

# Drogues, enjeux internationaux



## LES ANTILLES FRANÇAISES ET LA GUYANE : SUR LES ROUTES DU TRAFIC INTERNATIONAL DE COCAÏNE

Michel Gandilhon\*, David Weinberger\*\*

\*Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT)

\*\*Institut national des hautes études sur la sécurité et la justice (INHESJ)

L'année 2015 a été marquée par des saisies record de cocaïne – près de 11 tonnes – sur le territoire français<sup>1</sup>. L'ampleur de ces prises est due pour une part importante à des opérations réalisées dans la zone des Caraïbes où la France est très active du fait de la présence des deux départements d'outre-mer que constituent la Martinique<sup>2</sup> et la Guadeloupe et de la collectivité territoriale de Saint-Martin (voir encadré) [1]. Parallèlement, la hausse des saisies de cocaïne en Guyane, ou en provenance de ce territoire, suggère que ce département français d'Amérique du Sud est en train de devenir une des zones de passage importantes de la cocaïne destinée non seulement à la France, mais au marché nord-européen.

Ces évolutions – si elles ne constituent pas une nouveauté dans la mesure où des trafics y existent depuis les années 1980, ne fût-ce que pour satisfaire la demande locale de crack (cocaïne basée) – sont néanmoins la manifestation de plusieurs phénomènes récents. Ceux-ci tiennent au

rôle du Venezuela comme épicerie du trafic international de cocaïne [2] et à l'essor de nouvelles routes maritimes. Ainsi, l'arc naturel – allant de Trinidad à Haïti en passant par la Martinique et la Guadeloupe – qui marque la limite orientale de la mer des Caraïbes offre, du fait de son espace maritime difficile à surveiller, un terrain propice aux trafiquants. S'agissant de la Guyane, l'augmentation des trafics en provenance de Colombie, de Bolivie, du Pérou et du Venezuela, qui touche ses voisins brésilien et surinamien, l'affecte de plus en plus [3], les trafiquants profitant de sa position géographique qui en fait une route privilégiée, via l'océan Atlantique, vers l'Afrique de

1. Contre 6,8 tonnes en 2014 et 5,6 tonnes en 2013 (OCRTIS). Les statistiques douanières, qui prennent en compte des saisies réalisées en dehors du territoire français, mais dans lesquelles ces services sont partie prenante comme c'est notamment le cas lors de partenariats avec des services étrangers tels que la DEA (Drug Enforcement Administration) américaine, très active dans la région des Caraïbes, font état de 17 tonnes saisies.

2. C'est d'ailleurs en Martinique, en avril 2015, qu'a eu lieu la plus grosse saisie jamais réalisée par la douane française, avec 2,25 tonnes.

### Alain Labrousse 1937-2016

C'est au moment où la rédaction de *Drogues, enjeux internationaux* finalisait ce numéro qu'elle a appris la disparition d'Alain Labrousse à l'âge de 79 ans. Cette publication, dont nous vous proposons le 9<sup>e</sup> numéro, doit beaucoup à son approche et s'inscrit dans la continuité de *Drogues Trafic International* (17 numéros), bulletin qu'il avait créé lors de ses deux années passées à l'OFDT entre 2000 et 2002.



Au début des années 1990, Alain Labrousse avait fondé et dirigé l'Observatoire géopolitique des drogues (OGD). Passionné par l'histoire politique tourmentée de l'Amérique latine dans les années 1960 et 1970, il fut un des premiers en France, après avoir écrit plusieurs ouvrages sur l'Uruguay des Tupamaros, le Chili de l'Unité populaire et l'Argentine, à s'intéresser au développement des trafics de cocaïne au tournant des années 1980 et à leurs implications géopolitiques. Dès lors, il consacra ses activités à l'analyse des trafics internationaux de drogues en conjuguant enquêtes de terrain, notamment en Colombie, au Maroc et en Afghanistan, et mise en place d'un réseau international de correspondants comprenant des journalistes et des universitaires. Auteur de nombreux livres, parmi lesquels *Coca Coke* (La Découverte, 1986), *La Drogue, l'argent et les armes* (Fayard, 1991) et *Afghanistan, opium de guerre opium de paix* (Fayard, 2005), il a également été consultant auprès de l'Union européenne et du Programme des Nations unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID), ainsi que membre de l'Observatoire de la criminalité internationale, à l'université de Liège.

Son regard aiguisé et critique sur des questions complexes manquera. De même que la grande disponibilité et la profonde gentillesse dont il faisait preuve avec ceux qui le côtoyaient.

La rédaction de DEI et toute l'équipe de l'OFDT saluent sa mémoire.

l'Ouest, zone de rebond en direction des marchés européens et asiatiques. En outre, la nouveauté réside dans le fait que ces régions d'outre-mer ne constituent plus seulement des zones de transit. Elles représentent en effet pour certains trafiquants métropolitains des marchés de gros importants, voire stratégiques, destinés à alimenter la demande française et européenne.

## Nouvelles routes maritimes dans les Caraïbes

La mer des Caraïbes a toujours constitué une zone stratégique pour les trafiquants de cocaïne. Dans les années 1970 et 1980 (voir encadré), cet espace était en effet un point de passage important pour accéder au marché américain, lequel représentait à l'époque le principal débouché de la cocaïne produite en Colombie [4]. À partir des années 1990, pour perturber les flux, les services répressifs américains mirent en place des systèmes de détection dans la région qui affectèrent significati-

vement le trafic. La cocaïne produite par le cartel de Medellín était envoyée vers la Floride, essentiellement au moyen d'avions de tourisme. En outre, l'accroissement de la coopération militaire entre les États-Unis et ce pays, formalisée par la signature du Plan Colombie en 2000, et les succès subséquents rencontrés dans le démantèlement des organisations criminelles, vont provoquer des déplacements des trafics. Les routes de la cocaïne vont dès lors emprunter plus intensément l'isthme centro-américain.

