



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

FILIÈRES ATLANTIQUES

LE PCC ET LE COMMERCE DE LA COCAÏNE
ENTRE LE BRÉSIL ET L'AFRIQUE DE L'OUEST

Gabriel Feltran, Isabela Vianna Pinho
et Lucia Bird Ruiz-Benitez de Lugo

AOÛT 2023

REMERCIEMENTS

Les auteurs remercient Corentin Cohen, Deborah Fromm et Janaina Maldonado pour leur collaboration. Ils remercient également Dany Tiwa, John Oti Amoah et Antonio Sampaio de leur avoir fourni des supports documentaires et d'avoir effectué les révisions. Sans oublier John Collins, Luiz Guilherme Paiva et Mauricio Fiore, qui sont venus renforcer notre partenariat avec la GI-TOC. Les auteurs tiennent enfin à témoigner leur reconnaissance à la FAPESP (processus 20/07160-7) pour avoir soutenu leurs recherches sur le terrain en Amérique du Sud.

À PROPOS DES AUTEURS

Gabriel Feltran est enseignant-chercheur au Centre national de la recherche scientifique, rattaché au Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po, en France. Il était auparavant chercheur invité à l'université d'Oxford et au Goldsmiths College, et professeur invité à l'université Humboldt ainsi qu'au Centre de recherche et d'études supérieures en anthropologie sociale du Mexique. Il est l'auteur de *The Entangled City: Crime as Urban Fabric in São Paulo*, Manchester University Press, 2020, et de la série documentaire « PCC: The Secret Power », adaptée de son livre, *Irmãos: uma história do PCC*, paru en 2018.

Isabela Vianna Pinho est doctorante en sociologie à l'université de São Carlos (Brésil). Elle a été doctorante en sociologie invitée à l'Institut danois d'études internationales et a fait partie de l'unité Paix et conflits en 2022-2023. Ses travaux de recherche reposent sur des études ethnographiques et contribuent aux débats sur les conflits, les marchés illégaux, les groupes criminels, les mobilités, la logistique essentielle et les infrastructures.

Lucia Bird Ruiz Benitez de Lugo est directrice de l'Observatoire des économies illicites en Afrique de l'Ouest à la GI-TOC. Son travail est axé sur l'intersection des économies illicites, des conflits et de l'instabilité. Elle a précédemment travaillé en tant que conseillère juridique et politique auprès du gouvernement du Punjab, au Pakistan, et du Ministère des finances, au Ghana.

© Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2023.
Tous droits réservés.

Aucune partie de la présente publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans l'autorisation écrite de la GI-TOC.

Couverture : © *Jonne Roriz/Bloomberg via Getty Images*

Conception et mise en page : Ink Design Publishing Solutions, Le Cap

Veuillez adresser vos demandes à :
The Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
Genève, CH-1202
Suisse
www.globalinitiative.net

CONTENU

Synthèse	2
Méthodologie.....	4
Les origines du PCC	6
Des prisons aux <i>favelas</i>	6
Expansion internationale.....	8
La chaîne d'approvisionnement Brésil-Afrique de l'Ouest	12
Le port de Santos.....	16
Conclusion et recommandations sur le plan politique	18
Annexe : Saisies de cocaïne dans le port de Santos, 2016-2022	20
Notes.....	22



SYNTHÈSE

Le trafic de cocaïne par l'Afrique de l'Ouest, suivant un itinéraire bien établi entre l'Amérique latine et les marchés de consommation européens, semble être en forte croissance.¹ Depuis 2016, la majorité des envois passant par l'Afrique de l'Ouest débutent leur périple au Brésil. Le Primeiro Comando da Capital ou PCC (l'organisation criminelle la plus puissante du Brésil) est essentiel pour comprendre le rôle majeur que joue désormais le Brésil dans le trafic de cocaïne acheminée via l'Afrique de l'Ouest.

Le trafic de cocaïne entre le Brésil et l'Afrique de l'Ouest remonte au moins aux années 1980, mais s'est intensifié avec la croissance continue de la culture de la coca en Amérique latine et la hausse de la consommation en Europe.² En 2018, un seul pays d'Afrique de l'Ouest (le Sénégal) figurait parmi les dix premières destinations des cargaisons de cocaïne saisies dans les ports brésiliens ; en 2019, après une année record de saisies au Brésil, le Nigéria, le Ghana et la Sierra Leone ont également rejoint la liste.³ La culture de la coca en Amérique latine a atteint des niveaux record en 2021, et l'année suivante, 24 tonnes ont été saisies en Afrique de l'Ouest, un chiffre sans précédent.⁴

Dans le présent rapport, nous nous concentrons sur le flux de cocaïne entre le Brésil et l'Afrique de l'Ouest (qui alimente dans une large mesure le lucratif marché de la consommation européenne), et en particulier sur le rôle du PCC, qui est impliqué dans plusieurs chaînes d'approvisionnement illicites.⁵

Le Brésil est un point de transit de la cocaïne, le pays ne produisant pas de coca brute. La cocaïne est importée (soit sous forme de pâte brute extraite des feuilles de coca, soit sous forme de chlorhydrate de cocaïne transformé) de pays producteurs comme la Bolivie, le Pérou, le Venezuela et la Colombie, ou d'autres pays de transit tels que le Paraguay. La pâte est consommée sur le marché intérieur brésilien sous différentes formes et dans différents mélanges, tandis que la majeure partie du chlorhydrate de cocaïne importé est exportée vers d'autres continents via les ports et les aéroports brésiliens. Les réseaux criminels exploitent ces circuits commerciaux officiels pour acheminer vers d'autres continents de grandes quantités de cocaïne dissimulées dans l'énorme flux de marchandises légales. Les infrastructures maritimes, aériennes et routières très développées du Brésil lui ont conféré un avantage comparatif par rapport à ses voisins. Le pays occupe désormais une position centrale en tant que plateforme logistique majeure au sein des itinéraires du trafic international. Le port de Santos, dans l'État de São Paulo, est l'un des plus grands au monde. Il a accueilli 4,2 millions de conteneurs en 2020, ce qui le place loin devant ses homologues d'Amérique du Sud.⁶



Vue des *favelas* de Paraisópolis, São Paulo. © Frédéric Soltan/Corbis via Getty Images

Le Brésil a également donné naissance à une infrastructure criminelle sophistiquée, spécialisée dans le commerce international de cocaïne.⁷ Ce marché, autrefois fragmenté, est de plus en plus entre les mains de grandes structures, une tendance qui a été accélérée par la pandémie de COVID-19, car les grandes organisations criminelles, dotées de chaînes logistiques et d'approvisionnement plus résilientes, étaient mieux équipées que les petits opérateurs pour rebondir après les restrictions.⁸

Le PCC est l'acteur le plus puissant du marché intérieur brésilien de la cocaïne, avec environ 40 000 membres et des centaines de milliers d'alliés, ainsi que le principal fournisseur de cocaïne transitant par l'Afrique de l'Ouest. L'analyse du PCC est en retard par rapport à son développement et n'a souvent pas saisi sa portée mondiale. L'inclusion par le Trésor américain du PCC en 2021 dans son régime de sanctions contre le trafic mondial de drogue (la première fois qu'un réseau criminel brésilien a été désigné par les États-Unis) témoigne d'une plus grande reconnaissance de son influence à l'international.⁹

L'année 2014 a marqué un tournant décisif pour le PCC, qui s'est détourné des ventes intérieures pour se tourner vers le marché de l'exportation, plus lucratif. La consolidation de son influence sur le port de Santos, une infrastructure centrale, a joué un rôle déterminant dans cette réorientation stratégique.¹⁰ Le groupe a connu une évolution rapide. D'un réseau carcéral dans les années 1990, impliqué dans des vols et des ventes de stupéfiants au niveau local, il est devenu une organisation multinationale présente et influente sur les cinq continents grâce à ses alliances avec d'autres acteurs majeurs de la criminalité internationale, notamment la 'Ndrangheta (mafia calabraise) et les réseaux criminels mexicains, colombiens, russes et africains. Le présent rapport avance que le rôle clé du PCC dans la régulation du commerce au Brésil de la cocaïne a eu un impact sur l'écosystème plus large du trafic international qui semble maintenant s'opérer à moindre coût et de manière plus efficace. Les données tirées des travaux menés sur le terrain dans les pays qui émaillent le réseau Brésil-Afrique de l'Ouest ont montré que la chaîne de valeur commence souvent non pas avec la cocaïne, mais avec des véhicules volés ou d'occasion échangés contre de la drogue aux frontières de l'Amérique du Sud. Mieux appréhender le PCC brésilien s'avère donc essentiel pour comprendre la place de l'Afrique de l'Ouest dans le commerce international de cocaïne.

Méthodologie

Les recherches menées dans le cadre du présent rapport se sont appuyées sur diverses techniques de collecte de données, mais reposent principalement sur des observations sur le terrain du commerce de détail et du transit de marchandises illégales en Amérique du Sud, en Afrique de l'Ouest et en Europe faites entre 2015 et 2022. Ces observations, décrites en détail dans les carnets de terrain des auteurs, ont été complétées par des entretiens formels et informels avec des personnes impliquées dans le commerce de cocaïne, depuis les frontières sud-américaines jusqu'aux espaces de vente au détail en Europe, ce qui nous a permis de retracer le parcours de la cocaïne à travers les différents maillons de la chaîne de valeur.

La littérature sur les marchés illégaux oppose souvent les agents de l'État au crime organisé. Notre approche relationnelle évite cette dichotomie en mettant en lumière ce qui se produit réellement sur le terrain pour acheminer les marchandises illégales dans le monde entier. Cela inclut la corruption de l'État, y compris le chantage à la protection organisé par les agents de police, aux côtés d'acteurs criminels professionnels. Nous avons travaillé avec des intermédiaires fiables, nous nous sommes présentés en tant que chercheurs et avons garanti l'anonymat de nos interlocuteurs. Nous n'avons jamais utilisé de dispositifs cachés ni de fausses identités, et nous nous sommes efforcés de nouer des relations respectueuses et professionnelles avec les interlocuteurs que nous avons rencontrés au cours de notre travail sur le terrain.¹¹

Nous avons également analysé les données relatives aux saisies douanières. Nous savons que les statistiques sur les saisies en disent beaucoup plus sur l'activité policière et l'infrastructure de protection autour des marchés criminels que sur la structure ou les dynamiques des marchés illégaux. Elles révèlent toutefois l'origine des navires sur lesquels les saisies ont été effectuées, ce qui met en lumière la diversité des itinéraires empruntés par la cocaïne à partir des ports et aéroports brésiliens pour atteindre différents pays du monde, y compris des pays d'Afrique de l'Ouest.

