



Les Antilles françaises (Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin) et la Guyane : au coeur du trafic international de cocaïne

Michel Gandilhon (OFDT - pôle TREND)

NOTE N° 2014-9 À L'ATTENTION DE LA MILDECA / 27 JUIN 2014



Les départements d'outre-mer (DOM) situés dans la mer des Caraïbes (ou mer des Antilles) – la Guadeloupe et la Martinique –, de même que la collectivité d'outre-mer, Saint-Martin (voir encadré *infra*), sont depuis une trentaine d'années affectés par les flux du trafic international de cocaïne en provenance des trois pays producteurs d'Amérique latine (Pérou, Colombie, Bolivie). Ces départements ont été touchés, dans un premier temps, en devenant des zones de consommation importante de cocaïne basée (crack) à la fin des années 1980, puis, au fur et à mesure que le trafic international se réorientait vers l'Europe, des zones-rebond de la cocaïne. Aujourd'hui, la Guadeloupe et la Martinique sont devenues notamment des plateformes de stockage de la cocaïne destinée à l'Europe occidentale et, compte tenu des liens avec la métropole, du marché français, tandis que la Guyane semble de plus en plus affectée par le trafic international. Ce DOM a en effet une frontière commune avec le Brésil, pays où la consommation de cocaïne et de crack se développe fortement, tandis que sa façade maritime donnant sur l'Atlantique en fait un lieu de transit idéal pour la cocaïne destinée à l'Europe. Le territoire de Saint-Martin se caractérise, quant à lui, du fait de son statut de paradis fiscal, au moins pour sa partie hollandaise, comme une zone de blanchiment de l'argent et notamment celui de la drogue. Cette situation s'inscrit dans un contexte régional qui voit la mer des Caraïbes retrouver la place de premier plan qu'elle occupait dans le transit de la cocaïne dans les années quatre-vingt. Une époque, en effet, où les cartels colombiens, qui dirigeaient le trafic, investissaient dans l'achat de terrains¹, voire d'îles entières, susceptibles d'abriter des pistes d'atterrissage, notamment dans l'archipel des Bahamas [1]. Il semble aujourd'hui que les mesures de sécurité prises en Amérique centrale, et notamment au Honduras, pour entraver le trafic aérien, favorise, par un effet de déplacement bien connu des services répressifs – l'effet ballon (*balloon effect*) – le passage par les îles antillaises², via le Venezuela. Ainsi, à l'heure actuelle, selon des estimations de l'OCRTIS, 20 % des 250 à 300 tonnes de cocaïne destinées au marché européen transiteraient par la mer des Caraïbes.

HISTORIQUE

Le trafic international de cocaïne a commencé à se développer de manière significative à partir de la seconde moitié des années 1970 avec l'essor du marché de la cocaïne en Amérique du nord et en particulier aux États-Unis. La hausse de la

1. Un des cas les plus célèbres est celui du trafiquant colombien, relevant du cartel de Medellín, Carlos Lehder, qui en 1979 s'était offert l'île de Norman's Cay dans l'archipel des Bahamas, située à 200 km de la Floride.

2. En 2013, 16 % de la cocaïne, soit une part en nette augmentation, destinée aux États-Unis passeraient par la mer des Antilles, « Full circle, an old route regains popularity with drugs gangs », *The Economist*, 24 mai 2014.

demande a stimulé le développement d'une offre croissante en provenance de la Bolivie, du Pérou et surtout de la Colombie³, dont la situation géographique, notamment sa façade maritime située au nord s'ouvrant sur la mer des Caraïbes, est particulièrement propice au trafic. Dans les années 1980, la mer des Caraïbes devient une zone de transit majeure de la cocaïne destinée aux États-Unis, et notamment à la Floride qui est alors la principale porte d'entrée de la cocaïne destinée au marché américain.

Les départements d'outre-mer français vont être affectés par le développement de cette économie en devenant des zones de consommation de cocaïne basée, sur le « modèle » américain de la consommation du crack.

