



Conférence - Débat
"LES COMPORTEMENTS ADDICTIFS"

Mercredi 15 décembre 2010

Patrick Guillard (Policier, formateur anti-drogue à l'OCTRIS)

M. CADOREL.- Nous allons passer la parole à **M. Guillard**, policier et formateur antidrogue, qui va nous parler de l'envers du décor.

M. GUILLARD.- Bonjour à tous. Je suis enquêteur au groupe opérationnel à l'Office central de répression du trafic illicite des stupéfiants. Ce service existait bien avant les années 50 mais il a été remodelé au cours des années 70, suite à la French connection. Ce service, au sein de la police nationale, est placé dans la Direction de la police judiciaire et est l'héritier direct de ce qu'on a appelé les Brigades du Tigre !

Notre service travaille de temps en temps en relation avec la MILDT sur certains aspects du plan gouvernemental qui, lui-même, dérive du plan européen.

Notre service a plusieurs fonctions. L'une d'elle, celle que l'on rencontre le plus dans le domaine judiciaire, c'est la répression et nous sommes plus particulièrement chargés de la répression de tout ce qui concerne le trafic de stupéfiants.

Au sein de ce service, une autre entité est chargée de la collecte, de l'analyse et de la synthèse de toutes les informations concernant les stupéfiants. Cela veut dire que tout service traitant des stupéfiants en France nous renvoie ses informations aux fins d'analyse, de redistribution et de coordination dans la lutte contre le trafic de stupéfiants. Tous les chiffres communiqués par le Gouvernement émanent de notre service et de temps en temps, via l'intermédiaire de la MILDT.

On peut parler de trafic de stupéfiants en pensant contrebande, c'est très juste. On pourrait plutôt dire aujourd'hui que le trafic de stupéfiants s'apparente plus à de la géopolitique du trafic de stupéfiants. Pourquoi ?

S'il y a un point de départ du trafic qui est souvent l'étranger, il y a un point d'arrivée qui est la France qui est autant pays de consommateurs que pays de transit. Pour plusieurs raisons : de par notre situation géographique au sein de l'Europe ; parce que nous avons un réseau autoroutier extrêmement développé ; et des ports commerciaux d'entrée sur l'Atlantique, la Manche et la Méditerranée qui sont extrêmement importants. Ensuite, nous nous trouvons au milieu de pays européens qui sont autant consommateurs que la France, et enfin, de par l'histoire personnelle de notre pays, nous avons un nombre de colonies dont certaines, aujourd'hui pays indépendants, sont des pays que l'on appelle « de rebond » et donc de stockage et de transit de produits stupéfiants.

Les principaux pays d'où émanent les produits stupéfiants, certains d'entre vous font des vols vers ces pays. On a l'Amérique Latine, les Antilles, l'Afrique de l'Ouest, l'Afghanistan (qu'Air France ne dessert pas, ce sont des compagnies russes ou ukrainiennes pour la plupart) et la Turquie.

Il y a plusieurs vecteurs de pénétration pour la France : l'aérien, le routier, tout ce qui est maritime (cargo, voilier, navire de pêche, container). Tout est possible et imaginable et tout est réalisable !

Concernant le vecteur aérien, vous avez plusieurs modes de transport.

- Les personnes qui ingèrent des ovules. Vous avez peu de chance de les voir présenter des symptômes dans l'avion, puisque les ovules sont emballés de manière industrielle et ne laissent transpirer que très peu de cocaïne. Les incidents ont lieu en fait, une fois arrêtés, dans les hôpitaux français et encore, il y en a très peu.

- La dissimulation dans les bagages ou à même le corps. C'est extrêmement fréquent. Il y a à peu près 200 à 300 interpellations par an sur Roissy et Orly ; plus particulièrement sur Roissy.

- Ensuite, les bagages cabine et bagages soute, où tout est possible et imaginable. La cocaïne revêt plusieurs formes. On peut la trouver imprégnée sur les vêtements ou faisant partie intégrante du bagage, étant elle-même la coque du bagage. On peut la trouver dans des liquides, sous forme de ce qu'on appelle « pasta ». Emballée dans un sachet en plastique où elle est molle. Vous la retrouverez dans des produits cosmétiques, sous forme de statuettes, de tableaux. Rien n'arrête le trafiquant. Tout est possible et réalisable.

