



HAL
open science

La répression des trafics de cigarettes dans la région marseillaise : limites de l'action publique et inégalités sociales

Laurent Mucchielli

► **To cite this version:**

Laurent Mucchielli. La répression des trafics de cigarettes dans la région marseillaise : limites de l'action publique et inégalités sociales. *Revue algérienne des sciences sociales*, 2018, 5 (5), pp.73-112. hal-01956286v2

HAL Id: hal-01956286

<https://hal.science/hal-01956286v2>

Submitted on 2 May 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La répression des trafics de cigarettes dans la région marseillaise : limites de l'action publique et inégalités sociales

Laurent MUCCHIELLI

Aix Marseille Univ, CNRS, LAMES, Aix-en-Provence, France



Laboratoire méditerranéen de sociologie
UMR 7305 - Aix Marseille Université - CNRS
Maison méditerranéenne des sciences de l'homme
5 rue du Château de l'Horloge, BP 647
13094 Aix-en-Provence
<http://lames.cnrs.fr>

La répression des trafics de cigarettes dans la région marseillaise : limites de l'action publique et inégalités sociales

Laurent Mucchielli

Professeur, MSH Aix en Provence

Résumé : *Le phénomène des trafics de cigarettes dans le bassin méditerranéen est largement éclipsé par celui des trafics de cannabis qui concentre l'attention du débat public ainsi que des institutions pénales. La région marseillaise fait exception dans la mesure où le port de Marseille a toujours été la principale porte d'entrée des produits de contrebande dans le sud de la France. La mobilisation des pouvoirs publics dans cette région aboutit à une répression qui se concentre toutefois sur les petits trafiquants et sur les revendeurs de rue, une population très précaire. Lui échappe l'essentiel des trafics à grande échelle (par conteneurs) de même que, à l'opposé, les micro-trafics empruntant la voie routière. Une étude menée dans la population étudiante locale permet de constater l'ampleur de ces micro-trafics, leur impunité quasi totale et le fait que leurs acteurs appartiennent aux classes moyennes, voire moyennes supérieures.*

Mots-clefs : *Trafics de cigarettes - Marseille - Mondialisation - Douane - Police - Justice - Milieu étudiant - Entrée dans l'âge adulte - Inégalités sociales.*

Selon un rapport réalisé par la célèbre société d'audit et de conseil KPMG, en 2016 plus de 48 milliards de cigarettes illégales auraient été consommées en Europe, soit plus de 9% de la consommation totale, ce qui occasionnerait une perte de rentrées fiscales de plus de 10 milliards d'euros pour les États (KPMG, 2017). Dans ce vaste marché de la cigarette de contrebande, la France - qui est un des pays où le tabagisme est le plus élevé en Europe (Cour des comptes, 2016 ; Lermenier-Jeannet, 2018) - serait particulièrement exposée, la vente illégale représentant peut-être un quart des cigarettes consommées dans une année. Ce phénomène, ancien, serait en forte croissance

depuis une quinzaine d'années ¹. Une logique simple de marché en serait la cause principale. En effet, depuis les fortes hausses des années 2003-2004, le prix du paquet de cigarettes ne cesse d'augmenter pour approcher (en août 2018) 8 euros à l'achat chez un buraliste français pour les marques plus vendues, tandis qu'il s'achète cinq fois moins cher dans les pays du Maghreb et en Europe de l'Est. En France, dans la rue ou sur Internet, ces paquets de contrebande se revendent de 3 et 5 euros, générant ainsi un bénéfice appréciable pour les contrebandiers.

Si cette problématique est à peu près absente de l'agenda des pouvoirs publics français dans la plupart des régions, à Marseille l'État et la municipalité sont au contraire particulièrement mobilisés ². Nous verrons dans un premier temps que cette mobilisation se heurte à des pratiques contrebandières qui la débordent aussi bien par le haut (les trafics organisés à l'échelle internationale) que par le bas (les micro-trafics frontaliers), ce dont les enquêteurs des douanes interviewés sont parfaitement conscients. Dans un second temps, nous présenterons les résultats d'une enquête menée en 2017 parmi les étudiants de l'université d'Aix-Marseille. L'enquête vise à objectiver à la fois les comportements de consommation, d'achat mais aussi de revente éventuelle de tabac. Les résultats soulignent l'ampleur des achats et des reventes se situant hors du réseau officiel des buralistes, alors même que la plupart des systèmes de reventes mis en place - des micro-trafics transfrontaliers - échappent au regard public et à la connaissance des institutions. Tandis que les systèmes de revente de rue sont particulièrement exposés à l'action policière, et en aval au traitement judiciaire, ces micro-trafics transfrontaliers sont quasiment invisibles. Et

¹Nous parlons partout ici au conditionnel car la méthodologie des études de KPMG n'est pas totalement transparente et certains chercheurs estiment que KPMG a tendance à surestimer les ventes illicites de cigarettes pour renforcer le discours des industriels (Gilmore et al., 2014). Au regard de l'ensemble des données disponibles, cette surestimation probable ne nous semble toutefois pas déformer beaucoup la réalité.

²De manière générale, la politique française de lutte contre les commerces illicites internationaux est peu transparente, le travail des douanes est largement méconnu, la politique publique de lutte contre le tabagisme se réduit souvent à l'augmentation du prix des cigarettes (comme l'a encore récemment déploré la Cour des comptes [Cour des comptes, 2016]) et les recherches en sciences sociales sur ces questions sont rarissimes.

tandis que les premiers emploient une main d'œuvre constituée de personnes en situation de précarité, les seconds concernent surtout les classes moyennes et supérieures. Au final, cette enquête propose ainsi une façon originale d'illustrer la problématique classique des inégalités sociales³.

I. La mobilisation institutionnelle contre les trafics de cigarettes à Marseille

A Marseille, l'État est très mobilisé sur la question des trafics de cigarettes. Les douanes de la région y concentrent environ 85% de leur activité avec près de 1 200 affaires traitées en 2016 et entre 6 et 7 millions d'euros de saisies chacune de ces années⁴. En effet, la ville est depuis très longtemps une porte d'entrée majeure des flux de personnes et de marchandises, légaux comme illégaux (Témine, 1999 ; Regnard, 2009 ; Marnot, 2015). Ces flux arrivent certes par l'aéroport de Marignane, où différentes formes de petits trafics existent en provenance de pays où les cigarettes sont beaucoup moins cher (l'arrivée récente des *Low cost* à destination des pays du Maghreb ayant renforcé le phénomène), en lien aussi avec les *Duty free*, impliquant des voyageurs mais aussi des personnels aéroportuaires. Mais l'essentiel des trafics se font toujours par la voie maritime⁵.

L'ancien « port autonome de Marseille », devenu le « grand port maritime de Marseille », est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) ayant compétence sur les installations portuaires de Marseille et Fos-sur-Mer. Avec un trafic de marchandises de plus 80 millions de tonnes en 2017 (à travers près de 1,4 millions de conteneurs), il constitue le premier port français. Il fut également longtemps le premier port de Méditerranée avant d'être devancé par Algésiras, le port espagnol du détroit de Gibraltar (qui fait principalement du

³ Cet article s'appuie sur une recherche collective à laquelle ont participé trois étudiantes de Master que je remercie chaleureusement : Audrey Fulgencio (pour sa contribution à l'analyse statistique des résultats du questionnaire), Claire Laforge (pour sa contribution à l'analyse du travail des douanes et pour les observations d'audiences au tribunal de grande instance) et Nathalie Masson (pour sa contribution à la passation des questionnaires).

⁴ Entretien avec le directeur régional des douanes, Marseille, 21 décembre 2016. Le reste des affaires faites par les douanes en région PACA concerne la frontière italienne, le port de Toulon et quelques petits aéroports.

⁵Ibid.

transbordement). Avec un total de 1,5 millions de passagers la même année, le port de Marseille est également désormais le quatrième port de croisière de la Méditerranée, cette activité étant en croissance continue. Enfin, différentes compagnies de ferry relient régulièrement Marseille à la Corse, à la Sardaigne, à la Tunisie (Tunis) et surtout à six villes d'Algérie (Alger, Oran, Bejaia, Annaba, Skikda et Mostaganem) pour un total atteignant 1,2 million de passagers en 2017 (soit 2,7 millions de personnes en cumulant avec les croisiéristes)⁶. De fait, les trafics de cigarettes en provenance d'Algérie sont une réalité majeure à Marseille, en France et en Europe du Sud⁷. Selon une étude de KPMG, l'Algérie fournissait un tiers des 9 millions de cigarettes de contrebande consommées en France en 2015⁸. Face à l'ampleur de ces trafics, les services de l'État sont particulièrement mobilisés à Marseille où la préfecture de police s'efforce de coordonner les services des douanes, de la police et de la gendarmerie, en lien avec la justice.

1. L'action des douanes sur le port

Le trafic de cigarettes constitue la deuxième priorité des douanes de Marseille, après le trafic de drogues. Le premier occuperait environ un tiers de l'activité, la moitié pour le second⁹.

S'agissant des navires passagers, lorsque l'un d'eux en provenance du Maghreb arrive à Marseille, les passagers passent d'abord par le filtre de la police aux frontières (PAF) qui vérifie que les personnes sont autorisées à entrer sur le territoire français. Les douanes interviennent ensuite. Les files de véhicules descendant du navire sont dirigées vers une zone de contrôle. Selon la saison, il peut y avoir entre 200 et 800 véhicules, ce qui représente entre deux à quatre heures de contrôle. 10 à 20% des

⁶Les données trimestrielles d'activités ainsi que le rapport annuel sur toutes ces activités portuaires sont publiées sur le site : <http://www.marseille-port.fr>

⁷A Vidalie, « Comment les cigarettes de contrebande algériennes inondent la France », *L'Express, L'Expansion*, 4 juin 2015.