Origine de la consommation de crack

Le crack émerge sur le marché des grandes métropoles américaines au début des années 1980. Il semble que ce soit certains usagers appartenant à l'immigration antillaise, notamment jamaïcaine, qui sont à l'origine du développement de cette substance, dont l'installation sur le marché nord-américain apparaît comme une conséquence des mutations de la géopolitique de la cocaïne. Face à une pénurie de précurseurs, notamment l'éther éthylique, en Colombie, les trafiquants décident en effet de déplacer le raffinage de la pâte-base (PBC) aux Antilles, voire d'exporter directement celle-ci en Floride en espérant développer une consommation locale de PBC (basuco) similaire à celle qui a cours en Amérique latine. Certains usagers antillais, consommateurs de cannabis, vont prendre l'habitude de fumer la PBC, et, en émigrant aux États-Unis, contribuer au développement d'une demande spécifique de cocaïne fumable. L'usage de PBC ne prenant pas, les dealers vont réussir grâce à l'adjonction de bicarbonate de soude ou d'ammoniac à produire le crack, lequel va connaître un développement foudroyant dans les quartiers pauvres des métropoles américaines [2].

Dans les années 1980, la cocaïne qui arrive dans les départements d'outre-mer est essentiellement destinée au marché local [3]. Ce n'est qu'à partir de la seconde moitié des années 1990, quand les trafiquants, confrontés à la stagnation (puis à la baisse) du marché nord-américain⁴, vont partir à la conquête du marché européen, que les Antilles et la Guyane vont devenir des zones de rebond, voire un marché de gros secondaire, de la cocaïne destinée à l'Europe et à la France notamment. Pour contenir l'expansion de ce marché, l'Union européenne et les États-Unis vont développer un programme de coopération « Narcops » afin de lutter contre le trafic maritime⁵. Ce programme aura pour effet de favoriser non seulement l'atomisation des convois (voiliers, *go-fast*, bateaux de pêche) et la diversification des vecteurs (avions), de même que le déplacement des routes de trafic vers le sud par l'emprunt de la route africaine.

LA SITUATION ACTUELLE AUX ANTILLES

Pour l'OCRTIS (Office central pour la répression du trafic illicite des stupéfiants), les Antilles françaises, avec la République dominicaine, occupent une place de plus en plus stratégique dans le trafic de cocaïne à destination de l'Europe. La cocaïne provient majoritairement des côtes du Venezuela, pays qui est devenu ces dernières années « *un nouvel épice de trafic régional et mondial de cocaïne* » [4]. Depuis 2004, date de création de l'antenne « Caraïbe » de l'OCRTIS⁶ (voir p. 5) près d'une trentaine de tonnes de cocaïne ont été saisies, tandis que 73 organisations ont été démantelées pour près de 1 000 personnes placées en garde à vue.

Pour ce qui concerne la France, l'ampleur prise par le trafic a été illustrée en novembre 2013 par une des plus grosses saisies jamais intervenues avec plus de 500 kilogrammes de cocaïne interceptés au Havre d'une cargaison qui provenait de Fort-de-France. Cette affaire spectaculaire ne doit cependant pas occulter les différentes formes prises par le trafic de cocaïne qui vont du porte-conteneurs aux avionnettes⁷ en passant par le trafic de fourmis empruntant le vecteur de l'aviation commerciale.

3. À l'époque, la Colombie se situe au stade final de la chaîne de production. Du fait de la compétence de ces chimistes, elle transforme la pâte-base importée, par avion, de Bolivie en chlorhydrate, lequel est exporté ensuite vers les États-Unis.

4. Entre, 1982 et 2008, le nombre d'usagers dans l'année de cocaïne est passé de 10,5 à 5,3 millions, tandis que la valeur monétaire en dollars constants du marché chutait sur la même période de 135 milliards à 35 milliards de dollars. World Drug report 2009, ONUDC.

5. « Géopolitique de l'offre de cocaïne », Alain Labrousse, *Swaps* n° 58.

6. L'OCRTIS antillais est chargé de coordonner le travail de la police, de la gendarmerie, des douanes, de la Marine et de la gendarmerie maritime.

