Ukraine, deux Etats officiellement candidats à l'UE mais sans en avoir le statut. Des territoires en situation de conflits armés - comme [la Lybie](#) - influent également sur le trafic [20]. L'opération « Gryphon » de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) a permis de souligner

l'importance des zones instables (Afghanistan, Ukraine et la Syrie) comme points de livraisons de cigarettes illicites (contrebande et contrefaçon). Les conteneurs arrivant sur ces territoires sont difficilement traçables, avec des contrôles douaniers « temporairement désorganisés » [21]. Les trafiquants profitent de ces territoires où la gouvernance est considérée comme faible, avec une forte présence de réseaux criminels organisés ou terroristes [22]. De même, on évoque le rôle joué de « zones blanches », celles-ci seraient des territoires stratégiques qui ne figureraient pas sur la carte [23]. Selon les chercheurs Franck Guarnieri et Eric Przymysa, ces « *territoires fantômes* » interviendraient dans le trafic de contrefaçon de médicaments, avec l'implication directe de l'armée chinoise ou russe. Si ces informations ne peuvent pas être complètement validées comme nous le rappelle Franck Guarnieri, ce concept est pertinent car plusieurs zones industrielles, notamment en Chine, sont considérées comme des « *zones de non droit, dangereuses et difficilement accessibles* ».

La face obscure des zones franches et portuaires

Les zones franches sont également des territoires défavorables aux contrôles (pertinents) de la marchandise. Outils de la mondialisation économique, ces « *Free zone* » sont des espaces délimités favorisant une réglementation souple, un régime fiscal allégé et un faible coût pour les opérateurs économiques. Ces zones ne bénéficient pas seulement aux activités légales et sont même devenues un véritable problème car les contrôles y sont en réalité très limités. Représentant de l'association « *Business Action to stop counterfeiting and piracy* » (BASCAP), Jeffrey Hardy estime que « *la prolifération des zones franches s'accompagne d'une vulnérabilité accrue à toute une série de délits, commis par des criminels qui tirent profit de la surveillance plus lâche, d'un régime de contrôles douaniers plus souple et du manque de transparence qui y prévaut* » [24]. Certaines de ces zones franches sont spécialisées dans la diffusion de biens contrefaits, en jouant le rôle de plaque-tournante, comme Jebel Ali à Dubaï, Tanger Med au Maroc ou Hong-Kong. Pour l'ancien coordinateur de la lutte anti-contrefaçon à l'OMD, Christophe Zimmermann, « *ce qui dérange le plus ce sont les ports francs. Aucune organisation, ni administration ne peut contrôler ces zones franches. Les conteneurs peuvent entrer, être déchargés, puis rechargés avec n'importe quoi. Le « connaissance maritime » est alors changé plusieurs fois pour brouiller les pistes* ». Les contrefaçons sont ainsi importées dans ces zones franches par des cargaisons qui y sont blanchies en déguisant l'origine pour apposer la contrefaçon de marque. Les contrefaçons sont ensuite transformées et emballées comme des produits finis avant d'être exportées. À cela s'ajoute la présence d'organisations de type mafieuse installées dans les structures portuaires. La surveillance des trafics est pour le moins aléatoire du fait de phénomènes locaux de corruption. Les autorités portuaires et leurs personnels ne sont pas forcément disposés aux contrôles dans leur zone.

Des « mafias des docks » et autres « confréries » s'adonneraient à des arrangements illicites comme en France, en particulier dans le port de Marseille.

Lors de son enquête de terrain, le gendarme et docteur en Géopolitique Jean-Charles Antoine s'est confronté à des difficultés pour pénétrer les milieux des docks dans les ports européens [25]. Les opérations de chargement et déchargement des cargaisons, qu'elles soient en transit ou non, sont strictement interdites aux personnes étrangères au port. Des « mafias des docks » et autres « confréries » s'adonneraient à des arrangements illicites comme en France, en particulier dans le port de [Marseille](#). Si peu de saisie se font dans ce port, c'est en partie à cause de « *certaines organisations syndicales qui ont le monopole du recrutement des dockers, qui contrôlent le régime de travail, leurs horaires et qui assurent des prélèvements libératoires sur les marchandises, qu'elles soient vraies ou fausses pour nourrir la caisse légale ou occulte, surtout occulte de ces organisations quasi-mafieuse* » [26]. Dans ces zones portuaires, les bonnes conditions ne sont pas requises pour un contrôle efficace de la marchandise. Les conteneurs suspects ne sont pas exposés lors des interventions douanières et le travail « en toute discrétion » est quasi-impossible. Un système « de type mafieux » de la gestion de certains ports en serait la cause.