Des voitures contre de la cocaïne

Nous sommes en 2021, à la frontière entre le Brésil et la Bolivie. Quatre jeunes hommes armés, à moto, entourent une Toyota Hilux SW4 neuve dans une rue vide. Ils menacent le chauffeur, qui descend immédiatement du véhicule. L'un des garçons saute de sa moto et grimpe dans la voiture. Le vol prend en tout environ une minute, puis la voiture et les motos disparaissent. Quatre jeunes Brésiliens issus de quartiers très pauvres conduisent un SUV Toyota d'une valeur de 60 000 dollars, soit environ 300 fois le salaire mensuel minimum local. Pour effectuer le vol et livrer le pick-up à un destinataire, ils ont en réalité gagné ensemble l'équivalent d'un mois de salaire minimum au Brésil, soit environ 250 dollars. Ces quatre garçons ne travaillaient pas de manière isolée. Ils ont été engagés par un criminel plus âgé, très apprécié des réseaux locaux. Horácio, qui n'est pas son vrai nom, est un homme d'une quarantaine d'années, costaud, à la peau foncée. Trafiquant de drogue de longue date, Horácio travaille chaque semaine avec plusieurs intermédiaires pour faire passer des voitures



Une Toyota Hilux à Rurópolis, au Brésil. © Tarcisio Schnaider/Getty Images

brésiliennes du côté bolivien de la frontière, en traversant des fermes et des routes secondaires de la région pour éviter les contrôles de l'État. Du côté bolivien, des agents de l'État préparent de faux papiers, voire des papiers officiels, pour cette Toyota, et la police ferme les yeux. Horácio n'attend pas d'argent en échange de la Toyota. La voiture (très prisée sur les marchés automobiles d'Amérique latine et d'Afrique de l'Ouest en raison de sa fiabilité) sera troquée contre de la cocaïne.

Horácio avait déjà négocié l'échange. La Toyota Hilux volée vaut 5 kilogrammes de chlorhydrate de cocaïne (une voiture normale rapporterait 3 kilogrammes, une moto 1 kilogramme). Les exportateurs brésiliens de São Paulo qu'il n'a jamais rencontrés, et qui se trouvent à plus de mille kilomètres de la frontière où Horácio vit, recevront le paquet. Il leur fait néanmoins confiance car ils appartiennent au même groupe criminel : le PCC.

En 2023, le PCC opérait dans plusieurs villes situées le long des 7 000 kilomètres de frontière avec la Colombie, le Venezuela, le Pérou, la Bolivie et le Paraguay, ainsi que dans les ports et aéroports de l'Atlantique situés le long de la vaste côte brésilienne. Comme l'illustre cette étude de cas, l'échange de voitures volées au Brésil contre de la cocaïne importée de pays voisins est un marché très lucratif et en pleine mutation.¹² L'intensification du commerce, qui exige des chaînes d'approvisionnement spécialisées et une logistique professionnelle, a favorisé des organisations criminelles mieux établies, telles que le PCC.

En 2021, plus de 47 000 véhicules ont été volés dans la seule ville de São Paulo, selon le secrétariat à la sécurité de la ville, soit plus de 30 % du nombre de vols de voitures commis dans tout le Mexique la même année.¹³ Les vols de véhicules en Amérique latine se caractérisent par le recours régulier à la violence, les vols avec agression représentant environ la moitié des vols de véhicules.¹⁴ La réponse au vol de voitures a été tout aussi brutale. À São Paulo, 59 % des personnes

tuées par la police en 2018 se livraient à des vols de véhicules au moment des faits.¹⁵

Le vol de véhicules est bien connue pour être un facteur important de violence dans de nombreuses régions du Brésil, les agents de l'État appelant à une application plus stricte de la loi pour enrayer l'épidémie. Pourtant, dans le débat public, ce phénomène est rarement associé au commerce international de stupéfiants, bien qu'une fois volées, des milliers de voitures soient transportées jusqu'aux frontières du Brésil avec la Bolivie, le Paraguay, le Venezuela et la Colombie, où elles sont échangées contre de la cocaïne destinée à la consommation intérieure et à l'exportation.

Pour les distributeurs de cocaïne en Bolivie, en Colombie et au Paraguay, les voitures brésiliennes volées sont le moyen de paiement de prédilection, car les voitures étrangères de luxe se vendent localement bien plus cher que la cocaïne. Pour les voleurs de voitures brésiliens, c'est exactement l'inverse : la cocaïne rapporte beaucoup plus que la revente de voitures volées dans leur pays.¹⁶

Dès qu'une voiture est échangée contre de la cocaïne, plusieurs acteurs commencent à gagner de l'argent (les voleurs, les petits trafiquants et les agents de police et des douanes corrompus) et le PCC, au sommet de la pyramide. Le syndicat criminel relie les acteurs criminels de différents marchés à ses ramifications dans l'économie officielle. Comme beaucoup d'autres organisations criminelles, le PCC sait que l'argent sale provenant de la cocaïne, des vols, y compris de voitures, et de la contrebande doit être blanchi, il est devenu de plus en plus expert en la matière. Le blanchiment d'argent a permis au groupe de diversifier ses revenus en investissant dans l'immobilier, le tourisme, les jeux d'argent, le football, l'art, les restaurants, les voitures, les universités, les crypto-monnaies et l'or. Comme l'a dit un jour l'un des grands noms de l'organisation à ses débuts, « le PCC a appris à garder et à faire fructifier son argent sale ».¹⁷

Ville où la cocaïne échangée a été repérée	Montant gagné grâce à la cocaïne échangée contre la Toyota Hilux (5 kg de chlorhydrate ou 7 kg de pâte de base en US\$)	Valeur en multiple du salaire minimum brésilien (2021)	Rentabilité relative de la chaîne de valeur (%)
Riacho Largo, zone frontalière (nom fictif)	21 000	70	530
São Paulo	140 000	467	4 100
Berlin	933 330	3 111	27 900

FIGURE 1 Rentabilité tout au long de la chaîne de valeur d'une Toyota Hilux échangée contre du chlorhydrate de cocaïne ou de la pâte extrémité postérieure base de cocaïne (prix au détail).

SOURCE : Gabriel Feltran (éd.), *Stolen Cars: A Journey Through São Paulo's Urban Conflict*, John Wiley & Sons, 2022



LES ORIGINES DU PCC

Le Primeiro Comando da Capital, également connu sous le nom de *Partido do Crime*, *Quinze* et *Família*, a été fondé en 1993, un an après le massacre de la prison de Carandiru à São Paulo, au cours duquel 111 prisonniers ont été tués lors d'une seule et même opération de la police militaire visant à réprimer une émeute parmi les détenus. L'objectif initial du PCC était de prévenir des massacres similaires en formant un collectif pour améliorer les conditions de détention en milieu carcéral et lutter contre l'oppression, qu'elle soit perpétrée par les prisonniers eux-mêmes ou par les autorités pénitentiaires.¹⁸ Afin de protéger ses membres des agressions et des viols commis par les gardiens et les autres gangs de la prison, le PCC s'est positionné comme médiateur dans les conflits quotidiens. Des négociations ont alors été entamées avec les responsables de la prison : le PCC mettrait un terme aux troubles causés par les détenus sous réserve que les conditions quotidiennes s'améliorent.

Au fur et à mesure de son évolution, le groupe a créé un système judiciaire informel sophistiqué, avec des codes régissant le comportement des prisonniers, et a déclaré la guerre à tous ceux qui ne suivaient pas les principes de « justice, paix et liberté » qu'il avait énoncés.¹⁹ Se présentant comme une « confrérie », il a également constitué un réseau de soutien pour les « frères » et leurs familles afin de leur fournir des biens et des services payés par les contributions financières des membres. Grâce à cette stratégie, le PCC a assis son hégémonie sur le système pénitentiaire. Bien que seuls quelques détenus étaient membres du PCC dans chaque prison, les autres acceptaient de suivre les règles du PCC.

Des prisons aux *favelas*

Tandis que le PCC consolidait son influence à l'intérieur des prisons, les quartiers pauvres de São Paulo étaient en prise à une violence intense. Cette période des années 1990, appelée « l'ère des guerres » dans les *favelas*, a été largement alimentée par les conflits pour la domination des territoires les plus lucratifs du trafic de cocaïne au détail, le produit inondait pour la première fois massivement les grandes villes brésiliennes. Cela s'explique en partie par les changements géopolitiques survenus sur le marché de la cocaïne à la suite de l'extension de la « guerre contre la drogue » menée par l'administration Reagan pour cibler les trafiquants colombiens dans les années 1980.²⁰

À la fin des années 1990, la violence armée était endémique au Brésil. La réponse de l'État à cette violence intense, qui s'est traduite par des incarcérations en masse, y compris pour des délits mineurs liés à la drogue, a conduit de plus en plus de jeunes hommes pauvres des *favelas* dans les bras du PCC. L'influence du groupe n'a pas faibli après le retour des détenus dans leurs quartiers d'origine. Le PCC et son code réglementaire, ont commencé à infiltrer les périphéries de São Paulo.

L'EXPANSION DU PCC

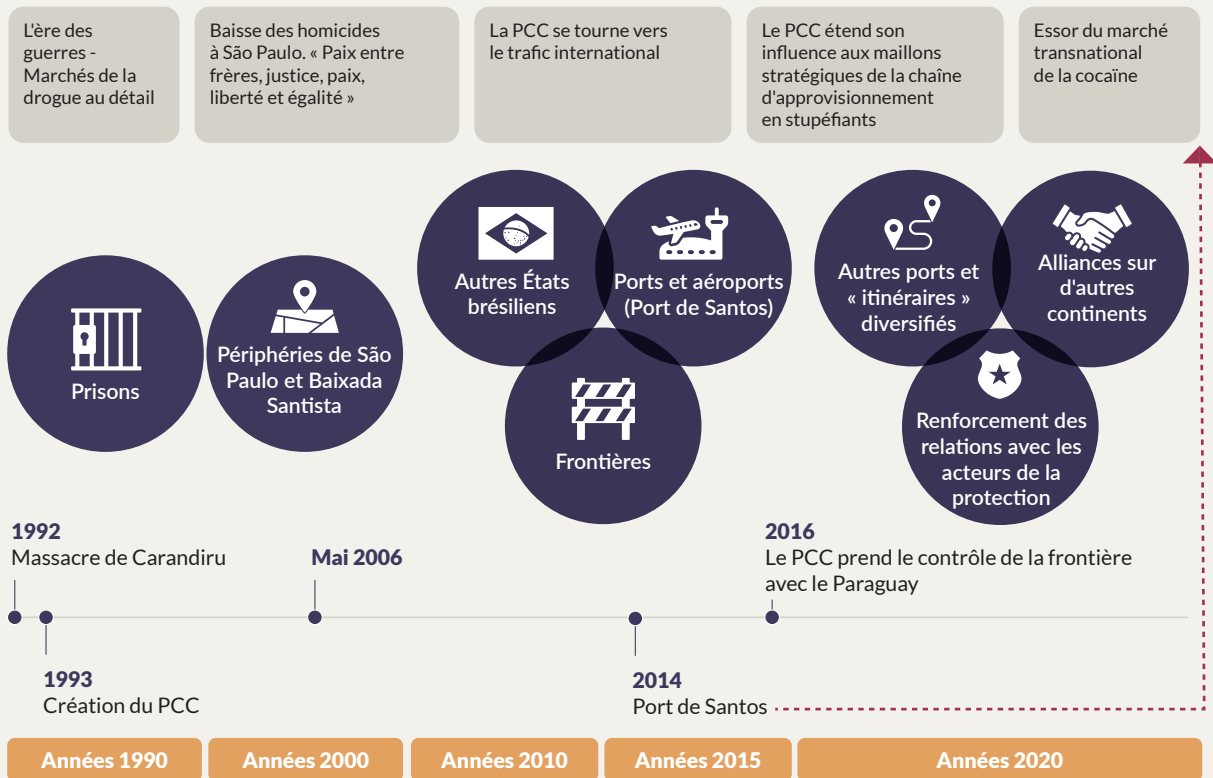


FIGURE 2 : Chronologie des origines et de l'expansion du PCC.