7. Avions de petite dimension utilisés, notamment en Amérique latine, pour le petit transport de passagers.

Les principales routes du trafic de cocaïne dans la mer des Caraïbes (source : The Economist, mai 2014)



LE VECTEUR MARITIME

Le vecteur maritime semble aujourd'hui le plus utilisé par les trafiquants, que ce soit pour alimenter directement les marchés américain et européen, ou pour établir des points de transit et des zones de stockage régionales. Ainsi, selon une estimation américaine du JIATF-South (voir p. 5), 80 % de la cocaïne qui transite dans la région emprunteraient ce vecteur. Selon l'ONUDC (Organisation des Nations unies contre la drogue et le crime), entre 2002 et 2010, entre 40 % et 60 % des saisies de cocaïne dans la région sont des saisies maritimes [5]. Ce vecteur est utilisé notamment pour alimenter, de plus en plus à partir du Venezuela, en flux tendu les marchés de gros que constituent notamment pour les trafiquants européens et français les Antilles françaises. Dans ce cas, ce sont des *go-fast*, des bateaux de pêche qui sont utilisés par les trafiquants, tandis que le trafic par la marine commerciale (porte-containers) est destiné plutôt, via la route dite du nord (Caraïbes-Açores-Europe du Nord) [6], à alimenter en cocaïne les grands ports hollandais (Rotterdam), belges (Anvers) ou encore français (Le Havre), tandis que la route dite du centre (Antilles-Cap Vert-Europe du sud) approvisionne essentiellement le Portugal et surtout l'Espagne, première porte d'entrée de la cocaïne en Europe [7]. Le trafic par porte-conteneurs est privilégié par les gros trafiquants d'une part parce qu'il permet l'envoi de quantités conséquentes et d'autre part parce qu'il s'agit du mode de transport le plus sûr. La probabilité que le convoi soit intercepté est très faible compte tenu de l'explosion du commerce empruntant ce vecteur, lequel rend la tâche des douanes extrêmement difficile⁸. Selon certaines estimations des services des Douanes, chaque année, seuls 2 % des chargements par containers font l'objet d'un contrôle effectif.

LE VECTEUR AÉRIEN

L'utilisation du vecteur aérien dans le transport de la cocaïne n'est pas un phénomène nouveau dans les Caraïbes puisque le phénomène s'est développé dès la fin des années 1970. La mise en place de dispositifs de sécurité par les États-Unis, l'*Air bridge denial project* (ABDP) en 1995, visant à lutter efficacement contre le trafic aérien, va inciter les trafiquants à recourir à d'autres vecteurs et à délocaliser les zones d'expédition de la cocaïne. Ici l'effet-ballon a joué : les effets du Plan Colombie⁹ signé en 2000 entre les gouvernements

8. D'autant plus difficile, que la cocaïne est de plus en plus dissimulée au milieu d'autres marchandises transportées dans le cadre d'une cargaison légale. C'est la technique dite du « rip-off ». Les trafiquants ont recours à la corruption du personnel travaillant dans les ports. En amont pour charger le produit, et en aval pour le réceptionner.

9. Accord de coopération signé entre les États-Unis et le gouvernement colombien afin de lutter contre le trafic de drogues.

colombien et américain, qui a permis notamment de renforcer significativement les dispositifs de lutte anti-drogue, ont favorisé le déplacement des routes du trafic vers le Venezuela où l'espace aérien semble moins contrôlé que celui des pays andins [8]. S'agissant des Antilles françaises, le trafic par voie aérienne légère est un phénomène émergent, lequel pourrait se développer à l'avenir compte tenu à la faible couverture radar à disposition des forces de l'ordre : les dispositifs répressifs étant focalisés notamment sur la lutte contre le vecteur maritime [4]. Dès lors, le trafic aérien Antilles-Métropole est largement le fait de « mules » transportant soit le produit *in corpore*¹⁰, soit dans les bagages. Ces mules peuvent être recrutées par des organisations criminelles françaises installées en métropole. Depuis quelques années, avec l'investissement croissant des bandes issues des quartiers périphériques des grandes métropoles dans le trafic de cocaïne, ce phénomène ne cesse de se développer. En général, les personnes choisies sont des jeunes femmes rétribuées de 1 000 à 3 000 euros pour rapporter de « petites » quantités (de 3 à 5 kg)¹¹ dans leurs bagages. L'intérêt du marché de gros antillais réside dans des prix beaucoup plus bas qu'en France métropolitaine. Alors qu'en métropole le prix de gros du kilogramme de cocaïne s'élève en moyenne à 30 000 euros, il peut descendre jusqu'à 10 000 euros dans les Antilles françaises, ce qui permet l'obtention de profits susceptibles de compenser largement le coût d'un billet d'avion¹² et d'une « semaine de vacances ». Le troc résine de cannabis/cocaïne existe également dans un rapport de deux pour un¹³.