⁸D. Kheiro, « Contrebande de cigarettes : l'Algérie, fournisseur privilégié de l'Europe », *Challenge News*, 17 août 2016.

⁹Entretien avec un membre de l'état-major de la Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières (DNRED), échelon PACA/Corse, Marseille, 24 mars 2017.

véhicules sont apparemment fouillés ¹⁰. La majorité ne fait donc pas l'objet de contrôle, à l'exception d'une éventuelle vérification des passeports et/ou d'une évaluation du comportement « à vue d'œil ». Le choix des véhicules contrôlés se fait rarement au hasard. Pour les douaniers il existe des sortes de profils types renvoyant à « *un certain nombre de spécialistes de ce trafic* ». Leur attention peut aussi être attirée par des détails matériels, par exemple les vis neuves d'une vieille voiture ¹¹. Il arrive également que certains passagers en dénoncent d'autres. Dans le même temps, d'autres agents filtrent les passagers piétons et font renifler leurs valises par un chien. Ils peuvent aussi monter à bord pour inspecter le navire. En provenance du Maghreb, un voyageur est autorisé à ne ramener qu'une seule cartouche, mais les douaniers appliquent une certaine tolérance envers ceux qui n'en ramènent que deux ou trois sans chercher à le dissimuler ¹². En cas de dépassement plus important, la douane dispose d'une possibilité de règlement des litiges en interne par l'intermédiaire d'amendes appelées *transactions* et qui constituent depuis toujours « le mode principal de règlement des infractions douanières » (Kletzlen, 2003, 111). La douane décide du montant des transactions selon des barèmes internationaux et en fonction de la valeur des marchandises.

Le contrôle des navires de commerce de type porte-conteneurs est plus délicat car la douane est tiraillée entre la liberté du commerce et la rentabilité des ports *versus* la lutte contre la fraude. C'est l'Union européenne qui, en la matière, définit la politique douanière et les modalités de contrôle. Le dédouanement commercial se fait pas voie électronique. Un serveur compile les déclarations en douane. Ces déclarations peuvent se faire de manière personnelle ou par l'intermédiaire de commissionnaires agréés aux douanes. Une fois remplies, les déclarations sont validées dans le serveur. Les douaniers font alors des veilles d'écran car ils ne disposent que d'une demi-

¹⁰ *Contrôler un véhicule signifie qu'il a été fouillé. Il n'existe toutefois pas de règles précises concernant les modalités de ce contrôle (Observations d'une audience correctionnelle, TGI de Marseille, 6 mars 2017).*

¹¹ R. Capdepon, « A peine débarqués, et déjà dans les filets des douaniers », *La Provence*, 6 décembre 2016, p. 2.

¹² *Observations d'une audience correctionnelle, TGI de Marseille, 6 mars 2017.*

heure pour agir, un *timer* se mettant en route. En l'absence d'action dans ce délai, les marchandises sont libérées. Si la douane souhaite effectuer un contrôle physique, elle doit mettre la déclaration en « circuit contrôle ». La Commission européenne ne souhaite pas que les États contrôlent de manière trop fréquente, car cela ralentit le commerce. Elle fixe donc des quotas maximums de contrôle afin de le fluidifier. Pour tenir compte de la sensibilité de certaines marchandises ou de certains pays, la douane peut enfin intégrer des critères de sélection dans son serveur ¹³.

En plus de ce contrôle au dédouanement, il existe enfin à Marseille un contrôle de sûreté mis en place dans le cadre de la lutte antiterroriste à la demande des États-Unis après le 11 septembre 2001. Tout navire destiné à un port de Méditerranée, et particulièrement Marseille, doit, dès son départ, envoyer la liste de ses chargements par voie électronique. Ceci permet théoriquement aux douaniers, avant même que le bateau n'arrive, d'avoir des éléments pour cibler un certain nombre de conteneurs. Et bien que s'inscrivant d'abord dans le cadre de la lutte antiterroriste, ce dispositif permet également à la douane de cibler des conteneurs pour d'autres raisons, par exemple le trafic de cigarettes.

2. L'action de la police dans le centre-ville

La police nationale comme la gendarmerie nationale sont *a priori* compétentes sur toutes les formes de trafics de cigarettes. Toutefois, en pratique, la lutte contre les réseaux et le contrôle des entrées sont toutefois la chasse gardée des douanes qui est de fait l'administration « au centre de la question de la régulation des flux économiques et financiers transnationaux » (Kletzlen, 2003, 13 ; 2005) et qui, depuis la disparition des frontières au sein de la communauté européenne en 1993, s'est largement affirmée comme un acteur important de la sécurité intérieure par le biais de la lutte contre les trafics internationaux (Jacob, 1995). La police judiciaire a déjà fort à faire avec la priorité politique que constitue les trafics de drogues et avec la criminalité de manière générale. Elle traite également une partie des vols à main armée (VAMA) dont certains concernent du reste des buralistes. A titre

¹³ Entretien avec l'assistant spécialisé dans les douanes auprès du TGI de Marseille, 3 mai 2017.

d'exemple, en 2016, la police nationale a enregistré une quinzaine de vols à main armée de buralistes dans le département des Bouches-du-Rhône ¹⁴. Toutefois, il est probable que ces vols visent davantage les caisses des buralistes ainsi que les coupons de jeux d'argent, que les cartouches de cigarettes (même si une partie de ces dernières sont souvent volées aussi au passage). Le logiciel de la police nationale ne permet pas en revanche de recenser le nombre de cambriolages visant les buralistes et permettant aux auteurs de dérober des dizaines (voire plus) de cartouches stockées dans ou à côté des bureaux de tabac. Il pourrait s'agir d'une vingtaine de cas annuels dans le département, voire un peu plus. Il faudrait enfin ajouter les éventuels vols dans les camions et les entrepôts sur lesquels nous n'avons pu obtenir aucune information chiffrée. Pour le reste, le commissaire central de Marseille est clair : « *je n'irais pas jusqu'à dire que le trafic de cigarettes n'est pas une priorité car, pour nous, tout est priorité, mais ce n'est pas notre préoccupation principale* » ¹⁵. L'essentiel à ses yeux est logiquement la délinquance de voie publique (notamment les vols avec violence). Reste que, pour des raisons que nous allons détailler, la police consacre une partie de son énergie à l'interpellation des vendeurs de rue (appelés vendeurs « à la sauvette »).

La traque des vendeurs à la sauvette et de leurs planques, une activité qui permet de faire du chiffre

Dans le centre-ville de Marseille, il existe une coordination entre la police nationale et la police municipale pour réprimer les ventes à la sauvette ainsi que les commerces revendant illégalement des cigarettes. Depuis 2012, la police municipale a en effet doublé ses effectifs et réorienté sa doctrine dans un sens répressif (Mucchielli, 2017a). Elle gère par ailleurs un réseau de vidéosurveillance construit à grands frais, qui est concentré dans le centre-ville (Mucchielli, 2016). Ces opérations de contrôle ciblent donc le centre-ville, en particulier le quartier commerçant de Noailles où est implanté le grand commissariat du centre, ainsi qu'aux abords du marché aux puces (qui a lieu du mardi au dimanche) dans le 15^{ème} arrondissement. Les services de police

¹⁴ Entretien avec le Commissaire central de Marseille, 25 juillet 2017.

¹⁵ *Ibid.*

effectuent également des contrôles réguliers dans les épiceries de nuit qui, en plus de vendre fréquemment des cigarettes de contrebande, peuvent par ailleurs pratiquer le travail dissimulé en embauchant du personnel non déclaré ¹⁶.

Le Commissaire central de Marseille résume la situation :

« Le trafic de cigarettes constitue tout d'abord une concurrence déloyale au système étatique des bureaux de tabac qui s'en plaignent. Cette situation ne pose pas vraiment problème au citoyen lambda qui, à la limite, est content d'en acheter, mais au niveau du fonctionnement de l'État ce n'est pas acceptable. Le deuxième souci, c'est que les cigarettes se vendent d'une façon un peu particulière, à la fois dans certains bars et autres petites épiceries dont le principe est illégal, mais également, pour la plus grande partie, par l'intermédiaire de vendeurs de rue. Ces vendeurs sont exploités par ceux qui achètent de la marchandise en grande quantité. (...) Ce sont à 90% des sans-papiers qui arrivent à Marseille sans argent et qui se font récupérer par de plus grands délinquants qui les exploitent moyennant de maigres revenus. Plus haut, on trouve tout type de personne, des gérants de sociétés, des patrons de bars, des gens qui ont des commerces aux marchés aux puces » ¹⁷.

Les ventes à la sauvette sont effectivement omniprésentes dans certains quartiers. Les revendeurs se relayent tout au long de la journée et de la soirée. Ils occupent des places parfois bien définies, et peuvent du reste à l'occasion entrer en conflit à ce sujet ¹⁸. Pour se protéger des contrôles, ils gardent un minimum

¹⁶ Observations d'audience, TGI de Marseille, 8 mars 2017.

¹⁷ Entretien avec le Commissaire central de Marseille, 25 juillet 2017.