Diploweb.com : De même que [la prospérité des "paradis fiscaux"-territoires de dissimulation fiscale](#) interroge sur la volonté des Etats les plus puissants de la réduire, l'essor de la contrefaçon de marchandises questionne sur le manque de moyens alloués à la lutte contre cette forme de criminalité, notamment dans l'espace maritime. Sans parler de [la criminalité financière dite « en col blanc »](#). Quelles sont les parts de l'ignorance, de l'incapacité et celle de la complicité ? Le moment est-il venu d'arrêter de "faire semblant" ?

Autres « espaces de non-contrôle », les marchés considérés comme « fermés » à toutes intrusions des services de sécurité. À titre d'exemple, le marché de Sankar-Yaaré, situé dans le centre de Ouagadougou au Burkina Faso, est un lieu sensible pour le trafic de faux médicaments avec la présence de grossistes et semi-grossistes. Pour un agent de la force publique, il est difficile d'accéder ou du moins d'opérer dans certains marchés. Les services en charge du contrôle se font lyncher par les commerçants et leurs vies sont véritablement menacées. Ainsi, quelle que soit l'échelle étudiée, ces territoires aux caractéristiques parfois bien différentes contribuent au développement de la contrefaçon de marchandises.



Conclusion

Parmi les aspects de la « *face noire de la mondialisation* » du criminologue Xavier Raufer, les trafics illicites transcontinentaux demeurent grâce au décloisonnement du monde, avec une ouverture des frontières favorisant les espaces de libre-échange [27]. Le trafic de contrefaçon de marchandises profite en effet des moyens de transport modernes ou traditionnels et s'immisce dans le flux croissant des marchandises licites à travers le monde. Le difficile contrôle de la sous-traitance, le gigantisme des projets de développement des infrastructures logistiques et l'accroissement des zones franches testent toujours un peu plus la résilience des pouvoirs publics face aux mécanismes de la mondialisation économique. L'insuffisance des dispositifs de contrôle explique la présence de territoires propices au phénomène, dans lesquels des considérations économiques prévalent sur les enjeux sécuritaires. Par ailleurs, l'épanouissement de la contrefaçon réside dans l'inertie des pouvoirs publics à combattre les illégalités, incapables de faire appliquer les lois sur certaines zones de son territoire et ce, que ce soit volontaire ou non. Ces espaces de profitabilité, de par leurs caractéristiques, contribuent à l'essor d'un trafic dont la géographie est mouvante. Le phénomène s'adapte et évolue selon les spécificités territoriales qu'elles soient politiques, sociaux-économiques ou encore culturelles. Le fondement économique d'un pays, l'environnement politique, la fragilité de l'État de droit, les inégalités de richesse, les phénomènes de corruption, l'ancrage criminel, ou encore la vision consumériste sont autant de critères qui conditionnent géographiquement l'implantation des usines de faux, la distribution et de la vente de contrefaçon de marchandises. Opportunistes, les trafiquants savent très bien profiter des failles, et s'adaptent très rapidement aux contextes qu'ils soient locaux, nationaux ou internationaux. En insistant sur la notion de territorialité, le sujet de la contrefaçon de marchandises permet ainsi de contribuer à une réflexion plus large et conceptuelle d'une géographie de l'illégal [28].

Bibliographie :

Cattaruzza (A.), 2012, « *Zones grises* », *interstices durables de la carte politique ? Relecture critique d'un concept géopolitique* », Risque et conflits, Bulletin de l'Association de Géographes français.

Champeyrache (C.), 2009, « *Mafia et économie légale : pillage et razzia* », Hérodote, vol. 134, no. 3, pp. 125-137.

Lachartre (J.), 2018, « *La contrefaçon de marchandises et ses territoires : modalités et enjeux d'une lutte contre un trafic illicite* », Thèse en Géopolitique, CRAG/IFG, Université Paris 8.

Lachartre (J.), 2016, « *Contrefaçons, ciblage et contrôle à l'heure de la mondialisation : "Trouver l'aiguille dans une botte de foin"* ». Cahiers de la Sécurité et de la Justice, Revue de l'INHESJ N°35-36.