- La cocaïne part principalement d'Amérique du Sud à destination de la France ou de nos pays voisins, l'Espagne et les Pays-Bas avant tout. Elle peut aussi transiter en zone de rebond sur l'Afrique de l'Ouest. En provenance d'Afrique de l'Ouest, elle est reconditionnée, c'est-à-dire qu'elle est coupée au moyen de différents produits car elle est très peu raffinée. D'Afrique de l'Ouest, elle repart soit par la route vers le Maghreb, en empruntant les anciennes routes du sel. On peut dire aujourd'hui que le trafic de cocaïne ou le trafic de stupéfiants, de manière générale, reprend ce qu'on appelle les routes du trafic de l'esclavage avec cette triangulaire entre l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Europe. Si ce n'est que là, on a inversé : cela part d'Amérique du Sud, vient vers l'Afrique et remonte en Europe. Et c'est le chemin inverse pour les fonds financiers, l'argent repart en Afrique, puis en Amérique du Sud dans des plateformes offshore où il est blanchi. La cocaïne fut d'abord la drogue de l'élite avant de se généraliser à l'ensemble de la société. Elle est sniffée et peut être fumée lorsqu'il s'agit de crack. Excitant puissant, la cocaïne provoque une dépendance psychique importante.
- Le cannabis part directement du Maroc vers l'Espagne ou la France. Tous les vecteurs sont aussi possibles. Principalement, les vecteurs maritimes et routiers que vous connaissez sous le terme de "go fast". Ces go fast existent aussi bien par le biais de bateaux très puissants qui peuvent contenir une tonne à trois tonnes de cannabis que de véhicules partant d'Espagne du sud, sur la route de Malaga, Algésiras, en remontant vers la France avec les dessertes de Lyon, Marseille, Toulon, Paris, Bordeaux avec une redistribution sur ces points géographiques. Et parfois aussi, des "go fast" partant du sud de l'Espagne directement jusqu'aux Pays-Bas où ce produit sera redistribué sur la France. Ce produit existe sous trois formes principales, la résine, l'herbe et l'huile. Le cannabis est généralement fumé même s'il peut aussi faire l'objet d'infusion.
- Concernant l'héroïne, c'est plus compliqué. La desserte sur l'Europe se fait depuis l'Afghanistan, *via* l'Iran, *via* la Turquie, *via* ensuite les Balkans, puis les Pays-Bas, avec une redistribution sur la France. Vous pourrez trouver sur des vols Air France des personnes qui transportent de l'héroïne. Cela peut arriver. Ce produit est aujourd'hui sniffé, ce qui lui donne une image plus conviviale auprès des jeunes. Cette substance cause en général une dépendance rapide et entraîne des risques importants de santé et peut être mortel en plus d'une marginalisation sociale.

Le trafic proprement dit a plusieurs corollaires : le terrorisme, le blanchiment d'argent, des problèmes liés à l'écologie, car pour raffiner un produit qu'on appelle de semi-synthèse comme l'héroïne ou la cocaïne, cela nécessite l'utilisation de produits chimiques qui sont bien souvent détournés de leur pays d'origine de production, tels la Chine et l'Inde.

Ensuite, la toxicomanie est un problème très important en France et important en règle générale dans le monde occidental. Il est aussi en cours de développement. On le voit en Afrique de l'Ouest, en Iran, en Chine. En Chine, il est lié aussi au terrorisme. En Iran, il n'est pas impossible que cela se développe aussi par le terrorisme, vu les problèmes intérieurs de ce pays.

Le trafic de stupéfiants est aussi un facteur de déstabilisation économique, politique et sociale. En Europe, c'est un facteur de déstabilisation sociale, au vu des coûts que cela génère quel que soit le

produit, que ce soit les drogues en général (cannabis, cocaïne, héroïne) ou les drogues de synthèse (ecstasy, amphétamines) ou toute autre drogue de synthèse.