¹⁸ L. Sarioglou, « Trafic de cigarettes : l'autre guerre de territoire », *La Provence*, 28 mai 2014 ; L. d'Ancona, « La guerre du tabac de contrebande a failli tuer », *La Provence*, 24 novembre 2016. L'usage du mot « guerre » constitue naturellement une exagération journalistique visant à dramatiser les situations, qui provient généralement davantage des rédacteurs en chef choisissant les titres que des journalistes ayant écrit les articles. Ce

de marchandise sur eux et cachent leur petit stock à proximité, derrière une poubelle, dans le trou d'un mur, dans une boîte aux lettres de hall d'immeuble, ou encore chez un petit commerçant des environs. Les vendeurs seraient majoritairement non pas des marseillais mais des étrangers clandestins venus notamment d'Algérie, connaissant une misère certaine. Leur salaire est constitué par la petite marge qu'ils font sur la revente, soit quelques dizaines d'euros par jour. A tout moment, ils sont exposés à un contrôle et une saisie, perdant ainsi leur salaire d'un voire de plusieurs jours. Interrogés par un journaliste en 2015, quelques-uns ont raconté leur quotidien et leurs récits corroborent les propos du commissaire de police : ils sont souvent des ouvriers ou des artisans au chômage, parfois pères de famille ¹⁹.

Cette lutte contre les vendeurs à la sauvette mobilise tous les types d'unité de voie publique, ainsi que l'explique le commissaire central de Marseille :

« Toutes les équipes de voies publiques, vététistes, policiers de quartiers, groupe de sécurité de proximité et la BAC, de manière plus annexe. Toutes les brigades spécialisées de terrain agissent essentiellement sur des zones ciblées. On trouve en effet la vente de cigarettes dans certains bars ou épiceries, mais là où elle est problématique pour nous, c'est lorsqu'on la retrouve dans des quartiers précis, la porte d'Aix, le marché aux puces, le quartier de Noailles ou le marché des capucins, qui sont des endroits où ce trafic est plus visible. Les gens se baladent, vont faire les courses et il y a toujours quelques personnes qui regardent à droite à gauche et proposent des cigarettes. Cela génère quelques tensions avec les commerçants du coin et entre revendeurs, l'un a pris la place de l'autre, parfois une bagarre démarre et elle peut finir au couteau. Cette lutte s'effectue à l'occasion des patrouilles sur la voie publique. Il n'existe pas de brigade

sensationnalisme s'appuie par ailleurs sur l'imaginaire du crime qui est particulièrement puissant à Marseille (Mucchielli, 2013a ; 2017b).

¹⁹ R. Capdepon, « Marseille, la traque des vendeurs à la sauvette », *La Provence*, 31 janvier 2015.

spécialisée en la matière. On procède ensuite à des interpellations pour la vente et, ponctuellement, des enquêtes sont diligentées et permettent souvent de remonter jusqu'à l'intermédiaire. On ne va pas au-dessus, ce n'est pas notre mission »²⁰.

Ainsi, les services de police sont à l'origine de l'immense majorité des affaires relatives au trafic de cigarettes qui arrivent devant la justice²¹. Et le gros de ces affaires est constitué par l'interpellation en flagrant délit de ces vendeurs à la sauvette. Autrement dit, le menu fretin. La police municipale y voit une occasion de s'affirmer comme une force de police pouvant également faire de l'interpellation. La police nationale y voit probablement quant à elle une occasion de contrôler des personnes qui sont également le plus souvent des immigrés clandestins, ainsi qu'une occasion de faire du chiffre²². Au Tribunal de Grande Instance, on n'est du reste pas dupe :

« A un moment donné, la police nationale avait même créé une brigade spéciale pour la lutte contre les petits revendeurs mais elle a été supprimée car il y avait besoin d'effectifs ailleurs. Pour les statistiques c'était génial mais elle a été remise en cause car il y a mieux à faire que de mettre en place autant de moyens pour attraper deux cartouches de cigarettes. D'aussi gros moyens pour attraper quelques petits revendeurs est inutile. Si au moins ils essayaient de faire parler ceux qu'ils attrapent, ou d'obtenir des informations sur les cachettes. Mais il s'agissait uniquement de statistiques car un revendeur attrapé correspondait à une affaire élucidée ».

« D'ailleurs, je ne suis pas sûr qu'ils soient très motivés pour le démantèlement des réseaux. S'ils voient un revendeur, ils l'interpellent et font une procédure, mais sans vraiment chercher plus loin, à

²⁰ Entretien avec le Commissaire central de Marseille, 25 juillet 2017.

²¹ Entretien avec une vice-présidente du TGI de Marseille, 1er mars 2017.

²² Même si telle n'est plus la doctrine officielle de la police et que le commissaire central de Marseille en poste au moment de cette étude y est personnellement hostile, il s'agit d'un mode de management qui s'est banalisé dans les administrations françaises (cf. infra, les conclusions).

moins que ce dernier ne leur donne vraiment des éléments tangibles, ce qui est extrêmement rare »²³.

De fait, les individus interpellés ne sont généralement d'aucune utilité pour remonter les réseaux. Ils ignorent à peu près du tout d'organisations dont ils ne sont que les employés précaires de base.

3. L'action de la justice

Ces flagrants délits sont des infractions simples, ne nécessitant pas d'enquête particulière. Les affaires concernant au contraire des cas plus compliqués, permettant dans certains cas d'appréhender une partie voire l'intégralité d'un réseau, sont très rares. On estime au TGI de Marseille qu'elles concernent au maximum 5% des dossiers dits de trafics de cigarettes (Laforge, 2017). Dans ces rares « grosses affaires », l'institution judiciaire n'hésite pas à mettre en place des moyens d'investigation conséquents. Et le Service National des Douanes Judiciaires (SNDJ) constitue alors un allié de poids pour les juges d'instruction.

Le SNDJ, un service de police judiciaire

Lorsque l'affaire arrive au niveau judiciaire, elle est la plupart du temps confiée au SNDJ. C'est principalement ce service qui se positionne sur les réseaux d'approvisionnement. Créé par la loi du 23 juin 1999 relative au renforcement de l'efficacité de la procédure pénale, ce service a été créé pour ce genre de contentieux. Sa compétence est limitée à certaines infractions et il ne peut pas enquêter de sa propre initiative, uniquement lorsque le parquet ouvre une information judiciaire ou une enquête préliminaire. Il est d'ailleurs placé sous l'autorité d'un magistrat. La loi du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité est également venue étendre le champ de compétence et faciliter le mode de saisine de la douane judiciaire, permettant ainsi au procureur de la République de confier une enquête judiciaire au SNDJ à la suite d'une constatation d'un service douanier.

Ce service se révèle efficace en matière de lutte contre les trafics de cigarettes, permettant aux magistrats d'accéder plus facilement à la zone portuaire que les douaniers connaissent

²³ Entretiens anonymisés au TGI de Marseille, avril et mai 2017.

logiquement beaucoup mieux que les policiers. Preuve de son investissement dans le trafic de cigarettes, en 2006, au niveau national, 120 des 175 saisies relatives à des faits de contrebande ou d'importation ou exportation sans déclaration portaient sur des cigarettes (SNDJ, 2007, 4²⁴). De fait, tous les dossiers importants consultés au TGI de Marseille en 2017 existent grâce aux enquêtes du SNDJ (Laforge, 2017).

L'instruction des dossiers et les techniques d'enquête en matière de trafic de cigarettes

Parce qu'on observe des modes opératoires parfois proches en matière de trafic de cigarettes ou de stupéfiants, les méthodes d'enquête et d'instruction le sont également. Sont ainsi utilisées les mêmes façons de surprendre le trafic et d'identifier les acteurs : surveillances physiques et téléphoniques, perquisitions, usage des « informateurs » issus du « milieu » (les « indicis » ou encore les « tontons » dans le jargon des enquêteurs de police), etc. Cependant, la plupart du temps ces enquêtes sont déclenchées par une saisie douanière ou par des renseignements qui proviennent des concurrents dénonçant ainsi ceux qui les gênent ou bien exerçant une vengeance aux motifs variés²⁵.

Les surveillances physiques et téléphoniques (ces dernières étant décidées par le juge d'instruction pour une durée limitée mais renouvelable) sont très importantes car les éléments obtenus pourront difficilement être contestés par la suite. Elles permettent de prouver des contacts réguliers, des échanges d'argent ou de sacs et autres valises, etc. Toutefois, les enquêteurs sont souvent confrontés à des protagonistes de nationalité étrangère dont la surveillance est rendue difficile par les incessants va-et-vient opérés entre la France et, la plupart du temps, le Maghreb.

Les surveillances téléphoniques sont parfois plus décisives encore, lorsque les protagonistes parlent plus ou moins directement des trafics, de façon explicite ou bien en employant un langage codé. Ces surveillances ont par exemple permis aux douanes de réaliser la plus grosse saisie jamais réalisée sur le port de Marseille, en 2016, qui a conduit à l'incarcération de 11

²⁴Nous n'avons hélas pas pu trouver une donnée statistique plus récente sur ce sujet précis.

²⁵ Entretien avec l'assistant spécialisé dans les douanes auprès du TGI de Marseille, 3 mai 2017.

personnes, dont trois marins qui trafiquaient des milliers de cartouches depuis l'Algérie ²⁶.