Cette région, qui s'étend du Panama jusqu'au sud du Mexique (isthme de Tehuantepec), présente la particularité d'être constituée d'États plutôt fragiles, dont un certain nombre (Salvador, Guatemala, Nicaragua) se relevaient alors à peine de guerres civiles les ayant plongés dans un chaos propice notamment aux trafics de toutes sortes<sup>3</sup> [5].

Parallèlement se développait une route du Pacifique, partant des côtes occidentales de la Colombie et d'Équateur, pour atteindre l'Amérique du Nord. Enfin, le passage de

la cocaïne par la voie aérienne commerciale s'intensifiait, notamment au départ des principaux aéroports des pays producteurs. Plusieurs facteurs sont venus remettre en cause, au moins en partie, cette nouvelle configuration.

À partir de la seconde moitié des années 1990, la région des Antilles va retrouver un attrait pour les trafiquants en vue de la conquête du marché de l'Europe occidentale. Ainsi, la route dite du « nord », qui part des Caraïbes via l'archipel des Açores pour atteindre, via le vecteur des porte-conteneurs, les grands ports comme Rotterdam [6] et Anvers, est devenue au fil des ans une des trois principales voies<sup>4</sup> empruntées par les exportations de cocaïne en direction de l'Europe occidentale. Ces dernières années, un autre élément, d'ordre politique, est venu renforcer l'importance stratégique des Antilles pour les trafiquants : la crise sécuritaire de l'État vénézuélien [7].

Une partie des flux empruntent en effet de plus en plus, compte tenu de l'importante façade maritime de ce pays sur la mer des Caraïbes, la route des Antilles, et cela en utilisant majoritairement, contrairement aux années 1980, la voie maritime. Ce phénomène n'affecte d'ailleurs pas que l'Europe, puisque les États-Unis sont également touchés par le développement du trafic maritime. Ainsi, en 2013, selon les estimations de la DEA (Drug Enforcement Administration), la part de la cocaïne importée par les mers via les îles des Caraïbes a quadruplé en l'espace de trois ans, passant de 4 % en 2011 à 16 % en 2013<sup>5</sup>.

### Mer des Caraïbes : du vecteur aérien au vecteur maritime

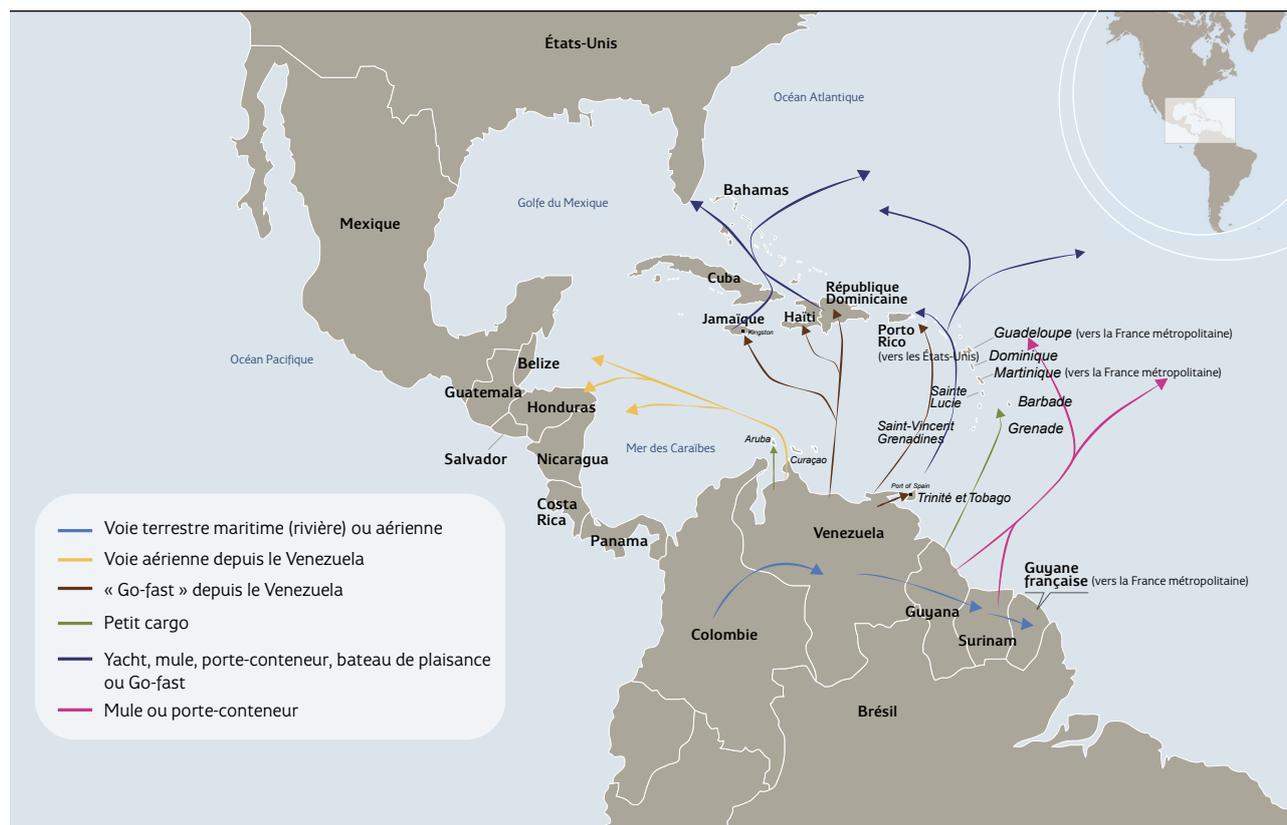
Le trafic international de cocaïne a commencé à se développer de manière significative à partir de la seconde moitié des années 1970, avec l'essor du marché de la cocaïne aux États-Unis. L'augmentation de la demande a stimulé le développement d'une offre croissante en provenance de Colombie. Dans les années 1980, les cargaisons de cocaïne transitent par la mer des Caraïbes, essentiellement par avionnettes, et sont transbordées notamment dans l'archipel des Bahamas, où les trafiquants étaient implantés, pour continuer leur route vers la Floride. À l'époque, la puissance des organisations criminelles colombiennes est bien illustrée par l'achat par un membre du cartel de Medellín, Carlos Lehder, de l'île de Norman's Cay, située à 200 km des côtes de la Floride, principale porte d'entrée de la cocaïne sur le marché américain. La mise en place par les États-Unis en 1995 de l'ABDP (Air Bridge Denial Program) en Colombie, un programme consacré à la détection du trafic par voie aérienne, va favoriser le déplacement des activités des trafiquants vers le Venezuela. En outre, la fin de la coopération sécuritaire entre les États-Unis et le Venezuela et par extension le gel de la coopération antidrogue offre une opportunité supplémentaire aux trafiquants de déplacer les expéditions aériennes vers le Venezuela. L'extension de ce programme à la République dominicaine depuis 2009 et la décision du Honduras en 2012 d'abattre les avions suspectés de trafic de drogue favorise sans doute un report aujourd'hui sur la voie maritime.