Concernant les drogues de synthèses, elles sont peu consommées en France et concernent avant tout des mouvements culturels marginaux (rave, teknival). Cependant, ces produits sont aussi utilisés à certaines occasions en association avec d'autres substances psychoactives afin de pallier aux effets indésirables liés à la matière consommée, soit pour la recherche de sensations. L'usage de cocaïne est parfois accompagné de prise d'héroïne afin d'apaiser un état de déprime et d'anxiété. Les risques pour la santé sont plus graves, car conjugués, les effets des produits sont modifiés.

L'alcool est aussi un facteur de déstabilisation sociale tout comme la cigarette.

En Afrique de l'Ouest, c'est un problème de déstabilisation économique et politique. Economique, parce qu'il y a un apport d'argent extrêmement important. Et que cet apport d'argent encourage une corruption déjà prédominante dans ces pays. C'est vrai aussi pour le Maghreb où ces problèmes se rencontrent de plus en plus.

Ce qui va certainement se développer à l'avenir dans certains pays, entre autres le Maroc et l'Algérie, c'est une criminalité induite qu'ils ne sauront pas gérer. Ce qu'il faut bien comprendre dans le trafic de stupéfiants, c'est que dans certains pays, certaines cultures comme celles du cannabis sont culturelles. C'est d'usage et courant, tout comme en France on utilise l'alcool ou la cigarette.

Pour le Maroc, cultiver du cannabis n'est pas illégal mais complètement légal. Donc, les Marocains ne considèrent pas qu'il y existe un trafic au sein de leur pays. Le trafic n'existe que pour les Etats européens même si ce trafic est souvent en relation avec du terrorisme. D'où un problème de législation et d'approche.

On peut aussi considérer qu'aux yeux de certains pays européens, les Pays-Bas ont un problème de narco-pays, en ce sens où ils produisent eux-mêmes de la résine de cannabis, plus exactement de l'herbe de cannabis sous forme de plantation hors sol. Le bénéfice de cette production est aussi important que la production des tulipes, soit à peu près 3 milliards d'euros par an, destinés pour la plupart à l'export avec un taux de THC supérieur à la normale (à peu près de 6 à 8 % de ce qui est produit au Maroc). Dans un pays comme les Pays-Bas, on arrive à des taux de 16 %, et ils pourraient monter à 30 %.

En ce qui concerne les pays de l'Est de l'Europe, ils sont plutôt producteurs de cannabis sous forme hydroponique et de produits de synthèse.

En France, on connaît un problème de déstabilisation sociale. On a aussi un problème de déstabilisation économique, en ce sens que les aides de l'Etat sont très largement supplantées par les revenus de la drogue ; ce qui vous explique que dans certains quartiers de nos banlieues lorsqu'il y a des émeutes, on détruit des écoles. L'Etat n'impacte plus. Son argent n'est pas suffisamment puissant pour compenser les problèmes et les besoins de nos concitoyens vivant dans certaines de ces banlieues. On en vient à des situations de quasi-rébellion où la prégnance de l'Etat est quasiment insignifiante et où la police est plutôt considérée comme une force d'occupation que comme une force de respect des libertés publiques. Celles-ci volent en éclats.

Il faut considérer le trafiquant de stupéfiants comme un capitaliste ultra. Pour lui, il n'y a pas de limites. C'est le business et avant tout, le business. Il n'y a plus que cela. En matière de trafic de stupéfiants, vous n'avez pas de famille, pas d'amis. Il n'y a qu'une seule chose qui compte, c'est l'argent. Ce qui explique que certains d'entre eux se paient des avocats que nous n'aurons jamais les moyens de nous payer, pour la plupart d'entre nous ici, quoi qu'il nous arrive. Les revenus en

matière de stupéfiants se comptent en millions, même le cannabis. La cocaïne est la plus rentable, si certains d'entre vous avaient des idées... ! (*Amusement général*)

Le trafic de cocaïne génère aussi un problème écologique. En ce sens où le raffinage des produits de synthèse (ecstasy, etc.) comme les produits de demi-synthèse (cocaïne ou héroïne) obligatoire pour arriver à un produit final, nécessite beaucoup d'eau. Forcément, dans les pays où ils sont raffinés, le problème de l'eau est récurrent. Entre autres, en Afrique de l'Ouest ou au Maroc, où faire pousser du cannabis sollicite énormément d'eau et se fait au détriment des cultures vivrières. En Afghanistan, il est clair que le problème de l'eau est plus que récurrent. Les cultures d'héroïne et le raffinage demandent énormément d'eau et génèrent une pollution extrêmement importante, car les produits de raffinage sont des produits chimiques et ils sont abandonnés tels quels dans la nature au détriment des terres cultivables, de la sécurité des enfants ou de toute autre personne. Tout individu qui consomme un produit stupéfiant, se rend en fait, coupable aussi de pollution.