Ce faisant, l'influence du PCC a modifié les activités criminelles, de même que les interactions quotidiennes au sein des entreprises et des quartiers urbains.²¹ Au début des années 2000, le PCC en est venu à détenir le monopole de la violence dans les quartiers pauvres de la périphérie urbaine, où se concentraient les marchés de la cocaïne au détail, du crack et du cannabis. Il a commencé à réglementer le commerce en fixant le prix afin d'éviter la concurrence déloyale et la violence qui en découle entre les vendeurs individuels et les *favelas*. Le PCC a également commencé à exercer un contrôle strict sur les armes à feu. Ses membres se sont vu accorder un droit exclusif aux armes à feu et les petits revendeurs, de même que les voleurs se sont vu confisquer leurs armes. Cela a eu un impact important et les armes ont commencé à se faire beaucoup moins visibles dans les *favelas* de São Paulo. Entre 2001 et 2010, le nombre d'homicides a diminué de 70 % dans l'État de São Paulo.²² De nombreux arguments ont été avancés pour expliquer cette baisse mais le plus convaincant est la réglementation du commerce de détail de la cocaïne par le PCC et la mise en place d'un système alternatif de gouvernance (dont une réglementation stricte des situations dans lesquelles les homicides sont acceptables).²³

En mai 2006, le PCC a montré que son pouvoir dépassait le cadre des prisons en attaquant la police dans divers lieux publics, paralysant la ville et l'État de São Paulo pendant quatre jours et tuant 45 policiers. Au cours de la répression qui s'en est suivie, la police militaire a tué au moins 493 jeunes des *favelas* en une semaine.²⁴ À ce stade, il était clair que le PCC contrôlait différentes prisons et communautés urbaines dans l'État de São Paulo. L'étendue du contrôle exercé par le PCC sur divers marchés illégaux, tels que



L'ancien complexe pénitentiaire de Carandiru à São Paulo, mai 2006. © Mauricio Lima/AFP via Getty Images

les stupéfiants, les armes et les voitures volées, n'était pas aussi claire à l'époque. Bien que le PCC était déjà présent dans les régions frontalières et qu'il négociait son expansion internationale avec d'autres organisations internationales, les autorités brésiliennes le considéraient encore comme un groupe local.

Depuis 2011, la relation historiquement conflictuelle entre le PCC et les forces de l'ordre a évolué vers un règlement négocié au niveau local, le PCC semblant conclure des accords financiers avec les forces de l'ordre dans un grand nombre de ses territoires.²⁵ L'argent du crime n'était donc pas seulement distribué aux membres du PCC, généralement issus des couches socio-économiques populaires, mais alimentait également la corruption de la police, un phénomène étroitement lié à la montée des mouvements politiques autoritaires au Brésil.²⁶ L'argent du crime s'est également infiltré dans les secteurs légaux, le PCC ayant largement recours aux services d'avocats, de comptables et d'autres prestataires de services licites ainsi qu'à des méthodes de blanchiment d'argent de plus en plus sophistiquées.²⁷

Expansion internationale

Au cours de la décennie suivante (2011-2020), l'influence du PCC s'est étendue aux 27 États du Brésil, en particulier aux frontières nationales, aux ports et aux aéroports. La police fédérale brésilienne a commencé à s'intéresser aux activités d'exportation du PCC en 2013 et a rapidement reconnu que les ports étaient au cœur de la stratégie du groupe.

L'expansion du PCC s'est articulée autour de deux étapes cruciales : la prise de contrôle du port de Santos en 2014 et celle de la frontière avec le Paraguay en 2016.

Étendre son influence sur la frontière avec le Paraguay était essentiel pour le PCC car il s'agit d'un axe de passage majeur vers le Brésil pour la cocaïne produite en Bolivie, au Pérou et en Colombie, ainsi que pour les armes acheminées clandestinement depuis le Paraguay et les États-Unis.²⁸ Cet objectif a été atteint en 2016 lorsque le groupe a assassiné brutalement Jorge Rafaat, un Brésilien d'origine libanaise qui avait été condamné à 47 ans de prison pour trafic de stupéfiants et blanchiment d'argent au Brésil. Rafaat vivait librement au Paraguay, contestant l'emprise croissante du PCC sur la zone frontalière et se présentait au Paraguay comme un défenseur du pays contre la dangereuse influence brésilienne. Son assassinat a déclenché une série de représailles qui ont coûté la vie à au moins 38 personnes associées à Rafaat et au PCC.²⁹

Ayant reconnu que les marchés d'exportation de la cocaïne sont bien plus rentables que les marchés au détail nationaux,³⁰ le PCC s'est engagé à mondialiser son trafic et, en 2018, il était devenu un acteur majeur sur les principaux itinéraires de trafic de cocaïne vers l'Europe et l'Afrique.³¹ Le ministère public brésilien a estimé qu'en 2018, le PCC avait atteint plus de 30 000 membres « baptisés » dans les États brésiliens, et qu'au moins 2 millions d'autres individus étaient alliés au groupe.³²

Le modèle du syndicat criminel PCC était bien adapté à cette expansion dans la mesure où il évitait à la fois la centralisation économique, en permettant à ses membres de conserver la grande majorité de leurs revenus et la personnalisation du leadership, l'autorité étant liée à des titres et des rôles plutôt qu'à des individus.

Dans ses bases sociales traditionnelles que sont les prisons et les éléments marginalisés de la société, l'autorité du PCC coexiste avec l'État. Le PCC offre un système alternatif de justice pénale et un cadre réglementaire aux infractions du code de conduite du groupe. Parallèlement, les citoyens qui vivent dans ces zones continuent de s'appuyer sur le système judiciaire national pour les griefs ne relevant pas de cette sphère réglementaire.

Dans sa branche commerciale, l'organisation est relativement décentralisée et fonctionne comme un réseau plus fluide, exerçant une influence socio-économique plus limitée sur les communautés. Différentes divisions ou *sintonias* sont responsables du trafic, de la discipline et du soutien juridique et financier aux membres. L'importante expansion du PCC repose sur sa très grande flexibilité organisationnelle, qui associe un haut degré d'autonomie commerciale pour ses membres et un système centralisé de régulation des comportements dans les communautés sous son contrôle.

En 2022, le PCC était devenu l'une des organisations criminelles les plus complexes au monde, présente dans différentes chaînes d'approvisionnement illicites (stupéfiants, armes à feu, véhicules volés, extraction d'or et autres) et s'appuyant sur une vaste infrastructure financière.

Le PCC se caractérise notamment par sa capacité à créer des partenariats commerciaux ponctuels et structurés avec d'autres groupes brésiliens et avec des réseaux criminels étrangers, notamment les mafias nigériane, cap-verdienne, mozambicaine, libanaise, russe, italienne et d'Europe de l'Est.³³ Selon la police fédérale brésilienne, en 2023, le PCC était présent en Angleterre, au Suriname, au Guyana et en Guyane française, au Venezuela, en Colombie, au Pérou, au Chili, en Uruguay, en Argentine, en Suisse, en Espagne, au Portugal, aux États-Unis, en France, aux Pays-Bas et en Italie.³⁴

Le PCC a conclu des accords avec d'autres acteurs criminels importants, notamment des mafias d'Europe occidentale, pour faciliter les exportations vers l'Europe, y compris via l'Afrique de l'Ouest. Parmi les accords majeurs figure son alliance avec la 'Ndrangheta depuis la fin des années 2010, grâce à laquelle le PCC est devenu un acteur central alimentant le marché de la cocaïne en Afrique, en Europe et en Asie.³⁵



La frontière entre le Brésil et le Paraguay. Le contrôle sur la frontière paraguayenne a été déterminant pour l'expansion du PCC au commerce mondial de la cocaïne. © Helissa Gründemann/Banque de photos Alamy

Les alliances transatlantiques du PCC : la 'Ndrangheta

La 'Ndrangheta, mafia calabraise, opère au Brésil depuis les années 1970, mais l'alliance entre divers clans de la 'Ndrangheta et le PCC semble s'être renforcée depuis le milieu des années 2010.³⁶ L'arrestation de hauts responsables de la 'Ndrangheta à São Paulo en 2019 témoignent de leurs relations étroites. La coopération entre les deux groupes semble être à l'origine des parts de marché importantes qu'ils détiennent sur les marchés brésilien et européen de la cocaïne.³⁷ La 'Ndrangheta doit pouvoir compter sur un flux fiable de cocaïne en provenance du Brésil pour conserver sa mainmise sur le marché européen de la cocaïne, sur lequel elle exercerait une influence majeure.

Une partie du flux de cocaïne coordonné par le PCC et la 'Ndrangheta transite par l'Afrique de l'Ouest, comme le montrent les enquêtes internationales et régionales des forces de l'ordre, qui indiquent que des éléments de la 'Ndrangheta semblent avoir été impliqués dans le trafic de cocaïne dans certains pays d'Afrique de l'Ouest, notamment le Sénégal, le Niger, le Ghana, la Côte d'Ivoire et, peut-être, le Cap-Vert.³⁸ La 'Ndrangheta opère en Afrique de l'Ouest par le biais de deux mécanismes principaux : la présence continue d'éléments de la 'Ndrangheta dans certains pays de la région et des intermédiaires de confiance établis grâce aux visites de membres des clans rattachés à la 'Ndrangheta.