Enfin, les expertises téléphoniques peuvent également se révéler importantes. En effet, les téléphones sont désormais équipés d'applications comme *Whatsapp*, qui bloquent l'écoute téléphonique par les enquêteurs. Saisir et expertiser le téléphone (comme on peut expertiser également un ordinateur) permet alors d'en retirer les conversations par messages.

La répression des (petits) trafiquants de cigarettes

Constituant des délits, les infractions relevées en matière de trafic de cigarettes sont de la compétence du tribunal correctionnel. La plupart des affaires qui arrivent devant la justice concernent cependant des petits revendeurs ou des épiceries de nuit. Comme le dit ce magistrat qui voit défiler les affaires à longueur d'années à la 6ème chambre du TGI de Marseille :

« La plupart du temps, les affaires relatives au trafic de cigarettes sont amenées à la justice par les services de police, en particulier la brigade anti-criminalité (BAC). Il s'agit alors de flagrants délits constatés dans le centre-ville, notamment dans le quartier de Noailles et au marché aux puces. [...] Les individus interpellés sont pour la plupart des vendeurs à la sauvette d'origine maghrébine. Il s'agit pour eux d'un moyen de subsistance car c'est une activité plutôt lucrative et considérée comme 'honnête' puisqu'il ne s'agit pas de vol. Ces personnes ne sont d'aucune utilité pour remonter plus haut dans les réseaux. [...] Les affaires concernant des cas plus compliqués et plus intéressants, permettant d'appréhender l'intégralité d'un réseau, sont très rares ».

Face à ces petits délits, la réponse pénale n'est pas différente d'autres contentieux. Elle est progressive, devenant de plus en plus sévère en cas de récidive. Ainsi, lorsqu'il s'agit d'une première arrestation, la sanction se limite le plus souvent à un rappel à la loi. Dans un deuxième temps, il sera possible

²⁶ R. Capdepon, « La plus belle saisie de 'clopes' jamais réalisée sur le port », *La Provence*, 25 novembre 2016, p. 5.

d'avoir recours à une composition pénale. Le contrevenant se verra alors proposer une sanction par le procureur et évitera un procès. En cas de récidive il y aura cette fois une peine d'amende puis, si elle est à nouveau constatée, il pourra y avoir une peine de prison avec sursis et, finalement, une peine de prison ferme²⁷. En pratique, les amendes sont rarement prononcées du fait des difficultés de recouvrement rencontrées ainsi que de la difficulté à estimer d'une part les revenus des inculpés, d'autre part l'ancienneté des trafics et donc de leur enrichissement illicite. Quand les vendeurs sont pris en flagrant délit, l'amende porte sur la marchandise découverte lors du contrôle, sans qu'il soit possible de savoir combien de voyages ils ont effectués au préalable. Ils seraient donc gagnants. Toujours est-il que ces amendes ne seraient guère dissuasives²⁸.

En matière de délits douaniers, les peines encourues sont de 3 ans d'emprisonnement. Elles peuvent néanmoins aller jusqu'à 10 ans dans le cas où les faits reprochés auraient été commis en « bande organisée ». C'est le cas pour les faits de contrebande. On imagine aisément que, dès lors que l'on constate l'existence d'un réseau, la circonstance de bande organisée est retenue. De même, le recel et la corruption passive sont punis d'une peine pouvant aller jusqu'à cinq ans d'emprisonnement. Néanmoins, une peine d'emprisonnement ferme ne peut être prononcée qu'en dernier recours, si la gravité de l'infraction et la personnalité de l'auteur le justifient, ou si toute autre sanction paraît inadéquate. Le prononcé d'une peine avec sursis est donc largement encouragé en la matière afin - ici comme ailleurs - de ne pas encombrer encore davantage les prisons. Ainsi, dans tous les dossiers qu'a pu étudier ou voir juger Laforge (2017) en mars et avril 2017, seule une minorité d'auteurs a été condamnée à des peines de prison ferme. La majorité a écopé d'amende ou de peines de prison avec sursis. On constate également que les marchandises saisies sont systématiquement détruites, les moyens et les bénéficiaires du trafic systématiquement confisqués.

²⁷ Entretien avec une vice-présidente du TGI de Marseille, 1er mars 2017.

²⁸ Entretien avec un magistrat de la section financière du TGI de Marseille, 24 avril 2017. Au-delà des opinions des magistrats, il faudrait bien entendu observer les audiences pendant de longs mois pour constituer une base statistique permettant de vérifier et de chiffrer ce traitement judiciaire de ces infractions.

II. Les limites de la mobilisation institutionnelle et les inégalités sociales dans la répression des trafiquants

Cette forte mobilisation institutionnelle est-elle ou non en mesure de contrarier sérieusement les trafics en question ? Beaucoup d'acteurs rencontrés posent cette question qui est en réalité indissociable d'une autre, préalable, consistant à se demander ce que nous savons réellement de ces trafics qui évoluent en permanence au gré de l'histoire économique, politique et sociale. Une chose est sûr cependant : ils débordent totalement l'action institutionnelle, à la fois par le haut (les trafics à grande échelle) et par le bas (les « trafics de fourmis » comme les appellent les douaniers).

1. Les trafics à moyenne et grande échelles

Les trafiquants utilisent tous les moyens possibles pour passer des cigarettes en France. Lorsqu'il est question de quelques centaines ou de quelques unités de milliers de cartouches, on peut parler d'un trafic moyen qui utilise la route (en traversant l'Espagne) et/ou la mer. La succession des deux est courante, lorsque des bateaux acheminent les cigarettes de contrebande depuis l'Algérie jusqu'à un port espagnol, puis chargent des véhicules qui prennent la route pour la France. La voie maritime directe est principalement celle des ferries, qui se subdivise elle-même en plusieurs méthodes et types d'acteurs. Il y a en effet la méthode la plus simple ou le circuit le plus court qui consiste à charger le coffre d'une voiture ou d'une fourgonnette transportée dans la cale des navires. A l'arrivée, le problème des trafiquants est donc de passer le contrôle douanier sans se faire fouiller. D'où la tentation de corrompre les douaniers, qui est sans doute d'autant plus forte que ces pratiques de corruption de fonctionnaires sont largement « systémiques » en Algérie et au Maroc (Hachemaoui, 2012). Mais il existe d'autres façons de procéder et d'autres acteurs. Les enquêtes révèlent régulièrement des circuits de trafics impliquant des marins, agissant seuls, en groupe ou en association avec des contrebandiers, comme par ailleurs des dockers. Enfin, la voie maritime c'est aussi la plaisance. La cale d'un voilier de petite taille peut contenir aisément des centaines de cartouches et il est extrêmement difficile de localiser ces plaisanciers dans l'immensité de la mer, tout comme il est impossible de surveiller tous les ports de plaisance. De là l'importance non pas

simplement des dispositifs de contrôle, mais aussi et plus encore des systèmes de renseignement douanier.

Le renseignement s'avère primordial lorsqu'il n'est plus question de trafics moyens transitant par ferries ou bateaux de plaisance, mais de très grands trafics opérant par containers sur le port de Fos-sur-Mer. On parle ici en tonnes de marchandise et de trafiquants très organisés. Au service financier du TGI de Marseille, on estime ainsi que :

« De nouvelles manières d'organiser le trafic se sont développées. En plus de l'importation classique et des réseaux de trafiquants, on trouve également des personnes qui montent des sociétés d'import-export de cigarettes. Ces sociétés sont tout ce qu'il y a de plus légales, sont agréées pour exporter des cigarettes et passent des accords avec les compagnies maritimes, qui servent de complices. Elles importent donc leurs marchandises notamment des États-Unis et la font venir à Marseille à titre de transit. Les cigarettes sont en effet censées être ensuite exportées vers l'Algérie. Mais il s'agit en fait de fausses exportations, arrangées parfois en corrompant des douaniers. Ces sociétés font croire que les cigarettes ont quitté le territoire. En fait, ces cigarettes détaxées restent en France et sont vendues sur le marché noir »²⁹.

Cela peut concerner aussi des cigarettes fabriquées légalement ou illégalement dans des pays d'Europe de l'Est comme certaines régions de l'Ukraine, de la Moldavie ou encore du Monténégro, parfois en lien avec les mafias locales (Lalam et al., 2012 ; Martinière, Schmidt, 2015). Ainsi, « le gros des trafics passe par le port de Fos et dans les containers », confirme le responsable du renseignement douanier, qui explique en même temps la grande difficulté et les limites croissantes de son action³⁰.

²⁹ Entretien avec l'assistant spécialisé dans les douanes auprès du TGI de Marseille, 3 mai 2017.

³⁰ Entretien avec un membre de l'état-major de la Direction Nationale du Renseignement et des enquêtes Douanières (DNRED), échelon PACA/Corse, Marseille, 24 mars 2017.

La mer est au cœur de la mondialisation (Desclèves, 2013) et le conteneur est son instrument principal (Frémont, Soppé, 2005 ; Levinson, 2011). Pour les douanes, le problème réside d'abord dans la libéralisation et la crise actuelle du transport maritime, qui ont entraîné une chute des prix du fret : « On peut faire venir un container de Shanghai ou de Chine pour 1 500 euros ». Le travail des bandits n'en est que faciliter. Ensuite,

« Il devient très difficile de pister une cargaison même quand on a du renseignement dès le départ du container. Parce que certains ports pratiquent le transbordement sans scrupules. Le container passe ainsi d'un bateau à un autre et on peut perdre sa trace rapidement ». Au demeurant, « même quand les ports assurent le suivi, il suffit de débarquer à un endroit, de continuer par camion et de ré-embarquer à un autre endroit pour que nous perdions toute traçabilité »³¹.