Vous pourriez croire que le blanchiment d'argent ne concerne que des trafiquants à des échelles internationales. Le trafic se fait effectivement à des échelles internationales mais également nationales, franco-françaises. Nombre de Français se sont exportés à l'étranger, comme en Espagne où à Malaga ou Marbella. Pas très loin de la frontière franco-espagnole, à Rosas, on trouve énormément de Français et de véhicules immatriculés en France. Ce n'est pas seulement pour aller s'acheter des cigarettes à Biriato ou une autre ville dont j'ai oublié le nom....

Un participant.- Collioure ?

M. GUILLARD.- Oui, par exemple, à la frontière espagnole.

Le participant.- Le maire de Collioure va être content...

M. GUILLARD.- Beaucoup de Français organisent leur trafic depuis l'étranger pour se soustraire à la législation française. Si ce n'est que nous avons le droit de nous exporter aussi à l'étranger grâce aux accords européens. C'est pour cela qu'aujourd'hui, au niveau européen, un ressortissant français est extradable dans un pays de l'Union Européenne, ce qui n'est pas le cas avec les Etats-Unis qui n'extraderont aucun ressortissant français. Rien n'empêche d'extrader un Français aux Pays-Bas ou en Espagne. C'est plus que courant aujourd'hui. Rien n'empêche –je l'ai fait– les policiers français d'aller interpellier des ressortissants français en Espagne.

Ces Français organisent donc leur insolvabilité de différentes manières. Sachez que la CAF en France organise des microcrédits. Cela n'existe pas qu'en Inde. Le microcrédit est un très bon moyen d'organiser son blanchiment d'argent. Cela peut vous paraître absurde ! Ce ne sont peut-être que des petites sommes mais elles permettent d'économiser beaucoup d'argent.

J'ai rencontré une personne qui avait trois enfants, qui touchait à peu près 980 € de RMI plus d'autres œuvres sociales, et qui arrivait à économiser les deux-tiers de son seul et unique revenu de 980 € par mois. Cela vous laisse à penser qu'elle gagnait beaucoup plus, car pour vivre comme elle vivait, sachant qu'elle avait un électroménager au complet, un écran de plus d'un mètre de diagonale en plasma, il y a 3 ou 4 ans, ce qui n'était pas courant, à l'époque.

Cet argent est blanchi dans différents pays, par différents réseaux : par des plateformes offshore, par des pays ou des principautés comme Andorre, le Lichtenstein, la Suisse, le Luxembourg. On se retrouve avec des personnes qui envoient de l'argent aux Bahamas ou d'autres pays de la région Caraïbes où elles vivent très à l'aise. Vous seriez étonnés de voir que ces personnes ont parfois plus de 60 ans et font leur petit commerce de la frontière espagnole jusqu'à Marseille, maximum, à raison d'un voyage toutes les semaines, sous forme de "go fast". C'est-à-dire qu'on prend sa petite voiture, on aménage quelques petites caches et on fait un petit aller-retour Espagne/France, le plus

vite possible, en évitant au maximum les contrôles policiers ou douaniers. Sachant qu'en règle générale, la plupart des contrôles ou détections des véhicules sont faits par les douaniers.

L'interception d'un "go fast" nécessite d'être à pleine vitesse, vu qu'ils utilisent des véhicules de forte cylindrée et très puissants. Malgré ce que l'on pourrait croire, ils utilisent beaucoup de véhicules français, entre autres Citroën, en raison de leurs superbes suspensions. Comme quoi on peut critiquer les voitures françaises, mais les contrebandiers font de très bons choix, même s'ils gardent une forte prédilection pour les véhicules allemands !