La question du blanchiment de l'argent de la drogue : le cas de Saint-Martin

L'île de Saint-Martin est située à 235 kilomètres au nord de la Guadeloupe. Son territoire est divisé entre une partie, située au nord, appartenant à la France et une autre dépendant des Pays-Bas. Jusqu'en juillet 2007, Saint-Martin était partie intégrante du département de la Guadeloupe. Depuis cette date, l'île a un statut de « collectivité d'outre-mer », lequel lui permet de bénéficier d'une large autonomie, notamment sur le plan de la fiscalité. Dans les années 1990, du fait d'une situation géographique favorable, l'île est devenue une plaque tournante du trafic régional de la cocaïne destinée à l'Europe et aux États-Unis. Elle était également un centre de réexpédition du crack en direction des Antilles françaises, surtout de la Guadeloupe. L'île est devenue au fil des ans une destination touristique importante, ce qui a suscité un boom économique dans le secteur de l'immobilier, lequel aurait été largement alimenté par l'argent de la drogue. En outre, l'île est un point de rencontre des trafiquants de cocaïne pour les négociations de contrat. S'agissant de la partie hollandaise, également dénommée Saint-Martin (*Sint-Maarten*), qui constitue un des quatre États qui forment le royaume des Pays-Bas, son statut de paradis fiscal en fait un lieu de blanchiment, via un système bancaire pléthorique et une puissante industrie des jeux, contrôlé par le crime organisé de l'argent de la cocaïne [9].

LA SITUATION EN GUYANE

Avec le développement du marché brésilien et européen, la Guyane est en train de devenir une zone de plus en plus intéressante pour les trafiquants de cocaïne. Si pour le marché européen, la Guyane, contrairement aux Antilles, ne présentait pas jusqu'au début des années 2000, un intérêt particulier, le développement des routes africaines de la cocaïne [10], destinées à contourner les dispositifs de sécurité mis en place par l'Union européenne sur la façade atlantique – notamment le MAOC-N (*Maritime Analysis and Operations Center for Narcotics*) – pourrait en faire de plus en plus un lieu de passage privilégié par les trafiquants. De plus, la proximité du Venezuela, fait de la Guyane un territoire potentiellement attractif, notamment pour accéder au grand marché brésilien marqué par le développement important de la consommation de cocaïne (que ce soit sous sa forme chlorhydrate ou basée) [11].

Depuis quelques années, la Guyane est une zone d'expédition de la cocaïne à destination de la France métropolitaine. Le plus souvent, la cocaïne passe par le vecteur aérien dans le cadre d'un trafic de « fourmis ». La dernière grosse affaire remonte à avril 2014 avec le démantèlement d'un réseau dit « Taki Taki » qui importait de la cocaïne destinée à l'ouest (département des Deux-Sèvres) et au sud-ouest de la France

10. Un passeur, dit « bouletteux », peut ingérer jusqu'à 1 kilogramme de cocaïne.

11. « Les routes de la cocaïne », Jean-Michel Colombani, *Swaps* n° 58.

12. En France métropolitaine, un kilo de cocaïne, achetée 30 000 euros, coupée à 50 %, peut engendrer en moyenne un profit de 90 000 euros, tandis que le même kilo, acheté à Fort-de-France ou à Pointe-à-Pitre, rapportera 110 000 euros.

13. Le marché du cannabis est dominé par l'herbe. Cependant, il existe une demande pour la résine, laquelle peut être vendue beaucoup plus cher que l'herbe.

via des passeurs recrutés en Guyane. En 2013, 66 passeurs en provenance de Cayenne ont été interpellés aux aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et Roissy (OCRTIS 2013).