Pour ce qui concerne la Méditerranée, jusqu'à il y a une douzaine d'années, le problème se limitait pour l'essentiel aux ports de Malte et Gioia Tauro en Calabre (Bergeron, 1999 ; **Bernadie-Tahir**, 2000). Mais les ports espagnols (notamment Valence et Algésiras) sont montés en puissance depuis, ainsi par ailleurs que le célèbre port d'Athènes (Le Pirée, largement racheté par des armateurs chinois) et celui de Port-Saïd en Égypte (Frémont, 2010).

En réalité, le problème est lié à une évolution plus profonde du commerce maritime qui consacre la suprématie croissante du conteneur. Comme le résume bien Yves Mamou dans le journal *Le Monde* :

« Les vrais maîtres du jeu ne sont plus les caboteurs, les ports - symboles de puissance nationale - et moins encore les dockers, mais les armateurs de porte-conteneurs. En l'espace de vingt ans, les entreprises d'armement maritime sont devenues des multinationales qui gèrent des réseaux. (...) Pour répondre à la demande des fabricants de jouets, de produits chimiques, de meubles ou d'ordinateurs qui

³¹ *Ibid.*

ont délocalisé en Chine, les armateurs se sont regroupés et concentrés pour fournir un service complet, régulier, de l'usine au magasin et à jours fixes »³².

La compétition entre les armateurs spécialisés dans le conteneur a ainsi bouleversé l'économie traditionnelle du commerce, en Méditerranée comme ailleurs. Ces armateurs ont investi massivement dans la construction de ces ports de redistribution ou de transbordement qu'on appelle en Anglais des *hubs*. C'est dans ce contexte économique global que les trafics doivent désormais s'analyser et que les limites de l'action des douanes doivent se comprendre. A Fos, les douaniers disposent certes d'un « camion scanner » qui permet de regarder le contenu d'un conteneur. Mais, on l'a déjà dit, en 2017, ce sont près de 1,4 millions de conteneurs qui ont transité par le port...

A côté de ces énormes trafics auxquels se livrent des contrebandiers très organisés, il existe d'innombrables formes de micro-trafics que les douaniers appellent des « trafics fourmis ». Ils se feraient surtout avec les pays du Maghreb où le tabac est beaucoup moins cher, en passant principalement par les ferries, impliquant surtout des passagers, des chauffeurs routiers, des personnels des compagnies maritimes et des personnels du port (dockers et agents de sécurité privés notamment)³³. Ajoutons aussi, parfois, des douaniers eux-mêmes. Nous allons voir toutefois que cette vision institutionnelle méconnaît des pans entiers d'une réalité plus vaste encore, qui concernent des particuliers plus ou moins organisés et des systèmes de revente privés.

2. Une enquête sur les « trafics de fourmis » dans et autour le milieu étudiant

Avec plus de 2,6 millions d'inscriptions dans l'enseignement supérieur à la rentrée 2017, le nombre d'étudiants n'a jamais été aussi important en France. Cette population juvénile constitue un bon support pour notre enquête sur les achats et reventes de cigarettes. Fumer du

³² Y. Mamou, « Conteneur : grand chambardement en Méditerranée », *Le Monde*, 2 janvier 2009.

³³ Entretiens déjà cités à la Direction interrégionale et à la Direction Nationale du Renseignement et des enquêtes Douanières à Marseille.

tabac est en effet un comportement fortement lié à la jeunesse. Il apparaît statistiquement à l'adolescence, avec une forte poussée durant les deux dernières années du collège puis au lycée. En 2014, près de 45% des jeunes âgés de 17 ans déclarent avoir consommé du tabac au cours des trente derniers jours (Spilka et *al.*, 2015). La proportion de fumeurs réguliers augmente ensuite de façon continue entre 15 et 30 ans, chez les garçons comme chez les filles (les écarts entre les sexes se réduisant au fil des ans). Sans surprise, la consommation de tabac est plus importante chez les jeunes sans diplôme et qui commencent à travailler tôt. Reste que la population étudiante constitue une partie importante de cette jeunesse, qu'il est de surcroît relativement aisé d'interroger pour un universitaire. Ainsi va-t-on lire les résultats d'une enquête réalisée auprès de 1 300 étudiants, pour l'essentiel relevant de l'Université d'Aix-Marseille (la plus grande de France, avec plus de 75 000 étudiants), complétée par une série d'entretiens.

La méthodologie de l'enquête

Cette enquête a donc comporté deux phases. Au plan quantitatif, un questionnaire a été passé entre janvier et mars 2017 dans une douzaine de lieux d'études. Le questionnaire imprimé était distribué en cours (salles de classes, amphithéâtres de tailles différentes) avec l'accord des enseignants et/ou des responsables pédagogiques des universités et écoles professionnelles concernées. Sa passation durait entre 15 et 25 minutes et n'a pas soulevé de difficultés particulières. A l'oral, les chercheurs expliquaient le caractère non-normatif de leur démarche et prévenaient que la dernière question proposait de mener ultérieurement un entretien individuel (*cf. infra*). Ils restaient disponibles durant toute la durée de la passation afin de répondre aux éventuelles questions des étudiants. Quelques questionnaires se sont révélés inexploitable car insuffisamment remplis. Au final, 1 299 questionnaires ont pu être retenus pour l'analyse statistique.

La dernière question était ainsi rédigée :

« Si vous avez déjà revendu des cigarettes achetées en dehors des bureaux de tabac, nous souhaiterions vous interviewer de façon anonyme (de visu, par téléphone ou par Internet, à votre convenance), ça

nous serait d'une très grande utilité pour notre enquête. Si vous en êtes d'accord, pouvez-vous indiquer sur ce questionnaire une adresse mail ou un numéro de téléphone auquel nous pourrions vous joindre ? Si vous ne souhaitez pas nous donner un contact, vous pouvez nous contacter de votre côté à cette adresse mail... »

De fait, une vingtaine de personnes ont accepté la conduite d'un tel entretien et laissé un moyen de les contacter à l'issue de la passation du questionnaire. Cette deuxième phase, qualitative, s'est déroulée entre mars et juin 2017³⁴. Certaines adresses se sont toutefois avérées erronées et, surtout, plusieurs personnes ont tergiversé, fait traîner les choses et n'ont finalement pas souhaité nous rencontrer. Au final, une personne a accepté l'entretien mais uniquement par téléphone. Onze autres ont joué le jeu de l'entretien en face-à-face. Au total, douze entretiens approfondis ont donc été réalisés avec des revendeurs.

Le profil général des répondants au questionnaire

Le rapport entre les sexes est très déséquilibré avec plus 80% de femmes pour moins de 20% d'hommes. Ceci s'explique largement par les disciplines et filières interrogées, il est du reste conforme aux données nationales (MESR, 2017). Côté université c'est la psychologie qui arrive en tête, devant le droit. Côté écoles professionnelles, ce sont les Instituts de Formation en Soins Infirmiers (IFSI).

Les répondants sont âgés de 23 ans et 4 mois en moyenne. Les trois quarts ont entre 18 et 24 ans. Mais près de 23% ont également plus de 24 ans, conséquence du fait d'avoir interrogé non seulement des étudiants de filières universitaires « classiques » (droit, sciences humaines, etc.) mais aussi d'écoles professionnelles (écoles d'infirmières et de travailleurs sociaux).

Un gros tiers habitent dans une grande ville (principalement Marseille et Aix-en-Provence). Les deux autres petits tiers se répartissent entre les petites et les moyennes villes.

S'agissant d'un public jeune et étudiant, c'est sans surprise que l'on constate que plus de 40% habitent encore chez leurs

³⁴ Les entretiens ont été réalisés par Laurent Mucchielli, Véronique Le Goaziou et Nathalie Masson.

parents et près de 30% habitent seuls en cité universitaire ou dans un logement privé. Un cinquième sont en couple et moins de 6% en colocation.

Un gros quart des répondants ont un père ou un beau-père cadre ou appartenant à une profession libérale et un petit quart employé. Viennent ensuite les artisans, commerçants et petits patrons, puis les professions intermédiaires et les ouvriers. Plus rares sont les agriculteurs, les chômeurs, les retraités et les autres inactifs. Plus de 40% des répondants ont une mère ou une belle-mère employée et moins de 20% cadre ou appartenant à une profession libérale. Viennent ensuite les inactifs et les chômeurs, puis les professions intermédiaires et les ouvriers. Plus rares chez ces femmes sont les artisans/commerçants/petits patrons, les ouvrières et les agricultrices.

La question des ressources financières est évidemment très importante dans cette étude. Seuls 10% des répondants n'ont aucune rentrée d'argent, pas même une aide familiale. Près de 12% sont salariés. 42% des répondants sont boursiers ³⁵, une grosse moitié d'entre eux cumulant cette bourse avec une allocation et/ou un travail et/ou une aide familiale. Un peu moins de 18% dépendent exclusivement de leurs parents. Les autres cumulent cette aide parentale avec une allocation et/ou un travail. On peut supposer que pour la plupart des étudiants universitaires qui déclarent travailler, il s'agit d'un travail à temps partiel. Au total, près de 60% des répondants n'ont qu'une seule source de revenu. En ordre décroissant d'importance, cette source est 1) la bourse, 2) l'aide des parents, 3) un travail en plus des études, 4) une allocation.