Tout est possible dans les "go fast". On peut voir du véhicule qui est chargé ras-la-gueule, il n'y a pas d'autres expressions. Tout le monde peut le voir, c'est à la vue et au su de tout le monde, mais pour l'intercepter... quand il roule à 180 ou 200 kilomètres/heure, c'est extrêmement difficile et cela nécessite de prendre énormément de risques pour nos concitoyens comme pour les fonctionnaires de police. En règle générale, nous avons en moyenne un véhicule cassé, chaque fois. Sachant que nous interceptons en moyenne 20 "go fast" sur la France. C'est vous dire ceux qui passent à travers, puisqu'on estime qu'on n'intercepte pas 10 % des "go fast" sur la France...

Sachant que les "go fast", cela veut dire toute introduction de produit en France, ce n'est pas destiné forcément que pour la France. Nous sommes pays de transit, en plus d'être un pays de consommation. En France, nous consommons tout ; avant tout du cannabis, mais on n'est pas regardant ! Nous sommes de grands amateurs de bonnes choses et la convivialité chez nous est un grand principe de vie...

Quand ces passagers arrivent par les vols de Roissy, ils ne viennent pas particulièrement pour la France mais avant tout pour les Pays-Bas, en second lieu pour l'Espagne, ensuite le Royaume-Uni et l'Allemagne. La plupart du temps, ils transportent de la cocaïne ayant un degré de pureté de 85 à 94 %. Le plus gros que j'ai rencontré était 94 %. Autant vous dire que là, vous avez un produit qui est recoupable 4 à 5 fois ; sachant que le kilo de cocaïne se vend, en France, actuellement, aux alentours de 30 à 35 000 €. Cela vous montre ce que cela peut rapporter. Une mule qui a ingéré entre 70 et 100 ovules en moyenne, contient donc à raison de 14 grammes par ovule, entre un kilo et plus de cocaïne. Cette mule, il y a deux solutions. Soit elle continue son trajet en avion vers son pays de destination, soit la plupart du temps, elle stoppe à Paris. Elle reprend le train, soit par un Thalys, à partir de la Gare du Nord, en direction des Pays-Bas ou de la Belgique. Soit elle va à la gare de Lyon ou d'Austerlitz en direction de l'Espagne. Si c'est l'Angleterre, elle prendra l'Eurostar en direction du Royaume-Uni. Quant à l'Allemagne, la plupart du temps, ce sera un voyage de nouveau par avion avec un transit.

Dans les bagages, on a plusieurs solutions. Les bagages peuvent contenir de 20 à 30 kilos de cocaïne. On est plutôt sur des tendances à 80 % et le produit sera recoupé 3 ou 4 fois.

Toujours la même destination : les Pays-Bas. A partir des Pays-Bas, ce produit sera redistribué sur une grande partie de l'Europe. Pourquoi les Pays-Bas ? Parce c'est un pays de culture commerçante. Ils ont des infrastructures portuaires et routières aussi importantes que celles de la France, même si c'est un pays beaucoup plus petit. Et des infrastructures aériennes très efficaces. Vous le savez bien par votre association avec KLM qui compense les dessertes que ne fait pas Air France.

Nous avons nombre de dessertes en raison de nos relations avec certains pays d'Afrique de l'Ouest, d'Amérique du Sud ou des Caraïbes, voire d'Asie. KLM compense certaines de ces dessertes. Donc, il est clair qu'en règle générale, sur un vol qui vient du Venezuela ou du Brésil, vous avez en moyenne au minimum un voyageur qui transporte de la drogue ; au minimum un. On a vu des avions où il y en avait jusqu'à 20 ! Cela nous est arrivé. Quand c'est le cas, cela fait une charge de travail très importante !

Le trafic en France a des conséquences extrêmement importantes. Socialement parlant, il est très destructeur. Beaucoup de nos concitoyens voient le trafic comme quelque chose d'international. Comme je vous l'ai dit, il y a plusieurs degrés. Il y a le trafiquant international qui bien souvent s'est expatrié pour éviter de tomber sous le coup de la loi française, mais c'est une erreur. Il va utiliser des lignes téléphoniques, pensant éviter toute interception mais là encore, il se trompe. Et en France, il utilise des lieutenants qui gèrent son trafic.