Les éléments disponibles indiquent que la Côte d'Ivoire est un bastion de la 'Ndrangheta en Afrique de l'Ouest, à la fois comme point de transit de la cocaïne, mais aussi comme plaque tournante du blanchiment d'argent et point clé pour l'établissement d'éléments des clans de la 'Ndrangheta. En témoigne notamment l'enquête « Spaghetti Connection » menée par la police italienne en 2018. Elle a permis de mettre au jour un réseau bien établi de la 'Ndrangheta, qui importait de la cocaïne du Brésil depuis 2014 en utilisant un certain nombre de sociétés-écrans.³⁹ En septembre 2018, une tonne de cocaïne a été saisie dans le port de Santos, dissimulée dans un lot de machines lourdes à destination d'une entreprise d'Abidjan, en Côte d'Ivoire.⁴⁰ Selon des sources parmi les journalistes d'investigation, ce trafic a été orchestré par un membre de la 'Ndrangheta appartenant au clan Romeo-Staccu de San Luca, avec le soutien de plusieurs personnes basées à Abidjan,



Un hôtel de luxe en construction à Abidjan, en Côte d'Ivoire. Le secteur de la construction est vulnérable au blanchiment d'argent et à l'implication de la 'Ndrangheta. © Joe Penney/Reuters

dont des hommes d'affaires italiens ayant des liens avec la Camorra, une mafia napolitaine. Par ailleurs, les arrangements du côté brésilien pour fournir la cocaïne pourraient avoir impliqué un individu ayant des liens avec le PCC ainsi qu'un intermédiaire de la 'Ndrangheta.⁴¹ D'autres enquêtes italiennes ont également mis en évidence la présence d'autres clans à Abidjan, avec l'implantation notamment de membres de la famille dans la ville.⁴²

La 'Ndrangheta semble donc être un acteur majeur du transit en gros de cocaïne en route vers l'Europe via l'Afrique de l'Ouest, blanchissant également les bénéficiaires dans la région, y compris dans le secteur de la construction à Abidjan. Bien qu'ils n'aient pas été étudiés ci-dessus, de nombreux éléments indiquent par ailleurs la présence de la 'Ndrangheta dans d'autres régions d'Afrique et dans d'autres secteurs, notamment celui de l'or et de l'élimination des déchets toxiques. Ces éléments ne sont pas étudiés en profondeur ici, mais ils contribuent à faire ressortir l'enracinement étendu de la 'Ndrangheta sur le continent.

Le rôle croissant du PCC dans le trafic international de cocaïne a eu des répercussions bien au-delà du Brésil. Bien que le présent rapport se concentre sur l'expansion du PCC en Afrique de l'Ouest, le groupe opère depuis longtemps en Afrique de l'Est et en Afrique australe. En témoigne l'arrestation du trafiquant de drogue brésilien Gilberto Aparecido Dos Santos, alias « Fuminho », le 13 avril 2020 à Maputo, au Mozambique, où il semble avoir opéré pendant de nombreuses années.⁴³ Bien que le statut exact de Fuminho au sein du PCC, ou sa relation avec celui-ci, reste sujet à débat, il est clair que Santos était étroitement lié à des personnalités haut placées au sein du PCC. Sans surprise, compte tenu de son alliance avec le PCC, Santos aurait travaillé avec la 'Ndrangheta italienne pour transporter de la cocaïne vers l'Europe.⁴⁴ Si une partie de la cocaïne exportée vers l'Afrique australe et de l'Est alimente la consommation régionale, une part importante est acheminée vers l'Europe.

Depuis 2015, les marchés européens de la cocaïne ont connu d'importants changements, une augmentation spectaculaire de l'offre ayant fait chuter les prix au détail. Les données relatives à l'« accessibilité » de la cocaïne sur les marchés de détail européens (ce que coûte un gramme de drogue pure et non coupée aux acheteurs compte tenu du niveau de vie dans leur pays) font état d'une augmentation surprenante de 38 % de l'accessibilité entre 2015 et 2020.⁴⁵

Selon l'opinion la plus répandue, cette plus grande accessibilité serait attribuable à l'essor des cultures et de la production en Amérique latine et à la surabondance de l'offre qui en résulte. Les rapports font également état de la prolifération des réseaux de trafic albanais depuis 2012.⁴⁶ Un facteur a toutefois été négligé : l'importance croissante du PCC dans un certain nombre de chaînes d'approvisionnement illicites et son aptitude à renforcer les alliances avec les réseaux criminels du monde entier ont permis d'accroître la performance économique de ce commerce.

Le modèle du PCC privilégie l'expansion discrète des marchés plutôt que les guerres de territoire violentes et coûteuses. Le fait qu'il encourage la coopération pacifique entre groupes criminels et avec l'État a permis de réduire considérablement les coûts opérationnels.⁴⁷ Les taux d'homicide à São Paulo, où le PCC a consolidé son contrôle ces 20 dernières années, comptent parmi les plus bas du Brésil. Les taux d'homicide sont également en baisse dans les régions du Brésil où le PCC stabilise son influence.⁴⁸ Négocier avec les rivaux plutôt que de les expulser et de chercher à exercer un contrôle territorial total est donc un élément clé de l'expansion du PCC tant au Brésil qu'à l'étranger. De même, la décision de ne pas extorquer d'argent aux civils et aux entreprises dans les zones sous son contrôle a contribué à accroître sa popularité sur le terrain.



Gilberto Aparecido Dos Santos, dit Fuminho, a été arrêté à Maputo, au Mozambique, en 2021.

© Westend61/Getty Images



LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT BRÉSIL-AFRIQUE DE L'OUEST

Horácio, notre protagoniste de tout à l'heure, a échangé la Toyota Hilux à la frontière bolivienne contre 5 kilogrammes de chlorhydrate de cocaïne. Il confie la cargaison à un chauffeur de camion qu'il connaît et qui achemine ensuite la drogue vers São Paulo, à plus de 1 000 kilomètres de distance.

Arrivé en ville, la cargaison change à nouveau de mains. Un autre ami se rend à Santos en bus, avec un sac à dos bien rempli. Une heure plus tard, le sac passe entre les mains de Carlos, qui vit dans une *favela* sur la côte, près du port de la ville. Carlos n'est pas membre du PCC mais il a des voisins qui le sont. Carlos ne se considère pas comme un trafiquant de drogue, mais il essaie d'arrondir ses fins de mois en prenant livraison d'une cargaison tous les quelques mois.

Carlos part chercher son contact du PCC dans une *favela* de Santos. Son collègue prépare une cargaison de 330 kilos qui partira par la mer la semaine prochaine, à laquelle il ajoute les 5 kilos supplémentaires. Des dizaines de petits trafiquants comme Carlos profitent de l'occasion pour gagner de l'argent de manière informelle, en utilisant le réseau établi du PCC et la logistique du port. Les 5 kilos transportés par Carlos rapporteront 125 000 dollars, de quoi payer toutes les personnes qui ont participé au trafic. Une fois à bord du navire, la première étape de l'itinéraire est terminée. D'autres membres du réseau prendront le relais pour l'étape suivante, une fois la cargaison arrivée de l'autre côté de l'Atlantique.

Le trafic de cocaïne en provenance d'Amérique latine par l'Afrique de l'Ouest n'est pas nouveau. Des saisies sont effectuées depuis les années 1980. Ce n'est toutefois qu'au début des années 2000 que cet itinéraire a commencé à attirer l'attention internationale. L'importance du Brésil dans la chaîne d'approvisionnement est toutefois plus récente, puisqu'elle a émergé au milieu des années 2010, parallèlement à d'autres marchés internationaux de trafic. Le Brésil joue désormais un rôle prépondérant et croissant dans la logistique du trafic de cocaïne latino-américain via l'Afrique de l'Ouest, le PCC jouant un rôle central de coordinateur (à l'instar du Mexique qui contrôle l'entrée de la cocaïne aux États-Unis).

La cocaïne est acheminée de l'Amérique latine vers l'Afrique de l'Ouest par deux voies principales : par voie aérienne, en plus petits volumes, et par voie maritime. São Paulo est l'un des principaux centres de stockage et de redistribution de la cocaïne importée de la frontière occidentale du Brésil et acheminée par voie maritime ou aérienne.⁴⁹ L'aéroport de São Paulo est le point d'origine le plus courant de la cocaïne acheminée clandestinement par voie aérienne vers de nombreux pays d'Afrique de l'Ouest, malgré le nombre limité de vols directs. L'analyse des données officielles relatives aux saisies effectuées par les autorités brésiliennes révèle que le Bénin, le Nigéria, la Guinée et Cabo Verde sont les destinations les plus courantes.⁵⁰

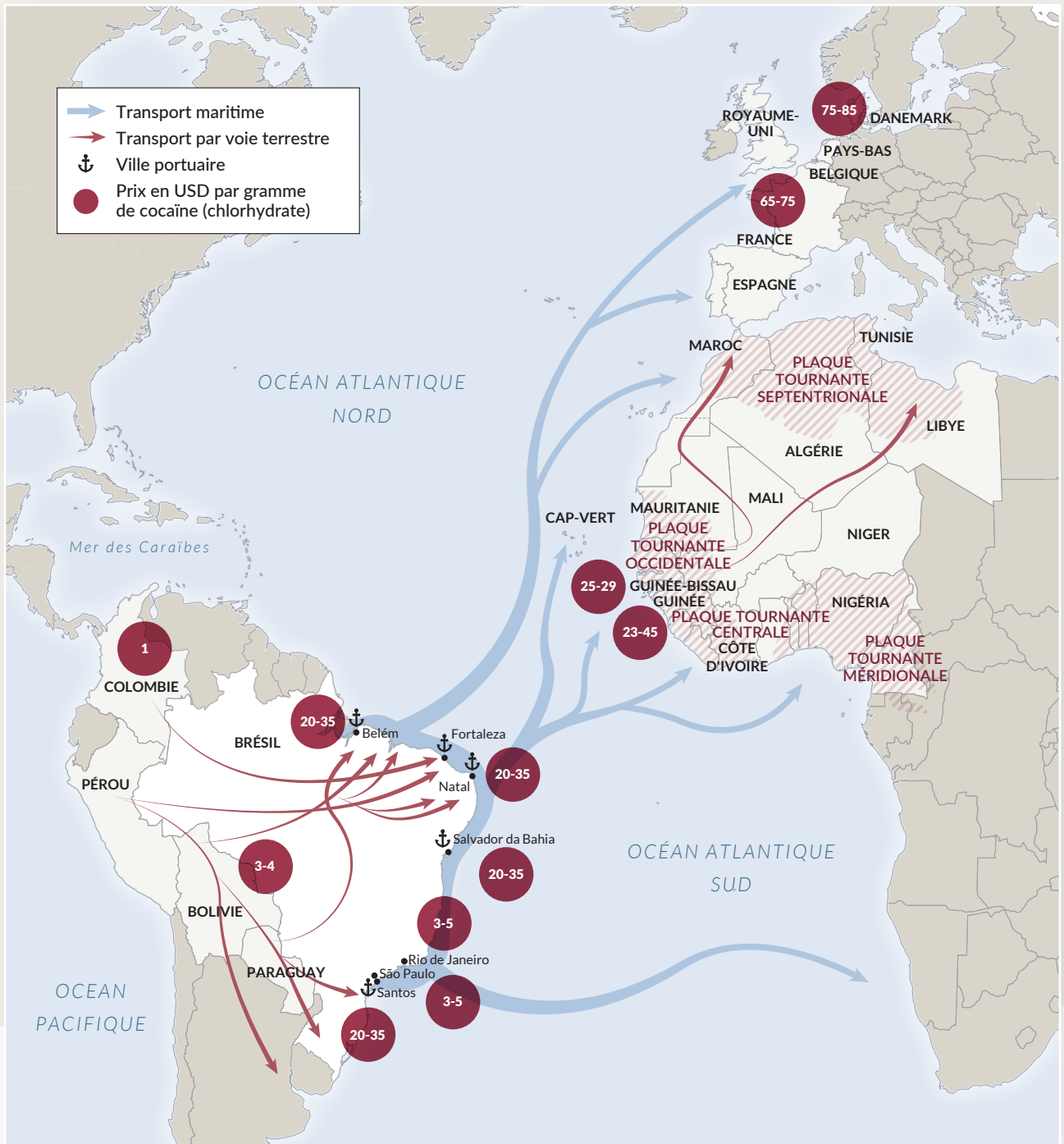


FIGURE 3 Itinéraires d'acheminement de la cocaïne et prix.