Après ces informations générales, on interrogeait les étudiants sur leurs consommations de tabac, puis sur leurs achats et éventuelles reventes. 43% des répondants se déclarent fumeurs et près des trois quarts d'entre eux ont commencé à fumer à l'adolescence (entre 14 et 18 ans), 11% avaient même commencé avant 14 ans.

³⁵ En 2017, les bourses pour étudiant(e)s sont attribuées pour une durée de 10 mois. En fonction du revenu fiscal de la famille, le montant de ces bourses varie de 100 à 550 euros par mois environ. Au plan national, en 2015, 36% des étudiants étaient boursiers (MESR, 2017).

Parmi les fumeurs, un gros quart déclarent ne fumer que de façon occasionnelle. Les autres fument tous les jours. Une petite moitié déclare fumer moins de 10 cigarettes par jour. Le quart restant est constitué des plus gros fumeurs (plus de 10 cigarettes par jour).

Une question demandait si les personnes fumaient aussi du cannabis. 70% répondent que cela ne leur arrive jamais, 25% que cela leur arrive de façon occasionnelle et 5% qu'ils en fument tous les jours.

Donnée très importante, seuls la moitié des fumeurs de l'enquête se fournissent exclusivement chez les buralistes³⁶. Pour un tiers, ces achats légaux ne sont pas exclusifs mais représentent cependant plus de la moitié de leur consommation. Restent 18% des répondants qui se fournissent principalement en dehors des bureaux de tabac. Contrairement à ce qu'on attendait, ce n'est quasiment pas sur Internet que se font ces achats hors-buralistes. Par ailleurs, seuls 5% des répondants déclarent acheter parfois des cigarettes à des revendeurs de rue. Il est en revanche plus fréquent d'acheter ses cigarettes dans d'autres types de commerces (épiceries de jour et/ou de nuit, food-truck, bars, restaurants, discothèques, etc.). Ils sont plus nombreux encore (23%) à acheter parfois des cigarettes à des amis ou des connaissances (de là l'importance des entretiens pour essayer d'en savoir plus sur ces réseaux d'interconnaissance). Enfin, ils sont encore plus nombreux (près d'un tiers) à déclarer acheter parfois des cigarettes à l'étranger.

La dernière partie du questionnaire cherchait à appréhender les fumeurs qui *revendent* occasionnellement ou régulièrement des cigarettes achetées en dehors des bureaux de tabac français. Sur la population d'enquête en général, ils ne sont que 15% à déclarer avoir eux-mêmes déjà revendu des cigarettes mais parmi les fumeurs c'est 25% qui répond positivement. Et parmi eux, environ 60% indique l'avoir déjà fait à plusieurs reprises. Par ailleurs, 20% des fumeurs déclarent avoir déjà acheté des

³⁶ Alors que c'est 70% dans une enquête nationale dont les résultats ont été publiés au moment où nous terminions la rédaction de cet article (Lermenier-Jeannet, Palle, 2018). Les questions ne sont toutefois rédigées de la même façon, ce qui complique la comparaison entre les deux enquêtes.

cigarettes à l'étranger et les avoir ensuite revendues au moins une partie en France.

Environ 60% de ces revendeurs déclarent agir seuls, 40% avec des amis ou des connaissances.

Enfin, on questionnait les relations entre vendeurs et acheteurs. Il apparaît alors que le fait de toujours revendre des cigarettes à des inconnus est rarissime (2% des revendeurs). Plus de 8% des revendeurs revendent à la fois à des personnes de leur entourage et à des inconnus. Inversement, près de 90% des revendeurs s'adressent exclusivement à des personnes faisant partie de leur entourage. Les deux tiers ne revendent qu'à leurs entourage familial et amical. Les autres élargissent le cercle à leur entourage professionnel (on inclut ici les étudiants revendant à d'autres étudiants).

Quelques analyses statistiques supplémentaires

A la suite de ce traitement univarié des réponses au questionnaire, nous avons procédé à des analyses bivariées et multivariées. De ces analyses, il ressort dans un premier temps (test du Khi-Deux) les trois constats suivants :

1. Les hommes achètent plus souvent leurs cigarettes hors des bureaux de tabac que les femmes (35% contre 20%). La différence de sexe se retrouve également sur la revente : parmi les fumeurs, presque 40% des hommes ont déjà revendu des cigarettes contre environ 25% des femmes. On constate toutefois que si les comportements déviants apparaissent comme quasi exclusivement masculins dans les représentations sociales, les femmes sont bien présentes dans la réalité (Cardi, Pruvost, 2012 ; Le Goaziou, 2018).

2. Il existe un lien fort (*le plus significatif de l'ensemble de l'analyse*) entre le manque de ressources et le fait d'acheter ses cigarettes en dehors des bureaux de tabac (les personnes ne déclarant aucun revenu le font deux fois plus souvent que celles ayant plusieurs sources de revenu).

3. Les revendeurs sont proportionnellement plus nombreux parmi les étudiants vivant en colocation. On fera l'hypothèse que cette dernière favorise à la fois l'émancipation de ces jeunes adultes et les opportunités d'initiation à l'achat et de revente dans un cercle

d'interconnaissance aux pratiques festives généralement bien ancrées.

Ensuite, nous avons procédé à des régressions logistiques permettant de raisonner « toutes choses égales par ailleurs » et ainsi de déterminer quelles sont les variables véritablement déterminantes. Les effectifs étant limités (1 299 personnes), nous avons retenu le seuil de significativité le plus exigeant (1%), afin de réduire au maximum la marge d'erreur. Enfin, nous n'avons également retenu que les résultats les plus nets. Pour ces deux raisons, les constats suivants peuvent être considérés comme solides.

Les calculs ont été réalisés sur les réponses à deux questions centrales de ce sondage.

La première question était : « Est-ce que vous achetez toujours vos cigarettes dans les bureaux de tabac ? ». On s'intéresse ici aux personnes qui ont répondu « Non » et il apparaît que :

1. Les hommes ont trois fois plus de chances que les femmes de ne pas acheter leurs cigarettes dans les bureaux de tabac.
2. Ces acheteurs parallèles ont 5 fois plus de chances d'habiter une ville moyenne plutôt qu'une grande ville et 3 fois plus de chances de vivre en couple plutôt que seul.
3. Toutes choses égales par ailleurs, ces acheteurs parallèles ont des pères qui appartiennent plus souvent aux professions intermédiaires, ou bien qui sont chômeurs ou inactifs, ainsi que des mères qui appartiennent plus souvent aux professions libérales ou bien qui sont sans activité (mais pas au chômage). Ils ont également plus de chances de faire partie des étudiants qui ne vivent que des aides de leurs parents, ce qui renforce l'impression que l'on a principalement affaire à des familles sinon aisées, du moins loin de la précarité pour la plupart d'entre elles.

La seconde question était : « Avez-vous déjà vous-même revendu des cigarettes à d'autres personnes ? ». On s'intéresse ici aux personnes qui ont répondu « Oui » et il apparaît que :

1. Les étudiants vivant seuls ont presque 7 fois plus de chances d'avoir revendu des cigarettes que ceux habitant encore chez leurs parents. On l'a déjà dit, ces comportements concernent davantage des jeunes adultes émancipés que des adolescents.

2. Les étudiants dont les pères sont artisans-commerçants ou appartiennent aux professions intermédiaires ont plus chance d'avoir revendu des cigarettes que ceux dont les pères appartiennent aux classes les plus pauvres et aux classes les plus riches. Du côté de la profession des mères, on trouve une propension plus forte chez les fils et filles de professions libérales ou de mères inactive (sans doute principalement des mères au foyer). Le rapprochement de ces résultats indique à nouveau que ce comportement de revente n'est pas une spécificité des classes populaires et des milieux les moins fortunés. On le trouve au contraire davantage présent chez les enfants des classes moyennes voire des classes moyennes/supérieures.

3. Les étudiants ayant déjà revendu des cigarettes ont huit fois plus de chances que les autres de penser qu'ils se « font avoir par l'État » en achetant leurs cigarettes dans des bureaux de tabac.

Ces résultats statistiques sont intéressants mais demeurent limités. Ils disent « qui » a des pratiques déviantes mais pas « pourquoi » ni « comment ». Pour le découvrir, il faut mobiliser l'approche qualitative. De fait, nous avons donc mené des entretiens avec douze personnes qui sont ou ont été des acheteurs et/ou des revendeurs de cigarettes hors des buralistes français. A une exception près, ces entretiens anonymes ont été réalisés en face-à-face. Ils ont duré de 30 à 75 minutes (1h15), 55 en moyenne. 8 interviewés sont des hommes et 4 des femmes. Tous sont étudiants et parfois travaillent en même temps ou en alternance. Le plus jeune a 18 ans et le plus âgé 36 ans, la moyenne étant de 25,4 ans. Il ne s'agit pas de cigarettes de contrebande achetées sur le marché noir ou sur Internet ; ce sont dans tous les cas des cigarettes achetées légalement dans d'autres pays et revendues illégalement en France.

Nous avons synthétisé une partie de ces informations dans le tableau ci-contre, que nous utiliserons à plusieurs reprises dans les commentaires qui suivent.