Un trafic de stupéfiants se gère aussi depuis la prison. La prison n'évite pas le trafic. Elle ne l'encourage pas, mais elle ne l'empêche pas.

Autre problème, c'est que pour tenir une prison, même si les surveillants font tout ce qu'il faut pour éviter de faire rentrer des produits stupéfiants, ils sont tenus aussi de faire en sorte que leur prison n'explose pas. Ce qui va nous ramener à une autre réflexion au niveau national, ensuite. Si on laisse les détenus en prison faire usage de produits stupéfiants, c'est pour tenir une prison.

L'autre souci, c'est qu'en France, les forces de l'ordre font tout ce qu'elles peuvent avec les moyens dont elles disposent pour intercepter les produits stupéfiants. La plupart des hommes politiques français se sont rendu compte que si on ne laisse pas rentrer certains produits stupéfiants en France, on ne gère plus les banlieues, elles exploseront. On peut faire le lien avec nos maisons d'arrêt où on sait pertinemment que si on ne maintient pas un certain niveau d'usage de stupéfiants, on ne les tiendra pas ! On peut se poser la même question pour les banlieues. Personnellement, j'ai ma réponse !

Le trafic de stupéfiants a plusieurs degrés.

-Un enfant de 8 ans est payé 30 à 50 € simplement pour observer ce qui se passe au sein de sa cité et détecter tout ce qui est étranger et inhabituel.

J'ai vécu les 20 premières années de ma vie en cité. J'ai donc été habitué à ce genre de méthode, même si dans les années 70-80, le trafic de stupéfiants n'était pas important. On voulait juste être tranquille dans notre cité. Quand j'avais 10 ans, il n'était pas inhabituel de voir les CRS, pendant les deux mois de vacances, faire des contrôles sur tout ce qui bougeait. Aujourd'hui, un jeune de 8 ou 10 ans est payé pour vérifier ce qui se passe au sein de sa cité et l'annoncer à tout le monde ! Une cité est un microcosme qui s'autogère et s'auto-suffit quasiment par le trafic de stupéfiants. Une cité a besoin d'un apport économique lié au trafic de stupéfiants. C'est pour cela que je vous dis que, socialement et économiquement parlant, nous connaissons de vrais problèmes...

-Ensuite, nous avons les petits vendeurs, les semi-grossistes, les grossistes et les trafiquants, qui profitent de notre histoire récente ainsi que du brassage ethnique qui en découle et qui ont facilité les liens avec les pays où sont produits les stupéfiants. Ainsi, sans porter un regard péjoratif ou tomber dans le préjugé, dans les banlieues, une personne d'origine maghrébine a plus de facilité pour entrer en contact avec un producteur de cannabis, comme un Antillais peut, de par la situation géographique des Caraïbes proches de l'Amérique du sud, avoir l'opportunité de se lier avec un trafiquant de cocaïne.

. Des trafiquants qui agissent au niveau international, avec une gestion de personnes qui travaillent en collaboration avec d'autres issues de pays étrangers, des personnes que l'on nous décrit parfois comme issues des banlieues, avec un niveau scolaire faible, mais qui ont su capter les informations pour développer et enrichir leur trafic.

Comme je vous le disais, ce sont des capitalistes ultra. Ils se développent verticalement et horizontalement. Généralement, s'ils ont commencé par le cannabis, ils se sont réorientés vers la cocaïne, aujourd'hui, car elle rapporte plus et génère beaucoup moins de difficultés. C'est beaucoup

plus fiable que ne l'est le trafic de résine de cannabis qui, de par les acteurs, génère de gros problèmes et aussi une criminalité extrêmement importante avec multiples séquestrations et enlèvements.

Les personnes qui sont éliminées ou tuées actuellement en France, sont issues d'un trafic de stupéfiants, comme on l'a vu récemment à la télévision. En moyenne, il y a au minimum un enlèvement/séquestration par semaine dans les cités en France. C'est extrêmement fréquent. Cela induit forcément des violences extrêmes.

Si vous avez des questions, j'y répondrai volontiers par la suite.

M. CADOREL.- Merci beaucoup de cet exposé complet, Monsieur **Guillard**.