REMARQUE : Les prix cités, à l'exception de ceux provenant de l'EMCDDA, qui datent de 2020, ont été recueillis par les auteurs en 2022 et 2023. Les prix au détail pour l'Europe (/g) ont été tirés d'entretiens avec les auteurs et recoupés avec les données de l'EMCDDA pour 2020 (la médiane de l'EMCDDA, se situant dans la fourchette citée pour la France, et n'étant pas disponible pour 2020 au Danemark).

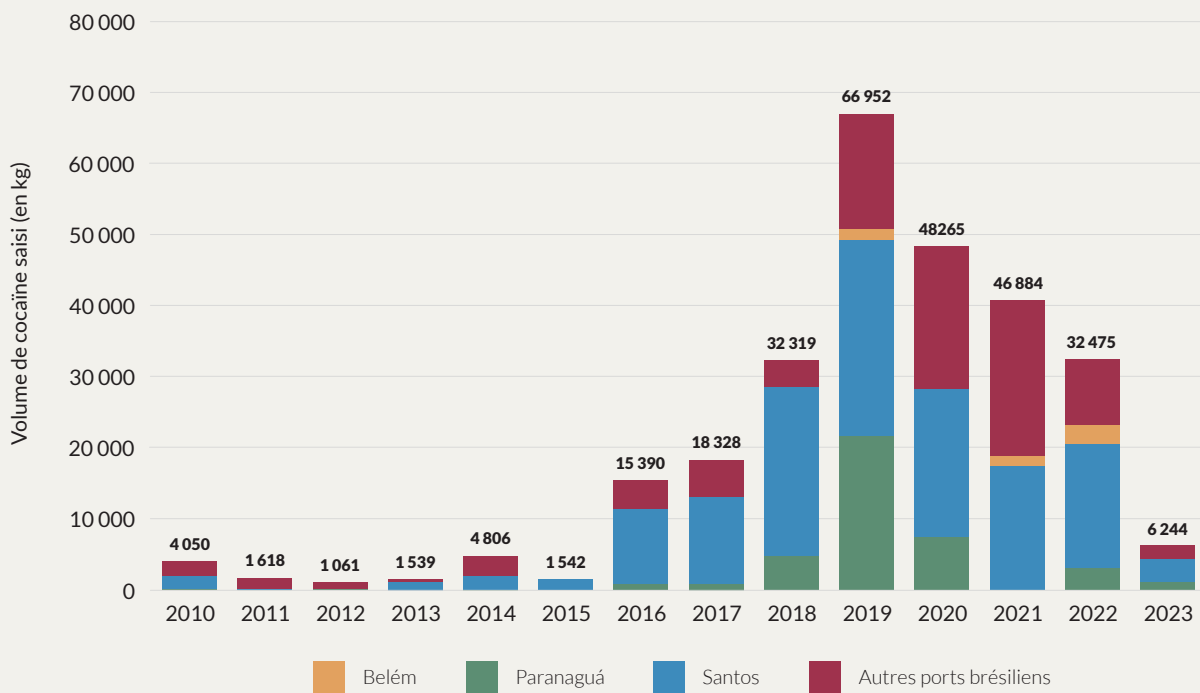


FIGURE 4 Saisies de cocaïne dans les ports maritimes du Brésil.

REMARQUE : les données de 2023 couvrent la période allant de janvier 2023 au 30 mai 2023. Les saisies dans les ports brésiliens ont fortement diminué depuis 2019. Si les baisses observées en 2020 et probablement en 2021 peuvent être attribuées à la pandémie de COVID-19, on estime qu'en 2022, l'impact de la pandémie sur les opérations des forces de l'ordre se serait atténué.

SOURCE : Données communiquées par la police fédérale

Les données relatives aux saisies effectuées en Afrique de l'Ouest renvoient également au Brésil. En Guinée-Bissau, un pays qui entretient des liens culturels et linguistiques anciens avec le Brésil, l'analyse des saisies effectuées à l'aéroport international Oswaldo Vieira entre 2018 et 2020 montre que 80 % des saisies proviennent du Brésil, toutes sauf une provenant de São Paulo.⁵¹ L'analyse des saisies entre 2020 et 2022 a permis de confirmer l'importance continue de cet itinéraire, qui passe généralement par Lisbonne via la compagnie aérienne portugaise TAP.⁵²

Les réseaux de trafic nigériens jouent un rôle particulièrement important dans l'acheminement de la cocaïne depuis l'aéroport de São Paulo à bord de vols commerciaux. Les mules sont généralement des citoyens brésiliens, suivis par des ressortissants nigériens, bien que d'autres ressortissants africains soient également largement représentés.⁵³ Des recherches récentes ont montré que les mules sont devenues des éléments importants pour les réseaux criminels nigériens depuis que l'accent a été mis sur les exportations de cocaïne et que l'Afrique de l'Ouest est devenue un point de transit de la cocaïne en provenance des grossistes brésiliens.

Les réseaux de trafic nigériens, qui comprendraient certaines confréries, telles que Black Axe, Supreme Eiye ou Maphite, opèrent depuis São Paulo en partenariat avec des hommes d'affaires brésiliens qui entretiennent des relations avec le PCC et d'autres réseaux criminels brésiliens. Ces relations ont évolué avec l'augmentation sensible du nombre de ressortissants nigériens établis à São Paulo depuis les années 1990, une dynamique qui s'est amplifiée avec les Jeux olympiques de 2016 et la Coupe du monde de football de 2014, des événements qui ont tous deux attiré d'importants flux migratoires et des investissements, des opportunités dont ont profité certains acteurs illicites.

Le recours généralisé à des mules pour l'acheminement de la cocaïne par voie aérienne via les réseaux nigériens a également été identifié au Venezuela et dans le nord du Brésil. L'arrestation en 2020 de deux ressortissants nigériens aux côtés de Gilberto Aparecido Dos Santos, acteur majeur du PCC, à Maputo, au Mozambique, a permis de mieux comprendre les partenariats existants entre le PCC et les réseaux de trafic nigériens.

La pandémie de COVID-19 a quelque peu modifié les dynamiques du marché, mais ne semble pas avoir entamé l'influence du PCC. À la suite de la pandémie de 2020, on a enregistré une augmentation du nombre de ressortissants brésiliens (suivis par les Nigériens) servant de mules sur les vols à destination de l'Afrique de l'Ouest, l'obtention de visas étant devenue plus difficile pour les ressortissants étrangers.⁵⁴ Au cours de la même période, les données relatives aux saisies indiquent que le trafic de cocaïne du Brésil vers l'Afrique de l'Ouest par voie aérienne s'opérait de plus en plus en dissimulant les stupéfiants dans les bagages, et en plus grandes quantités (jusqu'à 9 kilogrammes).⁵⁵ Selon l'analyse qui prévaut, la limitation du nombre de vols en raison des restrictions imposées par la COVID-19 ont contraint les réseaux criminels à prendre le risque d'acheminer des cargaisons moins nombreuses mais plus volumineuses.⁵⁶ Une tendance similaire a également été identifiée pour le trafic maritime, qui a vu se succéder une vague de saisies de cargaisons de taille importante, liée en partie à l'augmentation de l'offre.⁵⁷

Des avions privés ont également été utilisés pour le trafic de cocaïne du Brésil via l'Afrique de l'Ouest. Dès le milieu des années 1990, le trafiquant de drogue brésilien Mario Serio Machado Nunes a transporté au moins 3 tonnes de cocaïne par hydravion de l'État brésilien de Maranhão jusqu'à Cabo Verde, d'où la drogue était acheminée par bateau vers l'Europe.⁵⁸ Certains éléments indiquent que de petits avions sont encore utilisés pour transporter de la drogue entre l'Amérique latine et l'Afrique de l'Ouest.⁵⁹

La grande majorité de la cocaïne est importée en Afrique de l'Ouest par voie maritime et, selon les données disponibles sur les saisies, le Brésil est le point d'origine le plus courant. Les navires qui empruntent cette route maritime sont de plus en plus nombreux et de plus en plus grands. Les bateaux de grande taille (dont certains ont une capacité de 20 000 conteneurs) peuvent effectuer la traversée en une dizaine de jours.⁶⁰ Une partie de la cocaïne est transportée clandestinement sur des navires plus petits, notamment des voiliers, qui ne sont pas soumis aux mêmes contrôles que les grands navires commerciaux. Des volumes considérables peuvent être transportés clandestinement de cette manière. La police fédérale brésilienne estime qu'environ 500 kilogrammes de cocaïne peuvent être transportés de la sorte par trajet.⁶¹ En 2015, une cargaison de 581 kilos a été saisie sur un voilier au large de l'archipel de Fernando de Noronha. Il s'est avéré qu'il ne s'agissait que de l'un des envois coordonnés par un groupe brésilien et slovène qui transportait de la cocaïne de l'État de Pernambuco à Cabo Verde.⁶²



Le port de Cotonou, au Bénin, l'un des points d'entrée maritimes de la cocaïne en provenance du Brésil vers l'Afrique de l'Ouest. © Fran E.Q. Friesen/Banque de photos Alamy

Les forces de l'ordre à Cabo Verde pensent que le PCC recourt de plus en plus à cet itinéraire. Magno de Paula Trindade, un ressortissant brésilien ayant des liens avec le PCC à Baixada Santista, sur la côte de São Paulo, figurait parmi les sept personnes arrêtées en avril 2022 lors de la saisie de 5,4 tonnes de cocaïne sur l'Alcatraz 1 (un navire de pêche arrêté au large de Cabo Verde).⁶³

Les volumes plus importants sont bien sûr transportés par conteneurs ou sur des navires de transport en gros. Un certain nombre de ports brésiliens servent de points d'exportation vers l'Afrique de l'Ouest et la tendance est à une plus grande dispersion entre les ports brésiliens. Le présent document se concentre cependant sur le port de Santos, où le plus de saisies de cocaïne ont été effectuées que dans tout autre port en 2022 et qui est un lieu important pour les opérations du PCC.⁶⁴

Le port de Santos

Le port de Santos joue un rôle essentiel dans l'acheminement de l'autre côté de l'Atlantique du chlorhydrate de cocaïne pour arriver en Afrique de l'Ouest. En témoigne le nombre élevé de saisies qui, comme le reconnaissent les autorités portuaires, ne représentent qu'une fraction du volume total de cocaïne circulant à Santos.