3. En Amérique centrale, les trafics de migrants et de drogues sont complètement interpénétrés (ONUDC).

4. Les deux autres routes sont : celle dite du « centre » qui part d'Amérique du Sud et passe par le Cap-Vert, Madère et les Canaries, et celle dite « africaine » qui passe par l'Afrique de l'Ouest pour déboucher sur le sud de l'Espagne.

5. Jusqu'à ces dernières années, une des routes privilégiées de la cocaïne vers le marché américain partait par avionnettes du Venezuela pour rebondir au Honduras où les organisations mexicaines réceptionnaient les cargaisons. L'augmentation récente des saisies de cocaïne au Honduras inciterait les trafiquants à utiliser d'autres routes et d'autres vecteurs voir « Full circle, an old route regains popularity with drugs gangs », *The Economist*, 24 mai 2014.

## Les flux de cocaïne dans la mer des Caraïbes et vers la Guyane



Source : OFDT

Ainsi, la Guadeloupe et la Martinique deviennent de manière croissante, à l'instar de la Jamaïque et de la République dominicaine, des États « entrepôts » [8] où la cocaïne est stoc-

kée. La situation affecte également la Guyane puisqu'une partie des flux se dirigent vers le sud via le Suriname et, dans une moindre mesure, le Guyana, pour atteindre le département fran-

çais et la métropole. En l'espace de quelques années, les Antilles françaises et la Guyane sont donc devenues des corridors très fréquentés par les trafiquants, une zone de trafic « intense », pour reprendre les termes de l'OCR-TIS, comme en témoigne l'importance des saisies réalisées ces dernières années. Selon l'ONUDC (Organisation des Nations unies contre la drogue et le crime), sur les 250 tonnes de cocaïne destinées au marché européen, 30 % transiteraient aujourd'hui par les Antilles<sup>6</sup>.

### Les Antilles, les États-Unis et le crack

Dans les années 1984-1985, la cocaïne qui arrive dans les départements français d'outre-mer est essentiellement destinée au marché local. Elle est consommée sous la forme dite « basée ». Le crack avait émergé sur le marché des grandes métropoles américaines à la fin des années 1970. Il semble que certains usagers issus de l'immigration antillaise, notamment jamaïcaine, soient à l'origine du développement de cette substance, dont l'installation sur le marché nord-américain apparaît comme une conséquence des mutations de la chaîne de la production de 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 réussissent, grâce à l'adjonction de bicarbonate de soude ou d'ammoniac, à produire le crack, lequel a connu dans les années 1980 un développement foudroyant dans les quartiers pauvres des métropoles américaines [10].

### La situation dans les Antilles françaises...

Aujourd'hui, la Martinique et la Guadeloupe ne sont plus seulement des zones de consommation de cocaïne basée (crack), mais jouent un

6.50 % de ces flux seraient acheminés directement vers l'Europe et 20 % transiteraient par l'Afrique.

rôle de plus en plus important dans l'alimentation du marché métropolitain. Les services de police estiment en effet qu'entre 15 % et 20 % des 5 tonnes de cocaïne saisies annuellement en moyenne depuis le début des années 2000 sur le territoire français proviendraient des deux départements français [9]. La cocaïne atteint les Antilles principalement depuis les côtes du Venezuela d'où partent des lanchas (embarcations rapides), des bateaux de pêche ou des voiliers de plaisance (*slow-movers*), dont les cargaisons sont déchargées soit directement en Guadeloupe ou en Martinique, soit sur des îles proches comme Sainte-Lucie. Depuis trois ans, les services répressifs notent toutefois des évolutions des pratiques avec des transbordements maritimes réalisés en haute mer. À des fins de discrétion, les trafiquants utilisent des bateaux de pêche qui partent des côtes vénézuéliennes à la rencontre d'embarcations légères en provenance des îles antillaises.