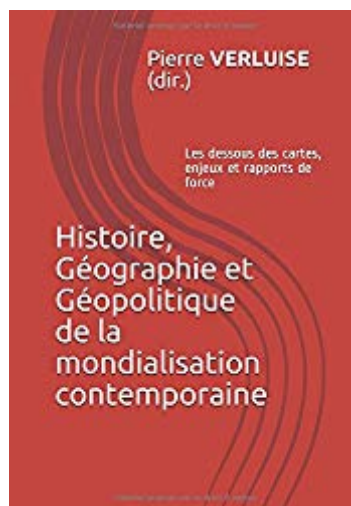
Minassian (G.), « *Zones grises. Quand les Etats perdent le contrôle* », Biblis, 2018.

Pascallon (P.) (Sous la direction), 2006, « *Les zones grises dans le monde d'aujourd'hui : le non-droit gangrène-t-il la planète ?* » ; L'Harmattan.

Raufer (X.), 2013, « *Géopolitique de la mondialisation criminelle : La face obscure de la mondialisation* », Puf.

Plus

[Pierre Verluise \(dir.\), « Histoire, Géographie et Géopolitique de la mondialisation contemporaine. Les dessous des cartes, enjeux et rapports de force », éd. Diploweb via Amazon](#)



P.-S.

Docteur en géopolitique de l'Institut Français de Géopolitique - Paris 8. Les travaux de Jérémy Lachartre ont porté sur l'analyse des stratégies des pouvoirs publics et des entreprises en matière de lutte contre la contrefaçon de marchandises. Il est l'auteur de plusieurs articles sur ce sujet.

Notes

[1] Le terme de « trafic du XXIème siècle » pour présenter la contrefaçon aurait été évoqué pour la première fois par le Federal Bureau of Investigation au début des années 2000. Source : Guilhem Fabre « Propriété intellectuelle, Contrefaçon et innovation » 2009.

[2] El Mouhoub Mouhoud, Mondialisation et délocalisation des entreprises, 4e ed. Paris, La Découverte, « Repères », 2013.

[3] Entretien avec Philippe Van Eeckhout, spécialiste anti-contrefaçon et président de la société Contratak, le 17 novembre 2017, Paris.

[4] Communiqué de Presse de l'OMPI du 6 décembre 2017, disponible sur le site www.wipo.int

[5] Gaby Charroux et Eric Woerth, « L'évaluation de l'action de la douane dans la lutte contre les fraudes et trafics », Rapport d'information pour l'Assemblée Nationale, juin 2015.

[6] Les statistiques disponibles permettent de reconstituer un taux approchant du contrôle, à partir du nombre de contrôles réalisés sur une année ainsi que le nombre de conteneurs qui transitent par le port de Rotterdam. Chiffres pour 2015.

[7] Malgré la mise en place de plans stratégiques de sureté et sécurité, la commission européenne semble privilégier la fluidité du commerce d'après les experts interrogés.

[8] Chercheur habilité à diriger des recherches à l'École nationale d'administration, François Lafarge est spécialisé en droit public (français, européen, comparé et transnational) ainsi qu'en gestion publique. Entretien le 1er décembre 2016.

[9] Fabrizio Maccaglia, Marie-Anne Matard-Bonucci, Atlas des mafias : Acteurs, trafics et marchés criminels dans le monde, Edition Autrement, 2014.

[10] Le site Géoconfluences propose la définition suivante : « Un hub est le noyau pivot d'un système

de transport. (...) Le terme peut qualifier également les grands hubs maritimes ou ports pivots qui servent de centre d'éclatement pour le transport des marchandises, en général conteneurisées. Le terminal à conteneurs est le lieu du transbordement des conteneurs entre les navires-mères engagés sur les grandes lignes transocéaniques et les navires feeders engagés sur des lignes régionales qui desservent des ports secondaires. Les transbordements peuvent se faire aussi entre navires mères. L'armateur danois Maersk a joué un rôle précurseur avec son premier hub d'Algésiras (Espagne). Les hubs maritimes sont situés à l'intersection des grandes routes est-ouest et des routes nord-sud. Les hubs de transbordement n'ont pratiquement pas de trafic d'hinterland : Algésiras, Gioia Tauro, Marsaxlokk en Méditerranée, Salalah, Colombo, Singapour dans l'Océan Indien. En revanche, les hubs de la Northern Range sont des hubs de transbordement et des ports d'hinterland : Rotterdam, Anvers, Hambourg, Le Havre. » Disponible à l'adresse <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/hub>

[11] Jacques Deveaux « Somaliland et Ethiopie rêvent de développement commun », France Info, 22 juin 2017.