En termes de manutention, le port de Santos est le plus grand de l'hémisphère sud. En 2022, le port a traité un nombre record de 5 millions d'unités de fret.⁶⁵ Cela signifie que plus de 9 000 conteneurs circulent chaque jour, ce qui pose d'énormes problèmes pour maintenir des contrôles efficaces sur ce qui transite en réalité par le port. Selon les données des autorités douanières, les saisies ont augmenté de manière spectaculaire, passant de 435 kilogrammes en 2014 à plus de 27 tonnes en 2019, un record historique.⁶⁶

La majeure partie de la cocaïne acheminée clandestinement depuis le port de Santos, y compris vers l'Afrique de l'Ouest, est dissimulée à l'intérieur de conteneurs de marchandises légales, en particulier de cargaisons de sucre.⁶⁷ De plus petites quantités de chlorhydrate de cocaïne ont été trouvées cachées à l'intérieur des structures de refroidissement de conteneurs et fixées à la coque de navires par des plongeurs.⁶⁸ Une autre stratégie courante est le « hissage » : de petites embarcations approchent le navire une fois qu'il est en mer et la drogue est chargée à bord avec l'aide des membres de l'équipage. De plus petits volumes sont également transportés par des mules sur des navires transportant des passagers ou des marchandises.

L'emplacement du port est stratégique (à peine 70 kilomètres d'autoroute le séparent de São Paulo, la plus grande métropole du pays), mais ce n'est pas uniquement en raison de sa situation géographique que Santos est un point d'exportation majeur de la cocaïne. L'enracinement du PCC dans la ville voisine de São Paulo et dans le port lui-même a façonné la situation.⁶⁹

L'implication du PCC sur le marché de détail de la pâte à base de cocaïne à Santos remonte au début des années 2000, lorsque le groupe a adopté un rôle quasi-réglementaire dans la périphérie de la ville côtière, en favorisant la stabilité des activités criminelles par le bas. Comme presque toutes les villes de l'État de São Paulo, Santos a vu son taux d'homicide diminuer sensiblement au cours des années 2000. La littérature ethnographique a depuis confirmé que ces homicides ont diminué grâce au système de justice informel du PCC qui permet d'éviter les enchaînements de représailles.⁷⁰

Dans les années 2010, le groupe est passé du marché national de la pâte à base de cocaïne à la filière transnationale du chlorhydrate de cocaïne. Sa zone d'influence s'est étendue de la ville au port, le PCC ayant commencé à exporter pour une série d'organisations affiliées, dont la 'Ndrangheta.

Si certains commentateurs estiment que le PCC a le monopole sur le port de Santos, il ne faut pas oublier que d'autres réseaux coexistent avec le PCC.⁷¹ Dans la ville et le port de Santos, comme sur l'ensemble de ses territoires, le PCC agit parallèlement à d'autres acteurs, notamment l'État, les entreprises privées



Le port de Santos joue un rôle essentiel dans le trafic de cocaïne entre le Brésil et l'Afrique de l'Ouest. © FG Trade/Getty Images

implantées dans le port ainsi que d'autres opérateurs illicites. En effet, bien qu'il soit un acteur clé du trafic de cocaïne à partir de Santos, le PCC est loin d'être le seul opérateur de taille.⁷² Mais, comme vu précédemment, le PCC ne cherche pas à exercer un contrôle exclusif sur les territoires sous son influence. Même dans les zones périphériques de São Paulo, où le groupe est le plus puissant, des individus participent au commerce de stupéfiants indépendamment du PCC et ne sont pas obligés de partager leurs bénéfices avec le groupe. Ils se soumettent toutefois à son code réglementaire.

Le fait que d'autres opérateurs utilisent le port de Santos n'est donc pas la preuve d'une influence fracturée, mais plutôt du mode de fonctionnement propre au PCC. Le rôle du port en tant que maillon essentiel de la filière de la cocaïne ne s'explique pas seulement par le fait qu'il se situe sur un itinéraire de trafic clé, mais aussi par le fait qu'il abrite une logistique bien établie et des réseaux criminels hautement intégrés. Cette logistique repose sur une connaissance approfondie de l'infrastructure policière et des obstacles, acquise ces vingt dernières années.

Le rôle croissant de l'Afrique de l'Ouest en tant que point de transbordement de la cocaïne exportée de Santos vers l'Europe pourrait s'expliquer pour partie par les réglementations introduites en 2016, qui exigent que chaque conteneur à destination de l'Europe soit scanné à la sortie du port (au lieu d'être scanné uniquement à l'entrée).⁷³ Selon la division antidrogue, c'est à ce moment-là qu'elle « a commencé à remarquer que certains navires quittant le Brésil à destination de l'Espagne, de l'Angleterre, de la France, des Pays-Bas et de la Belgique faisaient escale sur les côtes africaines ».⁷⁴

Une proportion importante des saisies de cocaïne dans le port de Santos entre 2016 et juillet 2022 était destinée à l'Afrique ou à y transiter, comme le montre l'annexe. Plus de 60% de ces cargaisons pour l'Afrique étaient destinées à des pays d'Afrique de l'Ouest ou étaient censées transiter par ces pays. L'importance croissante de l'Afrique en tant que point de transit a rapidement été reconnue au Brésil, l'ordonnance de 2016 ayant été remplacée en 2019 par une nouvelle ordonnance rendant obligatoire le contrôle de toutes les marchandises destinées à l'Europe et à l'Afrique (depuis 2022, toutes les marchandises quittant le port, quelle que soit leur destination, doivent être inspectées).⁷⁵



CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS DE POLITIQUE

En passant des marchés de détail nationaux aux exportations internationales de cocaïne et en contrôlant le port de Santos depuis 2015, le PCC s'est positionné comme un acteur central en amont des marchés de la cocaïne en Afrique de l'Ouest. L'essor des activités du PCC à l'international étant un phénomène relativement récent, il faudra encore quelques années pour en comprendre pleinement les effets plus larges sur le plan social et politique.

Le fait de cataloguer le PCC comme un simple gang criminel domestique ne tient pas compte de l'importance de sa portée transnationale et de son mode d'organisation particulier. Premièrement, le groupe ne cherche pas à entrer en conflit avec d'autres groupes criminels, mais plutôt à forger des alliances fructueuses entre les différentes organisations internationales impliquées dans la chaîne de valeur. Deuxièmement, il exerce une très forte influence sur un large éventail d'économies illégales en encourageant les réseaux criminels collaboratifs qui sont liés par un cadre réglementaire strict.

Dans ce rapport, nous avons montré comment un vol de voiture apparemment isolé dans une ville frontalière brésilienne alimente le commerce international de cocaïne. Mais il ne s'agit là que d'un exemple parmi d'autres, car une multitude de crimes commis à tous les niveaux du réseau tentaculaire du PCC convergent dans la même direction. Le PCC représente une nouvelle génération d'organisations criminelles, présentes sur une myriade de marchés illicites transnationaux, et il est probable qu'il occupe une place de plus en plus importante dans les trafics internationaux de valeur.

On craint déjà que le PCC n'ait commencé à implanter des cellules au Portugal et dans d'autres pays européens, bien que l'on ne connaisse pas l'étendue réelle de son implication dans ces pays.⁷⁶ Si cela est vrai, cela signifie que le PCC est désormais positionné aux deux extrémités de la chaîne d'approvisionnement en cocaïne (créant non seulement un corridor lusophone mais aussi un réseau de commerce illégal vers l'Europe). L'Afrique de l'Ouest se situe entre les deux et est donc bien placée pour renforcer son rôle de point de transit stratégique.



Vue, depuis la rue, d'un quartier de la périphérie de São Paulo. © Alf Ribeiro/Shutterstock

Dans la mesure où le présent rapport se concentre sur les opérations du PCC, les recommandations suivantes s'adressent surtout aux parties prenantes du Brésil plutôt qu'à celles de l'Afrique de l'Ouest.

- Remettre en cause la légitimité locale du PCC est essentiel pour affaiblir l'organisation et mettre un terme à son expansion transnationale. Il est essentiel de renforcer les systèmes formels de justice pénale, ce qui rendrait moins attrayants les cadres réglementaires alternatifs proposés par le PCC. Cela implique, en particulier de renforcer la prévention par l'État et l'investigation des homicides qui ne sont généralement pas élucidés.
- L'approche du Brésil en matière d'emprisonnement (y compris pour de petits délits liés à la drogue) doit être réexaminée. Comme nous l'avons souligné dans ce rapport, l'emprisonnement généralisé de jeunes issus de communautés marginalisées dans les zones urbaines a joué un rôle central dans l'influence croissante du PCC. Le PCC et d'autres réseaux criminels continuent de se servir des prisons pour établir des liens et des alliances. L'emprisonnement sans distinction est une charge financière importante pour l'État et dévaste la vie de nombreux jeunes déjà marginalisés.
- Pour terminer, une partie du mode de fonctionnement du PCC consiste à conclure des accords financiers avec certains membres des forces de l'ordre. Cela compromet les efforts considérables déployés pour lutter contre l'impact des organisations criminelles. S'il convient de saluer les mesures prises pour améliorer la transparence des forces de l'ordre régionales il est nécessaire de mettre davantage l'accent sur l'élimination de toute collusion avec le PCC et d'autres organisations criminelles.



ANNEXE : SAISIES DE COCAÏNE AU PORT DE SANTOS, 2016-2022

Date de la saisie*	Poids (kg)	Destination finale		Transbordement	
22/03/2016	110,46	Tin Can Island	Nigéria	Las Palmas/Iles Canaries	Espagne
02/09/2016	602	Port non identifié	Tunisie	Gioia Tauro	Italie
18/10/2016	224,2	Abidjan	Côte d'Ivoire	Dakar	Sénégal
07/03/2017	581,82	Port non identifié	Djibouti	Anvers	Belgique
12/04/2017	421	Praia	Cap-Vert	Tanger-Med	Maroc
18/04/2017	212,38	Luanda	Angola	Algeciras	Espagne
10/08/2017	584	Banjul	Gambie	Algeciras	Espagne
14/08/2017	326	Banjul	Gambie	Algeciras	Espagne
11/09/2017	109	Lattaquié	Syrie	Tanger Med	Maroc
23/04/2018	344	Port de Matadi	République du Congo	Algeciras	Espagne
09/05/2018	319	Tema	Ghana	Anvers	Belgique
14/05/2018	327	Banjul	Gambie	Algeciras	Espagne
10/09/2018	79	Las Palmas/Iles Canaries	Espagne	Port Harcourt	Nigéria
17/09/2018	1 195,40	Abidjan	Côte d'Ivoire	Dakar	Sénégal
31/10/2018	551	Tema	Ghana	Anvers	Belgique
12/06/2019	699,95	Tema	Ghana	Anvers	Belgique
07/11/2019	345,5	Tema	Ghana	Santa Cruz de Tenerife/ Iles Canaries	Espagne
26/11/2019	1 347,00	Tanger-Med	Maroc	////////	////////
21/05/2020	146	Port non identifié	Côte d'Ivoire	Anvers	Belgique
06/08/2020	219	Port non identifié	Somalie	Gioia Tauro	Italie
15/12/2020	360	////////	Nigéria	Las Palmas/Iles Canaries	Espagne
20/01/2021	460	Tanger-Med	Maroc	////////	////////
23/02/2021	501	Tema	Ghana	Anvers	Belgique
31/03/2021	24	Beyrouth	Liban	Tanger-Med	Maroc