Tableau 1 : comparaison des caractéristiques de douze systèmes de revente

N	Age fumeur	Age entretien	Initiation revente	Réseau revente	Individuel /collectif	Lieu achat	Fréquence	Quantité maximale	Bénéfice	Autres trafics	Contrôle	Évolution
1	15	22	Frère aîné Amis	Famille Amis	Collectif	La Jonquera	1-2 fois par mois	15 cart. par passage	200€ par mois	Non	Jamais	Baisse
2	15	24	Frère aîné Amis	Village Travail	Individuel	La Jonquera puis Italie	2 fois par mois	60 cart. par passage	800€ par mois	Oui (cannabis)	Jamais	Augmente
3	14	34	Soeur Beau-frère	Famille Amis	Individuel	Canaries	6 voyages en tout	4 cart. par passage	100€ par passage	Non	Jamais	A arrêté
4	15	19	Amis qui voyagent	Amis du lycée puis Facebook	Collectif	Espagne Andorre Belgique	1-2 fois par mois	5-6 cart. par passag	100€ par mois	Non	Jamais	Maindent
5	13	18	Mère Amis	Amis	Collectif	Belgique	2 fois par an	10 cart. par passage	?	Oui (?)	Jamais	Maindent
6	16	23	Parents Amis	Amis	Collectif	Belgique Algérie	4 fois par an	3 cart. par passage	?	Oui (alcool)	Oui	Maindent
7	19	23	Parents	Amis	Individuel	Turquie	2 fois par an	3 cart. par passage	400€ par an	?	Jamais	Maindent
8	Ne fume pas	34	?	Amis	Individuel	Divers	2 fois par an	?	Pas de bénéfice	Non	Jamais	Maindent
9	14	26	Couple	Famille Amis	Collectif Couple	Espagne	Occasionnel	5 cart.	Minimal	Non	Jamais (mais peur)	Maindent
10	14	24	Couple	Famille Amis	Couple Collectif	Andorre	3 fois par an	3 cart. + 3 pot. tabac	Minimal	Non	Jamais	Baisse
11	17	36	Amis Collègues	Amis	Collectif	La Jonquera Barcelone	2 fois par an	10 cart. par passage	Pour conso perso seulement	Non	Jamais	A arrêté
12	11	22	Amis	Famille Amis	Collectif	La Jonquera	4 fois par an	50 cart. par passage	2000€ par an à plusieurs (3, 4 ??)	Oui (alcool)	Jamais	A arrêté

Note de lecture : « Cart. » = cartouches contenant 10 paquets de cigarettes

Des opportunités multiples du fait des disparités internationales

Les différences observables entre pays dans les systèmes de vente et dans les prix sont parfois énormes, alors même que ces pays sont parfois frontaliers et dans tous les cas proches. Par exemple, en 2014, un paquet coûtant 7€ euros en France pouvait être acheté légalement 5€ en Allemagne, en Italie et en Belgique, 4€ en Espagne et en Grèce, 3€ en Croatie, en Pologne et en Turquie, 2,5€ en Andorre et en Bulgarie, 1,3€ en Russie et 1€ en Albanie. En Algérie, l'on en trouve sans difficulté à 1,5€. Dans des pays d'Asie du Sud comme le Vietnam et le Cambodge, un paquet peut s'acheter pour environ 70 centimes. Ces informations sont

notoires, on les trouve par exemple ici présentées sur le site d'une agence de voyage en ligne ³⁷.

Certains territoires insulaires bénéficient par ailleurs de statuts dérogatoires au sein même des États nationaux. C'est par exemple le cas de la Corse en France (et par ailleurs de la Guyane). Une des personnes enquêtées se trouve typiquement dans cette situation.

La sœur aînée de Nicolas, un des revendeurs interviewés, était installée avec son conjoint aux îles Canaries au tout début des années 2000. Ces îles situées au large du sud du Maroc sont espagnoles, elles constituent une des 17 communautés autonomes de la couronne. Elle bénéficie d'un régime fiscal dérogatoire défini par la loi espagnole du 6 juillet 1994 ³⁸. Le coût de la vie y est environ 40% moins cher qu'en France en 2017. Les cigarettes sont 57% moins cher : en moyenne un paquet s'achète 3 euros contre 7 en France. Dans les petits supermarchés, on en trouve même à 2,70 euros le paquet, voire un peu moins encore. Mais ce prix n'a augmenté que récemment. Dans les années 2000 (Nicolas y séjourna pour la première fois en 2000), le paquet coûtait seulement 50 centimes. La différence était ainsi presque de 1 à 10. Il y a séjourné une demi-douzaine de fois et a rapporté des cigarettes à chaque fois. Les cigarettes sont alors une opportunité trop belle pour ne pas être saisie. C'est la sœur et le beau-frère de Nicolas qui l'en ont rapidement convaincu. Eux-mêmes pratiquaient l'achat aux Canaries et la revente en France à chacun de leurs voyages, « pour aider à payer le billet d'avion ». Les quantités demeurent très modestes. Au lieu des deux cartouches autorisées par personne, ils en prennent quatre chacun, en mettent deux dans les bagages en soute et en gardent deux dans les bagages à main.

Comme le montre le tableau, la majorité des revendeurs interviewés se fournissent en tabac en Espagne, le plus souvent dans les très nombreux commerces de La Jonquera, situés le long de l'autoroute à environ 5 kilomètres de la frontière avec la France. Pour une personne habitant le milieu du Sud de la France - disons entre Toulon et Montpellier -, c'est très probablement le circuit le plus facile et le plus rentable. Quelques enquêtés poussent leur route jusqu'en Andorre où les prix sont plus attractifs encore. D'autres profitent d'opportunités familiales en Belgique, en Algérie et en Turquie.

La motivation principale de ces systèmes de revente est bien entendu monétaire, s'agissant - à une exception près - de personnes qui sont (ou ont été) elles-mêmes de gros fumeurs. Elles ont de surcroît généralement commencé à fumer très jeunes : à 14,8 ans en moyenne (11 ans pour le plus précoce). Il s'agit donc en même temps de financer sa propre consommation et de gagner un peu d'argent supplémentaire.

L'argent n'est toutefois pas l'unique motivation. A l'analyse des récits des parcours de ces jeunes, il apparaît que la sociabilité joue également un rôle décisif.

Une conduite collective, apprise et transmise

Comme nous l'ont enseigné les sociologues de l'école de Chicago, notamment Edwin Sutherland, la délinquance n'a rien de spontané, ne procède pas nécessaire d'intentions malveillantes ni d'un quelconque défaut de socialisation. Elle procède avant tout d'initiations et d'apprentissages, de techniques, de discours voire de normes et de valeurs partagées dans des groupes sociaux (Tremblay, 2010 ; Mucchielli, 2018, 32-33). Les premières colonnes du tableau le confirment. On constate d'abord que, 10 fois sur 12, la pratique de l'achat en vue de la revente est une pratique collective. Il s'agit presque toujours de petits groupes d'amis, lycéens ou étudiants pour la plupart. Cette dimension collective est donc décisive. Dans

³⁷ <https://generationvoyage.fr/prix-des-cigarettes-dans-le-monde>.

³⁸ « Les îles Canaries, nouveau paradis fiscal », *Les Échos*, 2 décembre 1994.

certaines entretiens, il apparaît même clairement que ces liens affectifs et sociaux sont plus importants que l'activité d'achat et de revente, plus importants que l'argent donc. Ainsi, pour Gaëtan, il s'agissait bien entendu de financer à moindre coût sa consommation de tabac et celle de ces proches. Mais ces week-end en Andorre constituaient avant tout « des journées entre potes » qu'il décrit au fond comme un espace de liberté.

On constate ensuite que, dans 6 des 11 cas connus, l'initiation à l'achat/revente de cigarettes hors bureaux de tabac a eu lieu au sein même de la famille, par les parents ou bien au sein de la fratrie. Dans deux autres cas, l'initiation a eu lieu au sein du couple de jeunes. Enfin, dans 7 cas sur 11 connus, des amis ont joué un rôle plus ou moins importants, souvent en parallèle à des membres de la famille. Le cas type est ici celui du jeune qui participe à un groupe de copains qu'il fréquente parce qu'un autre membre aîné de sa fratrie les fréquente également.

Jean a 22 ans, il est aujourd'hui étudiant ainsi que salarié à temps partiel (le week-end). Loin d'avoir connu la pauvreté, ses parents sont tous les deux médecins. Il commence pourtant à fumer dès l'âge de 15 ans, à l'entrée au lycée. En effet, son frère aîné (de 2 ans) lui permet d'intégrer un groupe d'une dizaine de copains très liés, qui fument presque tous. Cette intégration est d'autant plus facile et ces liens sont d'autant plus forts que tous les membres du groupe viennent du même village et sont passés auparavant par les mêmes écoles. Tous ont entre 15 et 18 ans. Enfin, un ancien membre du groupe de copains d'enfance a quitté la région, sa famille s'installant non loin de la frontière espagnole. Ce changement géographique n'a pas rompu tous les liens. Certains membres du groupe lui rendent visite régulièrement en week-end et découvrent bientôt que leur camarade paye beaucoup moins cher ses cigarettes en allant se fournir de l'autre côté de la frontière, à La Jonquera. Peu à peu, ils prennent l'habitude d'acheter là-bas de quoi couvrir la totalité de leur consommation et d'en ramener aussi pour le reste de leurs amis. L'aubaine est connue également de plusieurs familles (à commencer par la mère de Jean), ces parents « commandent » ainsi également des cigarettes aux jeunes lorsque ces derniers partent passer un week-end chez leur ami. La chose ne dérange personne. L'un des parents en question est du reste policier de son métier. Pour « servir » toutes ces personnes, les jeunes ramènent d'abord 2 cartouches chacun, puis 5 ou 6, puis jusqu'à une quinzaine par personne. A la revente, le prix dépend du degré d'intimité entre revendeurs et acheteurs. Jean ne fait pas de bénéfice pour les membres de sa famille et ses meilleurs amis. Pour les autres, il fixe son prix à la moitié de la différence entre le prix français et le prix espagnol. Il estime ainsi « se faire son argent de poche » dans ce petit système qui lui rapporte « environ 200 euros par passage ».