LE DISPOSITIF FRANÇAIS ANTIDROGUE RÉGIONAL

La principale structure de lutte contre le trafic de drogues dans la région est l'OCRTIS (Office central pour la répression du trafic illicite des stupéfiants). En 2004, le gouvernement français a créé l'antenne « Caraïbe » de l'OCRTIS, laquelle est installée à Fort-de-France. Il s'agit, comme son homologue métropolitain, d'une structure interministérielle, comprenant des représentants de la gendarmerie, de la marine, des douanes et de la police, ainsi que des officiers de liaison de trois pays étrangers (Grande-Bretagne, États-Unis, Espagne). L'antenne collabore notamment avec d'autres structures de lutttes contre le trafic, notamment le JIATF-S (*Joint Inter-Agency Task Force South*), basée à Key West en Floride, une entité interministérielle nord-américaine de lutte contre le trafic dont le champ d'activité couvre la mer des Antilles, le Pacifique-ouest et une bonne part de l'Atlantique [12]. Compte tenu, de la nature essentiellement maritime du trafic, la Marine nationale est le bras armé opérationnel majeur.

CONCLUSION

Depuis le début des années 2000, avec la réorientation du trafic de cocaïne en direction de l'Europe, les Antilles françaises sont devenues à la fois une zone-rebond et une zone de stockage de la cocaïne destiné à la France et au Vieux Continent. Cette situation s'est encore aggravée avec les évolutions récentes de la géopolitique régionale qui voit le Venezuela, pays très proche de l'arc antillais, s'imposer comme un espace majeur de transit et de réexpédition de la cocaïne produite notamment en Colombie. Ainsi, des côtes du Venezuela part un flux tendu d'embarcations (bateaux de pêche, *go-fast*, voiliers) qui alimentent régulièrement la Guadeloupe et La Martinique en cocaïne. De fait, Pointe-à-Pitre et Fort-de-France deviennent désormais non seulement des points stratégiques de réexpédition de la cocaïne destinée à l'Europe, mais aussi des marchés de gros secondaires où se rencontrent la criminalité locale et les bandes issues de la métropole. Cette dynamique s'inscrit en outre dans un contexte régional marqué par la relocalisation des flux dans la mer des Antilles du fait des difficultés croissantes des trafiquants à passer par le corridor centre-américain (Honduras, Salvador, Guatemala). La Guyane, quant à elle, plutôt épargnée jusqu'à récemment du fait de sa position en marge des grandes voies du trafic, devient de plus en plus attractive du fait de sa façade donnant sur l'Atlantique (route africaine) et son voisinage avec le Brésil dont le marché fait face à une demande croissante.

BIBLIOGRAPHIE

[1] DELPIROU (A.), LABROUSSE (A.), *Coca coke*, éditions La Découverte 1986.

[2] GANDILHON (M.), CADET-TAIROU (A.), LAHAIE (E.), « La cocaïne basée en France métropolitaine : évolutions récentes », *Tendances* n° 90, OFDT, 2013

[3] MERLE (S.), VALLART (M.), « Martinique, Guyane : les spécificités de l'usage de drogues ultra-marin » in COSTES J.-M. (Dir.), *Les usages de drogues illicites en France depuis 1999 – Vus au travers du dispositif TREND*, Saint-Denis, OFDT, 2010, 192 p.

[4] WEINBERGER (D.), « Le Venezuela : un nouvel épicerie du trafic régional et mondial de cocaïne », *Drogues, enjeux internationaux* n° 6, OFDT, 2013.

[5] UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime), *Transnational Organized Crime in Central America and the Caribbean, a Threat Assessment*, Vienne, 2012.

- [6] GANDILHON (M.), « Géopolitique de la cocaïne » in POUSSET (M.) (Dir.) *Cocaïne, données essentielles*, Saint-Denis, OFDT, 2012.
- [7] COUTANSAIS (C.-P.), *Géopolitique des océans*, Ellipses, 2012.
- [8] LALAM (N.), WEINBERGER (D.), *Le trafic de stupéfiants à partir des aérodromes secondaires non surveillés et plateformes de circonstance*, INHESJ, 2012.
- [9] LABROUSSE (A.) (Ed.), *Dictionnaire géopolitique des drogues*, De Boeck Université, 2003.
- [10] CHAMPIN (C.), « L'Afrique de l'Ouest : une zone rebond de la cocaïne destinée au marché européen », *Drogues, enjeux internationaux* n° 4, OFDT, 2012.
- [11] OICS (Organe international de contrôle des stupéfiants), *Rapport 2013*, New York, 2014.
- [12] BRAY (R.), *La lutte contre le narcotraffic en mer des Caraïbes*, Centre d'études supérieures de la Marine, 2013.