Date de la saisie*	Poids (kg)	Destination finale		Transbordement	
23/07/2021	1 854,00	Tema	Ghana	//////////	//////////
20/08/2021	154,48	Lagos	Nigéria	//////////	//////////
20/08/2021	39,22	Lagos	Nigéria	//////////	//////////
20/08/2021	135,25	Lagos	Nigéria	//////////	//////////
18/09/2021	155	Lagos	Nigéria	//////////	//////////
28/12/2021	504	Tema	Ghana	//////////	//////////
29/12/2021	715	Durban	Afrique du Sud	//////////	//////////
08/03/2022	612	Abidjan	Côte d'Ivoire	Tenerife/Iles Canaries	Espagne
27/05/2022	172	Port non identifié	Cameroun	Port non identifié	Angola
30/06/2022	498	Toamasina	Madagascar	Anvers	Belgique
07/07/2022	968	//////////	Liban	Tanger-Med	Maroc

SOURCE : Douanes de Santos, 2022 (*données au 7 juillet 2022)



NOTES

- 1 Selon l'Indice 2021 du crime organisé en Afrique, le commerce de la cocaïne est l'activité criminelle qui a connu la plus forte augmentation en Afrique de l'Ouest entre 2019 et 2021. Voir ENACT, *Evolution of crime in a Covid world, A comparative analysis of organised crime in Africa, 2019-2021*, https://ocindex.enactafrica.org/assets/downloads/english/enact_report_2021.pdf
- 2 EMCDDA, *Europe's changing role in expanding cocaine and methamphetamine markets*, 6 mai 2022, https://www.emcdda.europa.eu/news/2022/5/eu-drug-markets-cocaine-and-methamphetamine_en.
- 3 Données partagées par les forces de l'ordre brésiliennes.
- 4 ONUDC, *Colombia: Monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos 2021*, octobre 2022, https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/INFORME_MONITOREO_COL_2021.pdf ; données recueillies par la GI-TOC, notamment auprès de l'ONUDC, grâce à l'Annual Report Questionnaire and Individual Drug Seizure Database ; ces données ont été complétées par d'autres sources de l'ONUDC, en particulier par celles des bureaux locaux et du rapport WENDU 2019, publié en partenariat avec la CEDEAO et l'UE. Lorsque des saisies importantes de cocaïne ont eu lieu et ne se retrouvent pas dans les données des Nations Unies, les données ont été complétées par des publications dans les médias et des articles évalués par des pairs dans des revues scientifiques.
- 5 Cecilia Anesi, Margherita Bettoni et Giulio Rubino, *The 'Ndrangheta's 'Little kiss': Inside an organized crime clan that moved cocaine across Europe*, OCCRP, juin 2021, <https://www.occrp.org/en/ndrangheta/the-ndranghetas-little-kiss-inside-an-organized-crime-clan-that-moved-cocaine-across-europe>.
- 6 En 2020, Santos était 45e du classement. Le port de Carthagène, en Colombie, était 59e, avec 3,1 millions d'équivalents vingt pieds (EVP), et El Callao, au Pérou, était 82e, avec 2,2 millions d'EVP. La Bolivie, pays enclavé, n'a bien sûr pas de port maritime. Voir STU Supply Chain, *Top 100 containers ports 2021*, 29 août 2022, <https://stusupplychain.com/top-100-container-ports-2021.html>.
- 7 Mike Lasusa, *Brazil is top cocaine transshipment country for Europe, Africa, Asia*, InsightCrime, 24 juin 2016, <https://insightcrime.org/news/brief/brazil-is-top-cocaine-transshipment-country-for-europe-africa-asia/>.
- 8 ONUDC, *Brazil in the regional and transatlantic cocaine supply chain: the impact of COVID-19*, Cocaine Insights 4, juillet 2022, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Cocaine_Insights4_2022.pdf.
- 9 Trésor américain, *Treasury uses new sanctions authority to combat global illicit drug trade*, 15 décembre 2021, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0535>.
- 10 Isabela Pinho, Fernando Rodrigues et Gregório Zambon, *Navegar é preciso: as jornadas da cocaína e a expansão das facções no Brasil*, *Novos Estudos Cebrap*, 42, 1, 41-58, 2023.
- 11 Les recherches menées par les auteurs en Afrique de l'Ouest ont également porté sur d'autres marchés illégaux (notamment celui des voitures volées sur d'autres continents et importées au Ghana et au Bénin) entre les années 2020 et 2022. Pour en savoir plus sur les ethnographies des chaînes de valeur mondiales, voir Gabriel Feltran, *Illegal markets in Brazil: an ethnographic perspective*, *Journal of Illicit Economies and Development*, 1, 2.
- 12 Gabriel Feltran, *Illegal markets in Brazil: an ethnographic perspective*, *Journal of Illicit Economies and Development*, 1, 2.
- 13 Statista, *Number of vehicle thefts in Mexico from 2015 to 2021*, <https://www.statista.com/statistics/1047641/number-vehicle-thefts-mexico/>. En Europe, plus de 600 000 véhicules sont volés chaque année ; voir <https://www.statista.com/chart/19844/police-recorded-thefts-of-motorized-vehicles/> et <https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/crime-areas/trafficking-in-stolen-vehicles>. Au cours de l'année 2021, plus de 500 000 voitures ont été volées au Brésil, selon l'IBGE qui s'est basé sur les données du Brazilian Public Security Forum ; voir Roberta Jansen, *Brasil teve mais de 500 mil furtos ou roubos de veículos em 2021, diz IBGE*, UOL, 7 décembre 2022, <https://www.uol.com.br/carros/noticias/estadao-conteudo/2022/12/07/brasil-teve-mais-de-500-mil-furtos-ou-roubos-de-veiculos-em-2021-diz-ibge.htm>.

- 14 Gabriel Feltran (ed.), *Stolen Cars: A Journey Through São Paulo's Urban Conflict*. John Wiley & Sons, 2022.
- 15 Gabriel Feltran, *Brothers: A History of the CCP*. São Paulo : Companhia das Letras, 2018.
- 16 La même dynamique semble être présente entre l'Europe et l'Afrique, selon les résultats préliminaires d'un projet de recherche mené conjointement entre la São Paulo Research Foundation et l'Agence nationale de la recherche ; voir *Global Car: a transnational urban research on vehicle informal economies*, <https://anr.fr/Project-ANR-20-CE41-0012> ; et *New Vision, Africa also booming market for stolen cars*, 29 décembre 2013, <https://www.newvision.co.ug/news/1336084/africa-booming-market-stolen-cars>.
- 17 *PCC: Secret power*, HBOMax documentary, 2022.
- 18 Karina Biondi, *Junto e misturado: uma etnografia do PCC*. São Paulo : Terceiro Nome, 2010
- 19 Camila Nunes Dias et Bruno Paes Manso, *A guerra: a ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil*. São Paulo : Todavia, 2018.
- 20 Gabriel Feltran, *Brothers: A History of the CCP*. São Paulo : Companhia das Letras, 2018.
- 21 Coirentin Cohen, *The 'debate' and the politics of the PCC's informal justice in São Paulo*, *Contemporary Social Science*, 17, 3, 235–247.
- 22 Gabriel Feltran, *The management of violence on the periphery of São Paulo: a normative apparatus repertoire in the 'PCC era'*, *Vibrant (Florianópolis)*, v. 7, p. 2, 2010 ; Gabriel Feltran, *The entangled city: crime as urban fabric in São Paulo*. Manchester University Press, 2020, 1ère édition, p. 256.
- 23 S C Jara, *A cobrança: os sentidos de justiça das facções do Maranhão, Dissertação (Mestrado em Programa de Pós-Graduação em Sociologia)*, Universidade Federal de São Carlos, 2021, <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/15573>.
- 24 S Adorno et F Salla, *Criminalidade organizada nas prisões e os ataques do PCC*, *Estudos Avançados*, 21, 61 (2007), 7–29, <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10264>.
- 25 Gabriel Feltran, *Brothers: A History of the CCP*. São Paulo : Companhia das Letras, 2018.
- 26 Gabriel Feltran, *The revolution we are living*, *HAU: Journal Of Ethnographic Theory*, 10, 2020, 12–20 ; Gabriel Feltran, *Centripetal force: a totalitarian movement in contemporary Brazil*, *Lawrence & Wishart, Soundings*, 75, 2020, 95–110.
- 27 Gabriel Feltran, *(Il)licit economies in Brazil: an ethnographic perspective*, *Journal of Illicit Economies and Development*, 1, 2 (2019), <https://jjed.lse.ac.uk/articles/10.31389/jjed.28>.
- 28 Gabriel Feltran, *Brothers: A History of the CCP*. São Paulo : Companhia das Letras, 2018.
- 29 Ibid.
- 30 Tom Wainwright, *Narconomics: How To Run a Drug Cartel*. New York : PublicAffairs, 2016.
- 31 Les autorités brésiliennes ont indiqué qu'en 2019, le PCC contrôlait dans une large mesure une part importante des itinéraires de trafic international de cocaïne du Brésil vers l'Europe et l'Afrique ; voir réponse du Brésil pour 2019 au questionnaire associé au rapport annuel de l'ONUDC.
- 32 Ibid.
- 33 Benjamin Roger, *Dakar cocaine seizure shows West African ports are easy transit hubs*, *Africa Report*, 17 octobre 2019, <https://www.theafricareport.com/18839/dakar-cocaine-seizure-shows-west-african-ports-are-easy-transit-hubs/> ; Chris Dalby, *How Brazil's Port of Santos became cocaine's world trade centre*, *Insight Crime*, 13 janvier 2022, <https://insightcrime.org/news/how-brazils-port-of-santos-became-cocaines-world-trade-center/> ; *Africa News, Cape Verdean police seize over 5 tonnes of cocaine*, 7 avril 2022, <https://www.africanews.com/2022/04/07/cape-verdean-police-seizes-over-5-tonnes-of-cocaine/> ; *Daily Trust, Fresh returnee from Brazilian prison nabbed for cocaine deal in Nigeria*, 22 mai 2022, <https://dailytrust.com/ndlea-nabs-brazilian-prison-returnee-at-port-harcourt-airport-for-importing-cocaine> ; Cat Rainsford, *Paraguay, Brazil and Dubai figure into massive transatlantic cocaine ring*, 24 février 2022, <https://insightcrime.org/news/paraguay-brazil-and-dubai-figure-into-massive-transatlantic-cocaine-ring/>.
- 34 Échange de courriels entre un journaliste associé à la GI-TOC et Fabiana Salgado Lopes, chef des services de renseignement de la police fédérale brésilienne, port de Santos, 29 mars 2023.
- 35 Cecilia Anesi, Giulio Rubino et Luis Adorno, *The PCC and the Italian mafia*, UOL, 20 décembre 2018, <https://noticias.uol.com.br/reportagens-especiais/os-negocios-do-pcc-com-a-mafia-italiana/>.
- 36 *Cocaine trafficking diversifying through new hubs and groups, with global supply at record levels, says new report from the United Nations Office on Drugs and Crime*, www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2023/March/cocaine-trafficking-diversifying-through-new-hubs-and-groups-with-global-supply-at-record-levels--says-new-report-from-the-united-nations-office-on-drugs-and-crime.html.
- 37 Yuri Neves et Mónica Betancur, *PCC-Ndrangheta, the international criminal alliance flooding Europe with cocaine*, *InsightCrime*, 8 août 2019, <https://insightcrime.org/news/analysis/pcc-ndrangheta-criminal-alliance-flooding-europe-cocaine/>.
- 38 Le Sénégal, le Niger et le Ghana sont tous cités comme étant des pays où opère le clan Sergi-Marando-Trimbolia, l'un des grands noms de la 'Ndrangheta de la localité de Plati, dans les documents judiciaires relatifs à l'opération Cerberus en 2008, qui a donné lieu à 71 arrestations. Voir l'opération Cerberus dont il est question ici : *Italy: 71 'Ndrangheta Arrests in the Rich North*, <https://www.occrp.org/en/daily/11101-italy-71-ndrangheta-arrests-in-the-rich-north>.