### Le dispositif français antidrogue dans la mer des Antilles

Doté d'une compétence nationale et internationale, l'OCRTIS (Office central pour la répression du trafic illicite de stupéfiants) est la principale structure française de lutte contre le trafic de drogues dans la région depuis la création d'une antenne « Caraïbe » à Fort-de-France en 2004. Il s'agit, comme son homologue métropolitaine, 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 lutte contre le trafic, notamment le JIATF-S (Joint Inter-Agency Task Force-South), basée à Key West, en Floride, une entité interministérielle américaine de lutte contre le trafic maritime et aérien dont le champ d'activité couvre la mer des Antilles, la côte pacifique du continent américain et une bonne part de l'Atlantique. Compte tenu de la nature essentiellement maritime du trafic, la marine nationale est le bras armé opérationnel majeur.

### L'axe Fort-de-France/Le Havre

Au vu des saisies importantes réalisées, il semble bien que le transport par porte-conteneurs reliant Fort-de-France au Havre soit en train de devenir une modalité significative du trafic de cocaïne vers la métro-

pole. Ce modus operandi, qui ne concernait principalement jusqu'ici que Rotterdam<sup>7</sup> et Anvers, les deux grands débouchés de la route du Nord [11], est en train de faire du Havre, premier port français pour le trafic de porte-conteneurs, avec, en 2013, 68 millions de tonnes de marchandises en transit, une porte d'entrée majeure de la cocaïne destinée non seulement à la France, mais aussi à l'Europe occidentale<sup>8</sup>. En 2014, la plus grosse saisie de cocaïne jamais réalisée en France, avec 1,4 tonne, y a été effectuée [12]. Pour les réseaux criminels, ce moyen de transport présente des avantages très importants en termes de quantités transportées et de coûts du fait des économies d'échelle réalisées. Le troisième avantage tient à la difficulté pour les services répressifs de détecter la cocaïne dans les immenses cargaisons de marchandises qui circulent quotidiennement. Tout cela dans un contexte où les techniques de dissimulation se sophistiquent d'année en année. En effet, si la dissimulation de la drogue

### 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 française, située au nord, et une autre néerlandaise. 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. Aujourd'hui, l'île est 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, comme la Martinique et la Guadeloupe, même si c'est dans une moindre mesure, est touchée par l'intensification du trafic régional de cocaïne et tend à devenir une plate-forme de stockage pour les trafiquants ; elle sert également de point de rencontre pour les négociations de contrats. S'agissant de la partie néerlandaise, 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 de l'argent de la cocaïne, via un système bancaire pléthorique et une puissante industrie des jeux contrôlés par le crime organisé [10]. Celui-ci est composé notamment de gangs, en contact avec les trafiquants colombiens et vénézuéliens, dont certains sont implantés aux Pays-Bas où ils importent de la cocaïne.

7. Le port de Rotterdam, devant celui d'Anvers, serait le premier lieu de transit puisque, selon des données remontant à 2013, 25 à 50 % de la cocaïne destinée au marché européen y transiteraient [11].

8. Ce phénomène touche peu ou prou les plus grands ports européens. Ainsi, Algésiras et Valence (Espagne), Gioia Tauro (Italie) ou encore le Pirée (Grèce) sont concernés.

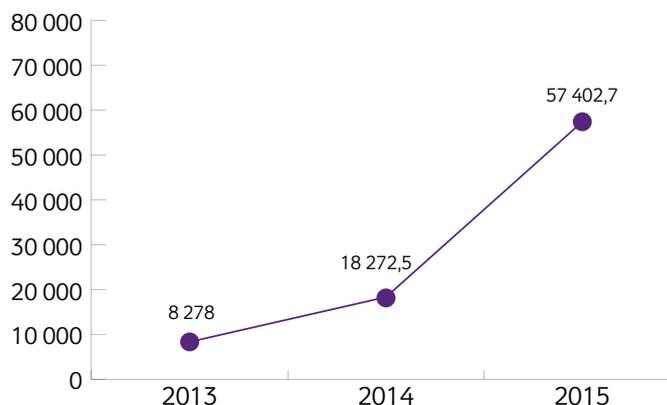
dans les cargaisons transportées est bien connue, les services répressifs font état de plus en plus de saisies d'objets en plastique (tables, chaises, etc.) contenant du chlorhydrate de cocaïne. Celui-ci est également fréquemment inséré dans la structure même des conteneurs (parois, blocs réfrigérants). Cependant, le trafic ne concerne pas seulement des grosses cargaisons. Les trafiquants tendent aussi à atomiser les livraisons de cocaïne en utilisant la technique dite du *rip-on/rip-off*, laquelle consiste à placer, avec la complicité de certains membres du personnel portuaire, des sacs de cocaïne contenant quelques dizaines de kilos [3]. Le 18 mars 2016, six dockers travaillant dans le port du Havre ont été interpellés par les services de police pour leur participation présumée à un vaste réseau ayant permis d'importer plusieurs centaines de kilos de cocaïne en provenance de Martinique.

