

«Après l'Amérique, les narcotrafiquants jettent leur dévolu sur le marché européen»

L'économiste et spécialiste de la mafia Clotilde Champeyrache analyse l'essor du trafic de cocaïne en Europe et les nouvelles routes maritimes ciblées par les trafiquants.

En 2024, les transports par voie maritime interceptés ont totalisé 41,8 tonnes soit 78 % de l'ensemble des saisies réalisées, dont 14,4 tonnes au seul port du Havre. Clotilde Champeyrache est économiste au Conservatoire national des arts et métiers et spécialiste de la mafia. Elle analyse les nouvelles techniques des organisations criminelles et les nouvelles routes pour faire entrer en France une dope toujours plus pure.

En quoi la mer est-elle devenue une autoroute pour les cargaisons de stupéfiants et particulièrement le transport de cocaïne ?

L'essor de la voie maritime est précisément lié à la problématique du trafic de cocaïne. En Colombie, au Pérou et en Bolivie, on n'a jamais autant produit de coca. Le produit est plus pur et son prix n'a jamais été aussi peu élevé, à savoir une moyenne de 60 euros pour un gramme. De plus, on observe une saturation du marché américain, où le fentanyl prend progressivement la place de la cocaïne. Les narcos doivent trouver d'autres débouchés et jettent leur dévolu sur le marché européen. Ils entendent aussi conquérir le marché africain

avec la hausse du niveau de vie dans certains pays.

D'où la nécessité de passer par l'océan Atlantique et de décupler les routes ?

Oui. Par les mers, les trafiquants peuvent convoier bien plus de drogues que par l'aérien ou le terrestre. Certes, une spécificité française qui perdure est le système des mules qui relient la Guyane à la métropole. Mais les quantités de drogues que ces personnes peuvent transporter sont incomparables avec les capacités d'un conteneur qui peut abriter des kilos de stupéfiants.

Dans quelle mesure le commerce mondial favorise-t-il ce trafic ?

L'illégal suit les routes du légal. Les conteneurs chargés de cargaisons illégales se greffent sur des marchandises légales. La capacité des conteneurs et des porte-conteneurs ne cesse de grandir. Les ports investissent dans de gros travaux pour pouvoir accueillir ces mastodontes des mers et rester attractifs. La capacité de dissimulation des narcotrafiquants va de pair avec la massification des échanges du commerce international, en croissance permanente.

En quoi des crises, telles que la pandémie de Covid-19, ont-elles été bénéfiques pour l'essor du marché de la cocaïne ?

Le crime organisé aime les crises.

Les trafiquants sont hyperadaptables. Au début de la pandémie de Covid, les trafiquants ont aussi rencontré des difficultés, sans toutefois connaître de réelle pénurie. Sur un autre aspect, dans les pays producteurs, le Covid s'est également accompa-

gné d'une paupérisation d'une partie de la population. Certains paysans ont été forcés de quitter leurs terres ou ont été poussés dehors. Elles ont été récupérées par les narcos qui ont massivement étendu la production de coca.

Les ports de plaisance et ports secondaires français sont-ils particulièrement ciblés par les organisations criminelles ?

Lorsque les ports d'Europe du Nord se sont récemment équipés en scanners mobiles pour détecter l'intérieur des conteneurs, on a observé un phénomène de reroutage de la part des narcotrafiquants, vers des ports secondaires moins équipés. Ils n'hésitent pas non plus à pratiquer la technique du *drop-off* qui consiste à larguer en mer des ballots de cocaïne, souvent équipés d'une balise de géolocalisation. La cargaison est ensuite récupérée en mer.

La maritimisation du trafic de cocaïne s'accompagne-t-elle

d'une corruption généralisée dans les ports de France?

Il manque encore de vraies enquêtes pour faire la lumière sur ce phénomène dans l'Hexagone. Parfois il suffit d'avoir une personne au bon endroit, à une position stratégique, pour manœuvrer les conteneurs et faire passer la marchandise. Les professions ciblées sont les douaniers, les dockers, les grutiers.

L'Etat a fait de la lutte contre le trafic de stupéfiants l'un des axes majeurs de sa politique. Le ministre de l'Intérieur a annoncé le déploiement de scanners mobiles dans plusieurs ports. En quoi ce dispositif est-il stratégique?

Les scanners mobiles permettent d'avoir une vision très nette de l'intérieur d'un conteneur. C'est aussi une manière de convaincre les autorités portuaires de l'utilité de contrôler davantage sans trop ralentir la chaîne logistique. C'est l'économie de marché et la fluidité des échanges qui dominent. Or, le contrôle douanier va à l'encontre de cette logique et représente une perte de temps. Avec le scanner mobile, pas besoin d'isoler le conteneur ou de dépoter toute la marchandise. C'est un moyen de convaincre les opérateurs qui ne souhaitent pas que les contrôles soient multipliés.

Face à la hausse des contrôles douaniers dans les ports et les opérations de police qui se multiplient, quelles techniques les trafiquants peuvent-ils mettre en œuvre?