- 39 Pierre Pinto, Quatre mafieux italiens lourdement condamnés en Côte d'Ivoire pour trafic de cocaïne, Radio France Internationale, 2 juin 2021, https://www-rfi-fr.translate.google.com/fr/afrique/20210206- quatre-mafieux-italiens-lourdement-condamnés-en-côte-d-ivoire?_x_tr_sl=fr&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=sc.
- 40 ONUDC, *Global report on cocaine 2023: local dynamics, global challenges*, mars 2023, p. 103, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Global_cocaine_report_2023.pdf.
- 41 Cecilia Anesi, Margherita Bettoni et Giulio Rubino, *Armed and dangerous: inside 'Ndrangheta's intercontinental cocaine pipeline*, OCCRP, 6 août 2021, <https://www.occrp.org/en/ndrangheta/armed-and-dangerous-inside-the-ndranghetas-intercontinental-cocaine-pipeline>.
- 42 'Ndrangheta, dall'Africa al Belgio il business europeo della cocaina è controllato da un paesino della Calabria', Il Fatto Quotidiano, 14 novembre 2017, <https://www.ilfattoquotidiano.it/2017/11/14/ndrangheta-dallafrica-al-belgio-il-business-europeo-della-cocaina-e-controllato-da-un-paesino-della-calabria/3974436/>. L'opération Eureka, qui s'est achevée en 2023, a également permis d'établir qu'un intermédiaire de la 'Ndrangheta était enregistré comme résident à Abidjan à moyen terme.
- 43 GI-TOC, Observatoire des économies illicites en Afrique orientale et australe, Bulletin de risque, 8 juin 2020, <https://riskbulletins.globalinitiative.net/esa-obs-008/03-the-arrest-of-brazilian-cocaine-trafficker-raises-questions.html>.
- 44 Luís Adorno et Flávio Costa, *Imprisoned in Mozambique, Fuminho planned to control trafficking in Africa*, UOL News, 14 avril 2020, <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2020/04/14/preso-em-mocambique-fuminho-planejava-controlar-trafico-na-africa.amp.htm>.
- 45 EMCDDA, *EU drug market: cocaine*, 6 mai 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2810/944155>.
- 46 Tony Saggars, *An assessment of the extent of Albanian (-speaking) organized crime groups involved in drug supply in the European Union: characteristics, role and the level of influence*, EMCDDA background paper, 26 novembre 2019, https://www.emcdda.europa.eu/drugs-library/assessment-extent-albanian-speaking-organised-crime-groups-involved-drug-supply-european-union-characteristics-role-and-level-influence_en.
- 47 Gabriel Feltran, *Brothers: A History of the CCP*. São Paulo : Companhia das Letras, 2018 ; Camila Nunes Dias et Bruno Paes Manso, *A guerra: a ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil*. São Paulo : Todavia, 2018.
- 48 Gabriel Feltran et al, *Variations in homicide rates in Brazil: An explanation centred on criminal group conflicts, Dilemas, Rev. Estud. Conflito Controle Soc.*, 15, 4, 349–386.
- 49 Centre of Excellence for Illicit Drug Supply Reduction (CoE Brazil), *COVID-19 and drug trafficking in Brazil: the adaptation of organized crime and the actions of police forces during the pandemic*, décembre 2021, <https://cdebrasil.org.br/wp-content/uploads/2023/01/sumario-executivo-cde-ingles.pdf>.
- 50 En Guinée, où la cocaïne provient principalement de São Paulo, les itinéraires les plus courants sont São Paulo-Ethiopie-Guinée (avec Ethiopian Airlines), São Paulo-Casablanca-Conakry (avec Royal Air Maroc) et Brésil-Dubaï-Conakry (avec Emirates). D'après les entretiens de la GI-TOC avec diverses parties prenantes en Guinée, mars-octobre 2022, et l'analyse par la GI-TOC des données relatives aux saisies en Guinée.
- 51 Les passagers ont emprunté l'un des trois itinéraires suivants, du plus important au moins important : São Paulo-Lisbonne-Bissau (de loin l'itinéraire le plus important) ; São Paulo-Casablanca-Bissau ; et Rio de Janeiro-Lisbonne-Bissau. D'après un entretien avec un expert international en application de la loi du PNUD, Bissau, janvier 2022.
- 52 PNUD, *Building a Civil Society Observatory of Illicit Economies in Guinea-Bissau*, janvier 2022. La plupart des passagers ont voyagé sur la TAP Air Portugal, bien qu'un petit nombre (3) ait voyagé sur des vols Euro Atlântico en 2020. Il est important de noter qu'Euro Atlântico a été utilisé au cours des mois d'août, septembre et octobre 2020, ce qui peut s'expliquer par le fait qu'Euro Atlântico a commencé à transporter des passagers avant que la TAP ne reprenne ses activités pendant la pandémie de COVID-19.
- 53 Données partagées par les autorités brésiliennes, citées dans le rapport final du PNUD, *Building a Civil Society Observatory of Illicit Economies in Guinea-Bissau*, janvier 2022. Ce rapport confidentiel analyse les données recueillies auprès de sources officielles relatives aux saisies effectuées au cours de cette période.
- 54 Ibid.
- 55 Ibid.
- 56 PNUD, Rapport final, *Building a Civil Society Observatory of Illicit Economies in Guinea-Bissau*, janvier 2022. Ce rapport confidentiel analyse les données recueillies auprès de sources officielles relatives aux saisies effectuées au cours de cette période.
- 57 ONUDC, *Brazil in the regional and transatlantic cocaine supply chain: the impact of COVID-19*, Cocaine Insights 4, juillet 2022, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Cocaine_Insights4_2022.pdf.
- 58 Allan de Abreu, *Cocaine: The Caipira Route*. Rio de Janeiro : Editora Record, 2017, pp. 161-2.
- 59 Entretiens réalisés par la GI-TOC auprès de la société civile, des forces de l'ordre, à Conakry et à Bissau, mars 2022-mars 2023.
- 60 UNIOGBIS-CDTOC, Monitoring and analysis report on drug trafficking and organized crime, 1: *Consolidated report and analysis of DTOC cases in Guinea-Bissau: 2011-2019*.
- 61 Police fédérale de Pernambuco, Ofício nº 5262/2019 - IPL 077/2018-4 SR/PF/PE.

- 62 Dirigé par Ronelson Cândido Martins (brésilien) et Milan Rataj (slovène), ce dernier étant basé à Cabo Verde et marié à une Cap-Verdienne. Documents de la police fédérale du Pernambuco, Ofício n° 5262/2019 - IPL 077/2018-4 SR/PF/PE.
- 63 Entretien mené par un journaliste associé à la GI-TOC avec une personne proche de l'enquête judiciaire sur l'affaire, Brésil, avril-mai 2023.
- 64 Selon les données fournies par la police fédérale brésilienne, 17 367,70 kilogrammes ont été saisis dans le port de Santos en 2022. À Paranagua, le port où les saisies ont été les plus importantes cette année-là, 3 075,30 kilogrammes ont été saisis.
- 65 Autorité portuaire de Santos, *Port of Santos closes 2022 with historic record in cargo handling*, 11 janvier 2023, <https://www.portodesantos.com.br/2023/01/11/porto-de-santos-fecha-2022-com-recorde-historico-na-movimentacao-de-cargas/>
- 66 Données de l'Autorité portuaire de Santos, décembre 2021, https://intranet.portodesantos.com.br/docs_codesp/doc_codesp_pdf_site.asp?id=135671.
- 67 *Repeated cocaine seizures worry sugar traders as drug found in Sudan and LDC cargoes*, Africa Intelligence, 19 août 2021, <https://www.africaintelligence.com/west-africa/2021/08/19/repeated-cocaine-seizures-worry-sugar-traders-as-drug-found-in-sudan-and-ldc-cargoes,109685939-art>.
- 68 *PF arrests seven criminals in the Port of Santos with diving suits, cylinders and 580 kg of cocaine*, Globo News, 15 février 2023, <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2023/02/15/pf-prende-sete-criminosos-no-porto-de-santos-com-roupas-de-mergulho-cilindros-e-580-kg-de-cocaina.ghtml>.
- 69 Chris Dalby, *How Brazil's Port of Santos became cocaine's world trade center*, 13 janvier 2022, Insight Crime, <https://insightcrime.org/news/how-brazils-port-of-santos-became-cocaines-world-trade-center/>.
- 70 Gabriel Feltran et al, *Variations in homicide rates in Brazil: an explanation centred on criminal group conflicts*, *Dilemas - Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, 0, 2022, 349-386, doi:<https://doi.org/10.4322/dilemas.15esp4.52509> ; Ricardo Cordeiro, *Monte Matada*. Campinas : Appris Editora, 2022.
- 71 Entretien téléphonique entre un journaliste brésilien travaillant avec la GI-TOC et un représentant d'Europol, 30 mars 2023.
- 72 Pour un aperçu d'un autre acteur majeur qui fait transiter la cocaïne de Santos et d'autres ports, voir Allan de Abreu, *O Major Da Cocaina*, Piauí, mai 2021, <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/major-da-cocaina/>.
- 73 Bureau des douanes du Brésil, Ordonnance ALF/STS n° 27, 6 avril 2016, <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=72829#1615571>.
- 74 Entretien téléphonique mené par des partenaires de la GI-TOC avec le responsable de la division en charge de la lutte contre la drogue à São Paulo, 20 mars 2023.
- 75 Bureau des douanes du Brésil, Ordonnance ALF/STS n° 241, 29 novembre 2019, <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=105231> ; Bureau des douanes du Brésil, Ordonnance ALF/STS n° 119, 6 octobre 2022, <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=126504>.
- 76 Chris Dalby et Sean Doherty, *Reports of Brazil's PCC taking over Portugal cocaine trade remain unfounded*, InsightCrime, 16 janvier 2023, <https://insightcrime.org/news/reports-brazil-pcc-taking-over-portugal-cocaine-trade/>.



GLOBAL INITIATIVE

AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

À PROPOS DE GLOBAL INITIATIVE

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) est un réseau international de 500 experts répartis aux quatre coins de la planète. Elle offre une plateforme pour promouvoir un débat plus large et des approches innovantes comme fondements d'une stratégie mondiale inclusive contre le crime organisé.

www.globalinitiative.net

Soutenu par



Federal Foreign Office