### Les mules et le vecteur aérien

Le trafic de cocaïne en provenance des Antilles françaises ne se limite pas néanmoins à la voie maritime. À l'instar d'autres régions du monde, le vecteur aérien, via l'aviation générale et l'aviation commerciale, est aussi mobilisé. Celui-ci est largement le fait de « mules » transportant le produit soit *in corpore*, soit dans les bagages. Ces mules sont généralement recrutées par des organisations opérant depuis la métropole<sup>9</sup>. Les recrues sont le plus souvent des jeunes femmes, appâtées par la perspective d'une semaine de vacances tous frais payés dans un hôtel de standing et rétribuées de 1 000 à 7 000 euros selon l'origine du départ pour rapporter de « petites » quantités (de 3 à 5 kilogrammes). Selon les saisies réalisées par l'antenne OCR-TIS de l'aéroport de Roissy, la Martinique est, derrière le Brésil et devant la Guyane, la deuxième région de provenance de la cocaïne qui arrive via cet aéroport [9]. Ce phénomène qui ne cesse de prendre de l'ampleur a mis en évidence l'intérêt croissant des Antilles françaises comme marché de gros secondaire de la cocaïne consommée en France. Les prix en vigueur y sont en effet plus bas que ceux pratiqués en France métropo-

### Quantités de cocaïne saisies (grammes) par la Police judiciaire de Guyane entre 2013 et fin novembre 2015

Saisies



Source : OCR-TIS

litaine. Alors que en Europe, le prix de gros du kilogramme de cocaïne s'élève en moyenne à 30 000 euros, il peut descendre jusqu'à 10 000 euros en Martinique ou en Guadeloupe [13].

Une autre tendance, de plus en plus observée par les services de police, témoigne du dynamisme des Antilles comme marché de gros secondaire de la cocaïne. Celui du troc entre résine de cannabis d'origine marocaine et cocaïne, à raison de deux kilogrammes de résine contre un kilogramme de cocaïne. Un échange qui s'avère très avantageux pour les trafiquants puisque, compte tenu du prix de gros de la résine de cannabis en métropole, à savoir environ 2 500 euros le kilo, celui de cocaïne leur revient en réalité à 5 000 euros. Le dynamisme de ce trafic a été bien mis en évidence en août 2015 avec la saisie record de plus de 400 kilogrammes de résine réalisée par les douanes dans le port de Fort-de-France sur un porte-conteneur en provenance du Havre. Cet épisode confirme qu'il existe une demande dans les départements d'outre-mer pour la résine au détriment d'une herbe produite localement ou importée de Sainte-Lucie et de Saint-Vincent.

### ... et en Guyane

Département enclavé entre le Suriname et le Brésil, avec lequel il partage plus de 1 200 km de frontières terrestres, la Guyane, située non loin de la Colombie et du Venezuela, et dotée d'une large façade maritime s'ouvrant sur l'Atlantique, est affectée par le développement du trafic de cocaïne dans la région.

La topographie du département présente en outre de multiples avantages pour les trafiquants, notamment un réseau fluvial très dense, vecteur traditionnel des échanges commerciaux et humains dans la région, comme c'est le cas avec le Suriname par le fleuve Maroni. En outre, la forêt équatoriale – couvrant près de 90 % de la superficie du territoire – est un lieu idéal pour l'implantation d'aérodromes clandestins. Tous ces facteurs contribuent à compliquer

9. En 2014, la police judiciaire a interpellé en Guadeloupe et en métropole trois membres du gang dit des « Chiens La Ri » pour trafic de cocaïne. Cette bande, implantée dans la commune guadeloupéenne de Baie-Mahault, compterait près de 70 membres. Son influence s'exerce dans certaines villes françaises (Orly, Toulouse, Clermont-Ferrand) où elle exporte de la cocaïne en utilisant principalement des mules et des colis postaux (DCSP).

largement le travail des forces de l'ordre. Comme en Martinique et en Guadeloupe, le trafic de cocaïne est apparu au début des années 1980 dans le but de répondre à la demande d'une population plutôt marginalisée la consommant principalement sous sa forme « basée » [14], dite « crack », pour l'essentiel fabriqué au Suriname. C'est seulement à partir du début des années 1990 que le trafic de cocaïne en direction de l'Europe s'est lentement développé pour s'accélérer depuis cinq ans. Cette attractivité pour les trafiquants de cocaïne est attestée par l'augmentation importante et régulière des saisies réalisées à la fois localement (voir graphique) et en métropole. Entre 2012 et 2014, les saisies en provenance de la Guyane ont augmenté de 64 %, passant de 86 à 141 kilogrammes [10].

Deux changements principaux peuvent expliquer cette évolution. D'une part, à la fin des années 1990, l'émergence de la route ouest-africaine vers l'Europe [15]. D'autre part, le renforcement du contrôle de la route aérienne reliant Paramaribo, la capitale du Suriname, et Amsterdam, via l'aéroport de Schiphol<sup>10</sup>. Le voisinage du Suriname joue en effet un rôle fondamental dans les évolutions en cours, ce pays étant une zone de rebond significative de la cocaïne produite par les cartels colombiens depuis la fin des années 1980. Profitant de niveaux de corruption élevés, les organisations criminelles, regroupées sous l'appellation générique de « Suricartels », se sont implantées durablement et importent la production des pays andins vers l'ancienne colonie néerlandaise au moyen d'avionnettes et de bateaux de pêche<sup>11</sup>.

Si à l'époque, la cocaïne était réexpédiée vers les États-Unis, aujourd'hui elle tend à l'être vers l'Europe et plus récemment vers le cône sud du continent pour alimenter notamment la consommation brésilienne<sup>12</sup> et argentine. Aujourd'hui, la Guyane constitue pour le crime organisé surinamien, via Cayenne et son aéroport international, un point stratégique pour l'exportation de cocaïne. La France métropolitaine,

et notamment la région parisienne, marque le point d'arrivée provisoire avant une réexpédition vers les Pays-Bas et la Belgique. L'augmentation des interpellations de trafiquants en provenance du Suriname et de Guyane à la gare du Nord de Paris, point de départ à destination de Bruxelles et d'Amsterdam, atteste de cette évolution.

