

# Les routes de la cocaïne

Le trafic des stupéfiants évolue sans cesse. À titre d'exemple, la production de cannabis de l'Afghanistan a dépassé celle du Maroc.

Le premier constat, c'est que la France n'est pas un pays producteur de drogues. À l'exception de quelques cultures de cannabis, de microlaboratoires de drogue de synthèse tout à fait marginaux, les stupéfiants illicites sont importés. Deuxième constat, le trafic de stupéfiants est, comme d'autres marchandises, facilité par la libéralisation du commerce à l'heure de la mondialisation et de la construction de l'Union Européenne, avec les accords douaniers, mais aussi par le développement des vecteurs de transport, la multiplicité des déplacements, l'explosion du tourisme, et l'utilisation de tous les espaces, aériens, terrestres, ou maritimes. Dans ce domaine, on s'aperçoit très vite que la majorité des trafiquants utilisent la voie maritime.

La cocaïne est produite principalement dans trois pays : en premier lieu la Colombie, puis le Pérou et la Bolivie. Les chiffres sont approximatifs, même si l'ONU contrôle par satellites les surfaces cultivées : la production s'élève environ à 1 000 tonnes pour l'ONU, 1 400 tonnes pour les Américains. Au moins 45 % sont destinés au marché américain, et 25 % à 30 % au marché européen. La France est "coincée" entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, riche en surface maritime, située sur les grands axes de transit intra et extra communautaire, avec une vulnérabilité particulière liée aux départements français d'Amérique. Si, pendant des années, le marché s'est

concentré dans les zones urbaines, il atteint maintenant aussi les zones rurales. La "démocratisation" de l'usage de drogue a engendré un tourisme de la drogue, principalement en direction des Pays-Bas et de la Belgique.

## Une augmentation nette des saisies

Comme le montrent les saisies effectuées en France, le trafic de cocaïne a tendance à augmenter : en 2005, 5 tonnes de cocaïne ; en 2007, 6,5 tonnes ; en 2006, année record, 10 tonnes ; en 2008, 8,2 tonnes. Les trafiquants importants, liés au grand banditisme, sont organisés dans les métropoles, Paris, Marseille et Lyon ; ils travaillent avec des grossistes implantés en Espagne, aux Pays-Bas, en Belgique mais aussi en Amérique du Sud, notamment au Brésil, au Venezuela et dans les Antilles. Comme dans toutes les formes de commerce, il existe des semi grossistes, puis des détaillants professionnels. Enfin, on trouve un réseau de micro trafic qui pose beaucoup de problèmes. Peu structuré, il est situé près des gares SNCF ou RER et animé par 2 ou 3 personnes qui servent une dizaine de clients.

Les malfaiteurs issus des banlieues sensibles, qui se limitaient au cannabis, investissent maintenant la cocaïne, avec parfois des systèmes de troc. Ces malfaiteurs achètent de la cocaïne en Martinique où elle est facilement disponible et moins chère ; c'est risqué, donc on envoie des personnes qu'on ne peut pas soupçonner, notamment des jeunes filles payées 1 000 à 3 000 euros,

qui rapportent 3 à 5 kg ; de petites quantités donc, mais avec beaucoup de passages, ce qui rend ce mode d'acheminement non négligeable.

## La voie maritime privilégiée

Mais la principale voie utilisée par les trafiquants reste la voie maritime. L'axe des Antilles est le premier axe. Ce sont des voiliers qui chargent environ une tonne vers l'Espagne, les îles du Cap Vert ou les Açores ; quantité moyenne donc, mais passages multiples. Pour contrer ce trafic, la France a mis en place une organisation interministérielle avec la police judiciaire, la gendarmerie, la marine et la douane, basée à Fort-de-France, en Martinique.

Le dispositif s'est révélé efficace, si bien que les trafiquants ont dû changer leur route ; de plus en plus ils passent plus au sud, du Brésil à l'Afrique de l'Ouest. Le trafic y est moins surveillé : les côtes africaines sont très étendues, les moyens de surveillance faibles et la corruption facile. Tout est réuni pour favoriser le trafic. Contre cette nouvelle route de la cocaïne, qui utilise cette fois des cargos transportant 3 ou 4 tonnes de cocaïne, un centre d'analyse de renseignement maritime placé à Lisbonne coordonne l'action de plusieurs pays (France, Royaume-Uni, Espagne, Portugal, Irlande, Pays-Bas, Italie) qui mettent en commun leurs informations, leurs forces d'interception maritime, navale et aérienne. Le bilan de cette coopération est très intéressant puisque, depuis 2007, près de 35 tonnes de cocaïne ont été saisies.

La plupart des saisies faites par la France (6 tonnes sur les 8,2 tonnes saisies en 2008) sont des saisies navales, notamment au large des côtes africaines, de cargos transportant de la cocaïne pas forcément destinée au marché français.

Les autres saisies concernent en majorité le transport aérien (environ 1,5 tonne en 2008), grâce aux contrôles effectués dans les aéroports d'Orly, de Roissy et de Guyane. Cela correspond à 550 arrestations de passeurs, les "mules", qui cachent la drogue dans les bagages, dissimulée dans des objets ou ingérée. Les passeurs viennent d'Amérique du Sud, du Venezuela, de Colombie, mais aussi du Brésil, de Guyane et de République dominicaine. La cocaïne saisie en France est destinée pour 80 % à des pays tiers, notamment au Royaume-Uni et à l'Espagne. Deux pays sont particulièrement importants dans ces trafics, l'Espagne au sud, véritable porte d'entrée du cannabis et de la cocaïne, et les Pays-Bas au nord.

## Coopération en Méditerranée

Aujourd'hui, notre principal souci et le nouvel enjeu, c'est l'Afrique. Les trafiquants colombiens et vénézuéliens se sont implantés de manière durable en Afrique, dans le

Golfe de Guinée, en Afrique de l'Ouest, ont acheté des commerces légaux, des pêcheries, des conserveries, de manière à disposer de flottilles qui leur permettent de se rendre en haute mer, de décharger les cargos au large. La cocaïne stockée sur place, avec des complicités locales de l'appareil politique ou militaire, remonte ensuite par voie aérienne, par voie terrestre aussi, empruntant notamment la bande sahélo-saharienne, qui traverse le nord du Niger, le Mali, le sud de l'Algérie. Ensuite, la cocaïne retrouve la route du cannabis et la Méditerranée. Contre l'activité des trafiquants en Méditerranée, un centre de coordination de la lutte antidroge a été créé à Toulon, avec la participation de l'Espagne, de l'Italie, de la Grèce et de Chypre. Depuis peu, un pays du sud de la Méditerranée, le Maroc, participe aussi aux activités de ce centre. Peut-être les autres pays du Maghreb, le Liban et la Turquie pourront bientôt nous rejoindre aussi.

En Afrique, deux nouvelles plateformes spécifiques vont être créées, l'une pour l'Afrique anglophone à Accra (Ghana), l'autre à Dakar (Sénégal) pour l'Afrique francophone. En outre, des officiers de liaison "stupéfiants" sont envoyés dans les principales capitales concernées par le trafic.

JEAN-MICHEL COLOMBANI