[12] Jean-Christophe Rufin, « L'Empire et les Nouveaux Barbares. Rupture Nord-Sud », Hachette Littératures, Paris, 1992.

[13] Selon la commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée Nationale de la République française. Rapport sur la loi de programmation militaire 1992-1994 du 20 décembre 1994.

[14] Il faut souligner que la notion de zone grise est un fourre-tout, une dénomination (trop) facilement associée à l'Etat de non-droit et utilisée de manière parfois grossière alors que des sous-ensembles existent. Pierre Pascallon (Sous la direction), Les zones grises dans le monde d'aujourd'hui : le non-droit gangrène-t-il la planète ? ; L'Harmattan, 2006. (P. 62). / « Zones grises », interstices durables de la carte politique ? Relecture critique d'un concept géopolitique (« Grey zones », sustainable interstices of the political map ? Critical reassessment of a geopolitical concept) Bulletin de l'Association de Géographes Français Année 2012 89-1 pp. 104-120

[15] Christophe Bertrand, officier supérieur au service historique de la Défense. Source : Pascallon (P.) (Sous la direction), « Les zones grises dans le monde d'aujourd'hui : le non-droit gangrène-t-il la planète ? » ; L'Harmattan, 2006.

[16] Champeyrache, Clotilde. « Mafia et économie légale : pillage et razzia », Hérodote, vol. 134, no. 3, 2009, pp. 125-137.

[17] WAITO (World Anti-illicit Traffic Organization), « Le crime-contrefaçon, un enjeu majeur », 2011.

[18] NDLR : « La République croate d'Herceg-Bosna, en croate Hrvatska Republika Herceg-Bosna, était une entité territoriale de Bosnie-Herzégovine entre 1991 et 1994. Créée en tant que communauté croate d'Herceg-Bosna le 18 novembre 1991, elle se transforme en république le 28 août 1993 mais sans proclamer son indépendance vis-à-vis de la Bosnie-Herzégovine qui lutte pour maintenir la sienne dans le cadre de la guerre de Bosnie-Herzégovine. » Source : Wikipédia.

[19] NDLR : « La République serbe de Bosnie ou Republika Srpska en serbe latin (souvent traduit en « République serbe », en serbe cyrillique Република Српска, parfois abrégé en RS, en cyrillique РС) est, avec la Fédération de Bosnie-et-Herzégovine et avec le District de Brčko, une des trois entités qui composent la Bosnie-Herzégovine. » Source : Wikipédia.

[20] INTERPOL, « Against organized crime : INTERPOL trafficking and counterfeiting casebook », 2014.

[21] OMD ACTU « 593 millions de cigarettes saisies lors de l'Opération Gryphon », N°75, p.7, octobre 2014.

[22] OECD - EUIPO, « Trade in Counterfeit and Pirated Goods : Mapping the Economic Impact », 2016.

[23] Le concept de zone blanche, développé par des chercheurs comme Trevor Paglen, est d'inspiration militaire.

[24] « Business Action to stop counterfeiting and piracy » est une association anti-contrefaçon de la Chambre de commerce international. (International Chamber of commerce). Source : OMD Actu N°71, juin 2013.

[25] Dans le cadre de son travail de thèse « Le trafic d'armes légères et petits calibres dans et en provenance des PECO et des Balkans », sous la direction de Béatrice Giblin-Delvallet, 2011, Paris 8.

[26] Entretien en mars 2013 avec un ancien membre du Service National de la Douane Judiciaire (SNDJ).

[27] Xavier Raufer « Géopolitique de la mondialisation criminelle : La face obscure de la mondialisation », Puf, 2013.

[28] Parmi les contributions sur le sujet de l'illégalité (et l'informalité) en Géographie, on peut citer les travaux de la professeure Karine Bennafla ou ceux de Fabrizio Maccaglia. En guise d'exemples : Bennafla (K.) « État et illégalisme : quelle géographie ? Une approche par les flux marchands depuis l'Afrique et le Moyen-Orient », Annales de géographie, vol. 700, no. 6, 2014, pp. 1338-1358. / Maccaglia (F.), « Introduction. Illégalité et gouvernement des territoires. Rapports au droit et usages du droit dans la production, la gestion et la régulation des territoires », Annales de géographie, vol. 700, no. 6, 2014, pp. 1251-1261.