### Trafics de fourmis

La plupart des saisies sont réalisées sur des vols commerciaux transportant des passeurs convoyant de la cocaïne [9]. Beaucoup de ces personnes proviennent d'une commune du Suriname, Albina, située à la frontière de la Guyane, en face de la ville de Saint-Laurent du Maroni. Les modes opératoires sont invariables : une personne, souvent d'origine sociale assez modeste, plutôt très jeune, voire mineure, est recrutée. Un billet pour la France métropolitaine est acheté. La cocaïne est transportée *in corpore*.

Toutefois, ce trafic ne saurait se limiter à des groupes néerlandophones. Depuis quelques années, en effet, s'est opérée une autonomisation des bandes criminelles de Guyane française qui ne se contentent plus d'opérer pour le compte des « Surinamiens ». Forts de leur capacité à recruter des mules françaises pour partir depuis l'aéroport Felix-Eboué de Cayenne vers Paris, certains groupes criminels, principalement originaires de l'ethnie Bushinenguè, aussi nommée les gens de la forêt, vivant à la frontière surinamienne, sont en pleine expansion. Ils opèrent notamment une croissance horizontale par la mise en place de réseaux de distribution guyanais en métropole. Pour ne pas se heurter directement aux autres grossistes de cocaïne en France, ils choisissent de s'implanter dans des villes de petite et moyenne importance plutôt que Paris ou Marseille. La cocaïne est achetée au Suriname où le kilogramme se négocie autour de 5 000 euros en moyenne, selon la police et la douane. Ainsi, avec un taux de pureté qui dépasse 70 %, la cocaïne transitant par la Guyane est équivalente en qualité et

deux fois moins chère que celle acquise aux Antilles ou en République dominicaine.

Au regard de ce prix, la filière guyanaise pourrait prendre de plus en plus d'ampleur dans les mois et les années à venir. Selon les autorités guyanaises, il pourrait y avoir plus de 10 mules par jour partant de Guyane. Il semble que les trafiquants n'éprouvent guère de difficultés pour recruter. Ils puisent dans le vivier des sans-emploi – plus de 25 % de la population active –, pour lesquels une rétribution de 3 000 à 7 000 euros par vol effectué constitue une somme non négligeable. La dernière grosse affaire en date 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 via des passeurs recrutés en Guyane. Quoiqu'il en soit, les statistiques relatives aux interpellations montrent le développement important du trafic de cocaïne par le vecteur aérien : « *Ainsi, 40 mules (dont 23 in corpore) ont été arrêtées à Orly au premier semestre 2015, contre 39 (dont 26 in corpore) au cours de l'année 2014. Du côté guyanais, 127 mules ont été interpellées lors des six premiers mois de 2015 (pour 139 kg de cocaïne saisis), contre 114 sur la totalité de l'année 2014.* » [10].

Même si le trafic de fourmis est largement majoritaire dans le cadre du vecteur aérien, la saisie record, intervenue en mars 2016 auprès de trois voyageurs à destination de Marseille, de 53 kilos de cocaïne à l'aéroport Félix-Eboué de Cayenne démontre une diversification des modalités du trafic, laquelle se manifeste aussi par le développement des exportations de cocaïne par fret express et voie postale.

10. Avec la mise en place d'une politique de contrôle systématique des passagers à Schiphol.

11. Voir le reportage d'Arnaud Jouve *Suriname et cocaïne*, dans *Pour-suites*, le webmagazine d'investigation de RFI, <http://webdoc.rfi.fr/pour-suites/enquete-suriname-plateforme-cocaïne-desi-bouterse/index.html>

12. Désormais deuxième marché national le plus important après les États-Unis (ONUDC, World Drug report 2015).

Par ailleurs, l'OCRTIS fait état de phénomènes similaires à ceux qui ont cours en Martinique avec l'émergence de trocs résine de cannabis/cocaïne. Il est important de souligner toutefois que le trafic ne vise pas que la métropole ou d'autres pays européens. La disponibilité croissante de la cocaïne en Guyane, qui circule sur le marché local à des prix oscillant entre 10 et 20 euros le gramme pour une pureté avoisinant les 70 %, montre que les trafiquants s'intéressent à un marché local qui ne se résume plus au crack.

## Conclusion

Depuis le début des années 2000, avec la réorientation du trafic de cocaïne en direction de l'Europe, les Antilles françaises constituent une zone-rebond de la cocaïne destinée à la fois à la France et au reste de l'Europe. Cette situation s'est encore

aggravée avec les changements intervenus dans la géopolitique régionale qui voit le Venezuela, pays très proche de l'arc antillais, devenir un espace majeur de transit et de réexpédition de la cocaïne produite notamment en Colombie.

Ainsi, des côtes du Venezuela part un flux important 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 sont 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. La Guyane, quant à elle, plutôt épargnée jusqu'à maintenant par le trafic de grande ampleur, du fait de sa position en marge des grandes voies du trafic, devient de plus en plus attractive. L'augmentation des contrôles aéroportuaires

entre le Suriname et les Pays-Bas et l'autonomisation de groupes criminels de Guyane française expliquent une évolution spectaculaire qui fait de ce département d'outre-mer une source de plus en plus importante de la cocaïne consommée en métropole<sup>13</sup>. Les Antilles françaises et la Guyane française illustrent ainsi les effets, parfois inattendus, de l'action répressive sur la géopolitique des drogues et les routes du trafic.

13. Une estimation (INHESL, DCPJ) de la quantité importée en métropole fondée sur les saisies moyennes par mules et le nombre de vol annuels entre Cayenne et Paris, réalisée par la police judiciaire, indiquerait que les organisations criminelles guyanaises seraient actuellement en capacité de répondre entre 1/10e et 1/5 de la consommation de cocaïne en métropole.