Certains trafiquants dissimulent la cocaïne dans des matériaux, comme dans des valises en fibre de verre ou des vêtements, et procèdent ensuite à une décantation en laboratoire pour extraire la drogue. Il existe une multitude de masques possibles pour la cocaïne: les trafiquants ont acquis un niveau important de maîtrise de certains processus chimiques. Enfin, on pense souvent que les réseaux de narcotrafiquants se disputent une guerre perpétuelle pour le monopole du trafic de cocaïne. Or, l'infiltration de la messagerie cryptée Sky ECC par les services de police de différents pays a montré une réalité tout autre. Ainsi, de multiples organisations, très différentes et originaires de plusieurs pays, se coordonnent pour mener des opérations de portage. Ils commandent en commun la cocaïne pour pouvoir négocier les prix et instaurer des dispositifs de mutualisation des pertes.

Observez-vous l'émergence de nouvelles organisations criminelles?

En France, on peut noter la montée en puissance de la DZ Mafia. Aux Pays-Bas, c'est la Mocro Maffia. Ces acteurs sont attirés par les gros gains qu'engendre le trafic de cocaïne. A l'inverse, les grossistes de stupéfiants changent moins souvent. Il faut une carrure criminelle et une réputation établie pour occuper ce genre de place. A l'image des mafieux albanais, qui se sont formés en

travaillant avec la mafia calabraise, et sont désormais des figures autonomes incontournables du marché international de la cocaïne.

Comment analysez-vous les mesures prises par le gouvernement français?

Les autorités ont compris qu'il fallait cibler les organisations. C'est une évolution positive. Mais la réforme de 2024 a mis à genoux la police judiciaire française. Elle a cassé la vision d'ensemble des services, en segmentant les dossiers sur une base départementalisée. Tout ce qui a été introduit en matière de réflexion sur la criminalité organisée, avec notamment la création d'un parquet dédié, aura du sens si la police judiciaire retrouve des moyens, des hommes et des outils efficaces.

Recueilli par **CHARLES DELOUCHE-BERTOLASI**



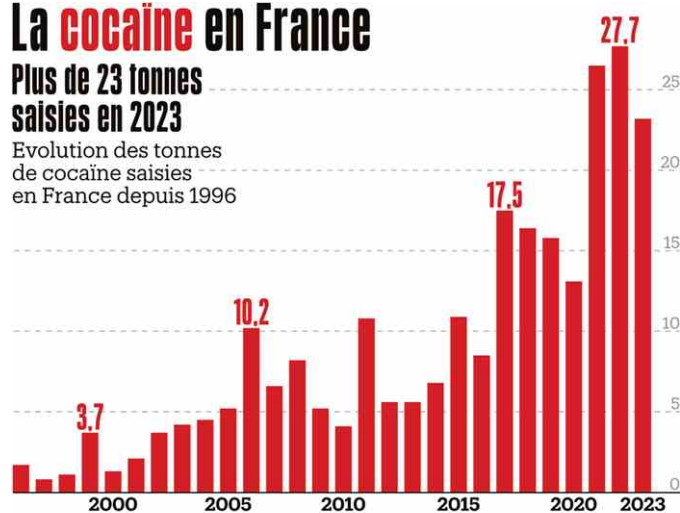
DR

INTERVIEW

La cocaïne en France

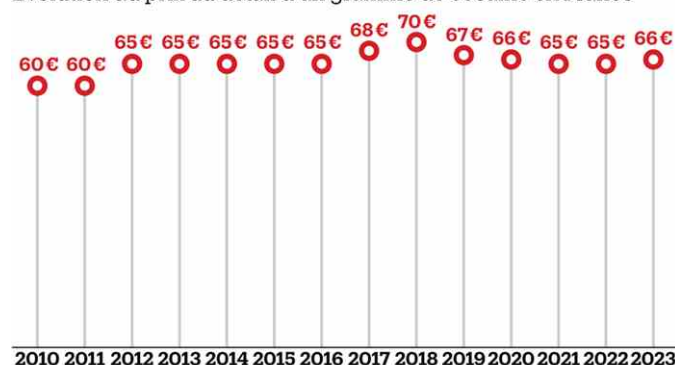
Plus de 23 tonnes saisies en 2023

Evolution des tonnes de cocaïne saisies en France depuis 1996



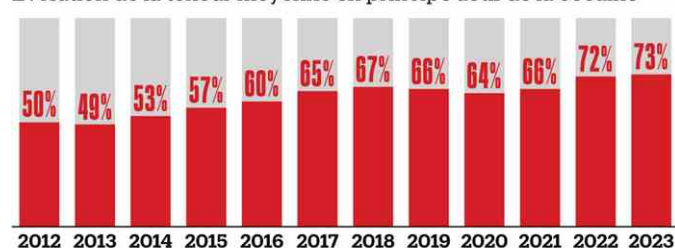
Le prix au gramme reste plutôt stable depuis 2010

Evolution du prix au détail d'un gramme de cocaïne en France



Une dose de plus en plus pure

Evolution de la teneur moyenne en principe actif de la cocaïne



Source : OFDT