## Bibliographie

1. DIRECTION GÉNÉRALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS, *Douane : résultats 2015*, Paris, Ministère des Finances et des Comptes publics, 2016, 50 p.
2. WEINBERGER D., « Le Venezuela : un épice de trafic régional et mondial de cocaïne », *Drogues, enjeux internationaux*, OFDT, n° 6, 2013, 5 p.
3. EMCDDA et EUROPOL, *EU Drug markets report: In-depth analysis*, Lisbon, EMCDDA ; Europol, Joint publications, 2016, 188 p.
4. DELPIROU A. et LABROUSSE A., *Coca coke*, Paris, La Découverte, 1986, 276 p.
5. UNODC, *Transnational organized crime in Central America and the Caribbean: A threat assessment*, Vienna, United Nations Office on Drugs and Crime, 2012, 82 p.
6. ZAITCH D., « Cocaïne, conteneurs, contacts et contrôles. Le port de Rotterdam selon des trafiquants de drogue colombiens », *Cahiers de la Sécurité*, n° 59 (Drogues et antidrogue en Colombie), 2005, pp. 107-148..
7. VASQUEZ LEZAMA P. et WEINBERGER D., « Le paradoxe sécuritaire vénézuélien », *Cahiers de la Sécurité et de la Justice*, n° 27-28, 2014, pp. 265-277.
8. LABROUSSE A., FIGUEIRA D. et CRUSE R., « Évolutions récentes de la géopolitique de la cocaïne », *L'Espace politique*, n° 4, 2008.
9. OCRTIS (OFFICE CENTRAL POUR LA RÉPRESSION DU TRAFIC ILLICITE DES STUPÉFIANTS), *Tendances du trafic de stupéfiants en France. Bilan 2014*, Paris, OCRTIS ; ministère de l'Intérieur, Direction centrale de la police judiciaire, 2015, 62 p.
10. LABROUSSE A., *Dictionnaire géopolitique des drogues. La drogue dans 134 pays : productions, trafics, conflits, usages*, Bruxelles, De Boeck, 2003, 745 p.
11. EMCDDA. *Perspectives on drugs. Cocaine trafficking to Europe*. <http://www.emcdda.europa.eu/topics/pods/cocaine-trafficking-to-europe> [accédé le 20/06/2016].
12. GANDILHON M., « La cocaïne, une marchandise mondialisée », *Drogues, santé et société*, vol. 15, n° 1, 2016 (à paraître).
13. GANDILHON M., *Les Antilles françaises (Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin) et la Guyane au cœur du trafic international de cocaïne*, Saint-Denis, OFDT, Note n° 2014-9, 2014, 6 p.
14. MERLE S. et VALLART M., « Martinique, Guyane : les spécificités de l'usage ultra-marin », dans Costes J.M. (Dir.), *Les Usages de drogues illicites en France depuis 1999 vus au travers du dispositif TREND*, Saint-Denis, OFDT, 2010, pp. 62-72.
15. CHAMPIN C., « L'Afrique de l'Ouest : une zone rebond de la cocaïne destinée au marché européen », *Drogues, enjeux internationaux*, OFDT, n° 4, 2012, 5 p.

Cette analyse a bénéficié du soutien financier du ministère des Outre-mer.

L'EU Drug Markets Report, publié conjointement par l'EMCDDA (Observatoire européen des drogues et des toxicomanies) et Europol en avril dernier, offre une analyse complète des marchés des drogues en Europe. Le rapport est conçu comme un « package » incluant, outre le rapport principal de près de 200 pages en langue anglaise agrémenté de nombreuses photographies, cartes et graphiques, des synthèses de ce dernier en français, allemand, anglais, espagnol et portugais. En outre, un certain nombre de thèmes précis, dont la production de haschisch au Maroc, sujet bien connu des lecteurs de *Drogues, enjeux internationaux* (voir le numéro 8), font l'objet d'analyses spécifiques par des experts reconnus et sont proposées en guise d'annexes en ligne du rapport.

La première partie est consacrée à une analyse transversale mettant en lumière les principales ramifications et les grands moteurs de changement des marchés de drogues européens. Afin de cerner l'ampleur du problème, le rapport propose une estimation de la valeur annuelle des marchés de détail des drogues en Europe, soit 24 milliards d'euros au minimum. On comprend dès lors pourquoi le commerce des stupéfiants demeure l'un des domaines les plus rentables pour les groupes criminels organisés qui contrôlent une large part de ces marchés. Leur existence entraîne non seulement des dommages sanitaires mais s'articule aussi à d'autres formes de criminalité, y compris violente, et au terrorisme. Leur influence s'exerce, en outre, sur l'économie, dont certaines sections pâtissent plus que d'autres, comme le secteur public, dont ils grèvent les budgets et exposent les fonctionnaires au risque de la corruption, et sur la société dans son ensemble.

Le rapport met en avant trois grands défis que posent et poseront à l'avenir les marchés des drogues aux institutions chargées de les contrôler : la complexité organisationnelle, les interconnexions et la spécialisation croissantes des groupes criminels ; la mondialisation et les nouvelles technologies qui accélèrent les changements sur les marchés et les rendent plus difficiles à contrôler ; et la concentration au sein de certaines zones géographiques, en Europe mais aussi dans son voisinage, d'activités clé, telles que la production ou l'importation de grandes quantités de drogues. Des pistes d'action publique pour faire face à ces défis sont également suggérées.

Le rapport offre en deuxième partie une analyse détaillée des marchés des principales drogues et nouvelles substances psychoactives, dont il n'est possible de résumer ici que les conclusions concernant la cocaïne, objet de ce numéro de DEL.

Le marché de détail de la cocaïne, stimulant illicite le plus consommé en Europe, a une valeur minimum estimée à 5,7 milliards d'euros par an. La consommation, qui a surtout lieu dans les pays de l'ouest et du sud du continent, est restée stable ces dernières années, bien que la disponibilité de la cocaïne sur le marché paraisse avoir augmenté. La production de coca en Amérique du Sud semble croître après une période de baisse, mais une incertitude persiste quant aux quantités de cocaïne produites dans le monde ainsi qu'aux lieux de production de celle-ci. Les transports maritimes et aériens sont utilisés pour le trafic de cocaïne vers l'Europe, principalement depuis la Colombie, le Brésil et le Venezuela. La Caraïbe et l'Afrique de l'ouest restent d'importantes zones de transit, tandis que l'Amérique centrale gagne en importance. L'utilisation de conteneurs maritimes qui transitent par les principaux ports européens, notamment Anvers, Rotterdam et Valence, est un problème permanent. Tout un éventail de méthodes de dissimulation est mis en œuvre, notamment l'incorporation de la drogue dans des « matières de support » (le plastique, par exemple) avant son extraction chimique à l'arrivée en Europe. Les groupes criminels colombiens et italiens dominent l'approvisionnement en gros de l'Europe, en coopération avec d'autres groupes (par exemple néerlandais, britanniques ou espagnols). Les trafiquants ouest-africains, notamment nigérian, sont également actifs dans le transport de cocaïne d'Afrique en Europe tandis que les groupes criminels issus des Balkans sont des acteurs émergents.

Laurent Laniel (EMCDDA)



EMCDDA, Europol

EU Drug Markets Report - 2016

EMCDDA/Europol 2016

## À signaler

*Drogues, enjeux internationaux* signale quelques rapports et publications récents en relation avec la question de l'offre de drogues.

## Ouvrages

DUPORT (C.), Héro(s), *Au cœur de l'héroïne*, Éditions Wildproject, 2016.

Dans les années 1980, la ville de Marseille a été particulièrement frappée par l'épidémie d'héroïne qui sévissait alors sur le territoire national. Dans ce livre original, sous forme d'abécédaire, la sociologue Claire Duport, revient sur cette époque douloureuse en abordant des aspects très divers, de la criminalité internationale (French Connection, filières libanaises) aux réalités de l'usage (portraits de consommateurs). L'ouvrage permet de combler une partie du vide historiographique relatif à un épisode clé concernant les drogues en France.

GRAJALES (J.), *Gouverner dans la violence, le paramilitarisme en Colombie*, Karthala, 2016.

Après le démantèlement du cartel de Medellín au début des années 1990, ce sont les groupes paramilitaires, créés notamment pour lutter contre les guérillas dites « marxistes » (FARC, ELN), qui ont été au cœur des trafics de cocaïne en Colombie. Pour l'auteur, maître de conférences en sciences politiques à l'Université de Lille 2, ces groupes sont loin de se résumer à la dimension criminelle à laquelle on les réduit trop souvent aujourd'hui et ont constitué un instrument important de la politique néolibérale de l'oligarchie colombienne.

GIBLER (J.), *Mourir au Mexique, Narcotrafic et terreur d'État*, À l'ombre du Maguay, 2015.

Cet ouvrage sur le narcotrafic au Mexique rejoint largement les constats du livre susmentionné en soulignant la collusion entre les narcotrafiquants, politiciens, industriels et milices paramilitaires. Une connivence payée au prix fort de dizaines de milliers de morts par une société civile tétanisée par une terreur devenue un mode de gouvernement.

FAUX (F.), *Coca ! Une enquête dans les Andes*, Actes Sud, 2015.

*De la Bolivie à la Colombie, du Sentier Lumineux à Pablo Escobar*, l'auteur, correspondant de presse en Amérique latine, et déjà auteur d'un livre sur les Maras, décrit les réalités pluridimensionnelles de l'économie engendrée par la culture de la coca.

## Revues

ZIELINSKA (A. C.), LE BLANC (N.), (Coord.), *Drogues : Ordre et désordres*, *Mouvements* n° 86, La Découverte, 2016.

Dans ce numéro spécial consacré à la question des drogues, *Mouvements* a sollicité de nombreux chercheurs et spécialistes. Une large place est accordée à la dimension internationale, des guerres de l'opium en Chine à la dépénalisation au Portugal en passant par la situation au Mexique. Un dénominateur commun : la critique du paradigme prohibitionniste.

## DROGUES, ENJEUX INTERNATIONAUX

Directeur de la publication : François Beck (OFDT)

Coordination rédactionnelle : Michel Gandilhon (OFDT), Julie-Émilie Adès (OFDT)

Comité de rédaction : Laurent Laniel (EMCDDA), Jean-Pierre Daval (OCRTIS), Stéphane Quéré (CrimOrg.com), David Weinberger (INHESJ)

Documentation : Isabelle Michot, Anne de l'Eprevier

Infographiste : Frédéric Million

Crédits photographiques - © Fred Goldstein, Samuel Maissonnier, Orlando Bellini (Fotolia.com), Frédérique Million (OFDT) et DDM (photo d'Alain Labrousse en couverture).



Observatoire français des drogues et des toxicomanies

3, avenue du Stade-de-France  
93218 Saint-Denis-La-Plaine cedex  
Tél. : 01 41 62 77 16  
Fax : 01 41 62 77 00  
e-mail : ofdt@ofdt.fr