Lors de l'entretien, dont la confidentialité a été plusieurs fois rappelée, Jean raconte tout cela de façon plutôt décontractée, même s'il faut plusieurs relances pour obtenir l'ensemble des détails nous intéressant. Il semble ne pas craindre grand-chose dans toute cette histoire, à l'image de l'autre évidence qui ressort de tous ces récits, celle d'un risque perçu comme inexistant ou presque.

Un risque perçu comme particulièrement faible

Nos jeunes revendeurs sont presque unanimes sur ce point : ils n'ont jamais été sérieusement inquiétés par les douanes ni par aucun autre représentant des institutions de contrôle françaises. Plusieurs cas de figure se présentent cependant.

D'abord, les institutions bénéficient d'un effet dissuasif du simple fait de leur existence et de leur visibilité. Ainsi, plusieurs de nos revendeurs ont intégré le risque potentiel de contrôle et ils s'autolimitent dans les quantités qu'ils transportent. En restant des « gagne-petit », ils

pensent ne pas devoir s'inquiéter et pouvoir bénéficier d'une large indulgence dans le cas très peu probable où ils seraient pris. C'est du reste ce que raconte Gaëtan.

Gaëtan fume beaucoup depuis l'âge de 14 ans. A une époque, avec un petit groupe d'amis, il avait l'habitude d'aller acheter des cartouches de cigarettes en Andorre où elles étaient presque trois fois moins chères qu'en France. « On rapportait 2 à 3 cartouches par personne, plus 2 à 3 pots de tabac à rouler. On n'exagérait pas sur les quantités mais il fallait quand même que ce soit rentable pour nous. (...) Le passage de la frontière, on faisait gaffe mais ce n'était pas un gros stress. Une seule fois je me suis fait contrôler avec un copain, on était deux cette fois-ci et on avait une cartouche en plus. On a montré nos sacs, on était honnête, on a joué le jeu. Et c'est passé. On faisait gaffe de respecter les limitations de vitesse après, parce que c'est pour ça qu'ils nous avaient contrôlé. Toutes les autres fois, jamais de contrôle. Et puis on n'a pas une gueule de truands, on ne fait pas sal, on n'a pas de vitres teintées et tout ça ».

Ensuite, certains se sont organisés pour contrôler le risque que représente les douanes en élevant leur niveau d'autoprotection. Ils ont observé et se sont adaptés aux routines de contrôles des forces de l'ordre, prenant ainsi des risques calculés. Le récit de Pierre en témoigne :

« Même au plus fort de notre système, on s'est jamais fait contrôler. On faisait très attention. On mettait toujours une fille au volant et on avait une voiture pas immatriculée dans le 13. On le savait et je l'ai vérifié plusieurs fois. Les douaniers regardent les plaques. Si on avait une voiture immatriculée dans le 30 et une autre dans le 13, la 13 était souvent contrôlée, la 30 jamais ». Plus loin : « On gardait chacun 2 cartouches dans nos sacs dans la voiture, rapides à sortir en cas de contrôle. Le reste était caché dans le coffre où [le copain gros revendeur] avait bricolé un double fond. (...) On n'a jamais eu de problèmes. Les douaniers cherchent plutôt la drogue. Ils ont des chiens qui savent la repérer, pas les cigarettes qui concernent tout le monde. (...) La gendarmerie nous a contrôlé une fois aussi, avec un chien. Ils sont fait le tour de la voiture mais comme le chien n'a rien senti, ils nous ont laissé repartir sans fouiller la voiture ». En réponse à notre relance : « Je pense qu'on a eu quand même de la chance. Les douaniers nous regardaient souvent aux péages. On a eu plein de moments de flip ».

D'autres entretiens corroborent celui-ci sur plusieurs points importants comme la question de la plaque d'immatriculation des voitures et celle du risque nettement plus réduit pour les femmes que pour les hommes³⁹. Yann raconte de son côté :

« La première fois, on avait le coffre rempli de clopes et d'alcool et on était super stressés au passage de la frontière [espagnole]. On avait voulu se renseigner sur les quantités légales sur Internet, mais c'est pas clair. Sur certains sites on disait qu'on pouvait ramener 4 cartouches, sur d'autres on disait 10 cartouches. En fait, on savait pas ce qu'on pouvait ramener. Alors on gardait les listes de commandes faites par les gens [des amis et leurs familles] avec leurs numéros de téléphone. Comme ça, si les douaniers nous contrôlaient, on aurait montré les listes pour leur expliquer qu'on ne cherchait pas à faire du bénéfice et que c'était pour une consommation locale. (...) Après on a pris conseil auprès du père d'un ami qui était gendarme mobile [et qui leur passera par la suite commande pour son usage personnel]. Il nous a expliqué que les douaniers arrêtaient surtout certaines

³⁹ Paul précise que « le fait de pouvoir mettre n'importe quel numéro [de département] sur les plaques [d'immatriculation], ça nous a vraiment aidé ». Cette réforme est entrée en vigueur au 1er janvier 2009.

voitures et certaines personnes : les grosses BMW genre celles que prennent les jeunes des quartiers, ou bien des petites Clio typiques des étudiants. Du coup, nous, on a pris un monospace, on n'avait pas le look des jeunes de quartiers, genre la casquette, on mettait la musique pas fort et tout ça. Quand on passait, derrière, les copains faisaient semblant de dormir. Au final, on s'est jamais fait contrôler. On a croisé les douaniers plusieurs fois mais on est toujours passé sans qu'ils nous arrêtent ». Plus loin, il précise aussi : « On avait nos horaires pour ces achats. On partait tôt le matin, on faisait nos courses dans la matinée et on repassait la frontière entre 12h et 13h, à l'heure du déjeuner. Il n'y avait personne sur la route et parfois les douaniers n'étaient pas là du tout ».

Au fil des entretiens, on voit apparaître un autre élément commun à la plupart de nos entretiens : la différence fondamentale existant entre les cigarettes et les drogues dans l'esprit tant des revendeurs que des institutions. Nicolas - qui a ramené ses cartouches des Canaries pendant des années - explique ainsi que « *Là-bas, tout le monde fumait du shit, nous aussi, mais ça on n'y a jamais touché. Ça, on savait que c'était dangereux alors qu'avec les clopes au pire on payait l'amende* ». De son côté, Gilles a acheté jusqu'à 10 cartouches à la fois pour sa propre consommation et celle de son entourage, les revendant le plus souvent sans aucun bénéfice. Se considérant comme un citoyen lambda, il n'éprouve ni inquiétude ni besoin de se justifier :

« Si on avait été pris, qu'est-ce qui se serait passé ? Ils auraient saisi la marchandise et puis voilà. C'est tellement fréquent, les flux sont tellement importants que le petit particulier avec quelques cartouches passe tranquillement. (...) Pour nous, c'était évident et banal de faire ça. *Ce n'est pas un délit, il faut juste pas se faire attraper* [nous soulignons]. (...) Y'a des cars qui partent d'ici [Gilles vit dans le Gard] pour aller en Espagne. Ce sont des personnes lambda. Les voyages sont organisés par des agences de tourisme privées du coin. Chacun part faire ses petits achats et c'est clair que les quotas de cartouches ne sont pas respectés ».

Ainsi, on comprend à l'analyse de ces entretiens que, dans l'esprit de ces revendeurs, ce ne serait pas le fait d'enfreindre la règle qui ferait la délinquance, mais bien plutôt trois autres critères que l'on retrouve à des degrés divers dans la plupart des discours recueillis :

- 1) la motivation (est-ce pour son usage plus ou moins privé ou est-ce un commerce général anonyme ?) ;
- 2) le fait de faire ou non cela pour gagner de l'argent (autrement que pour « se rembourser le voyage », « se payer un resto sur place » ou « se faire un peu d'argent de poche ») ;
- 3) le type de produits concernés (l'achat et la consommation de cigarettes - comme d'alcool - sont légaux, contrairement au cannabis).

De fait, 7 des 11 revendeurs pour lesquels nous avons l'information n'ont jamais acheté et revendu autre chose que des cigarettes. 3 d'entre eux l'ont fait également avec de l'alcool (l'autre grande drogue légale), pour les mêmes raisons et aux mêmes endroits que pour les cigarettes. Un seul revendeur a cumulé les cigarettes et le cannabis, nous examinerons son cas en terminant cette étude.

Des pratiques limitées, qui tendent à disparaître avec le temps et l'entrée dans l'âge adulte

Marie et René ont 26 et 27 ans. Elle termine sa formation professionnelle, lui travaille déjà comme ouvrier qualifié. Marie a commencé à fumer à l'âge de 14 ans, en grande quantité. Aller de temps à autre en Espagne se fournir et revendre dans son entourage est rapidement devenu une habitude permettant de diminuer le coût de cette addiction. Mais elle a fini par réduire et quasiment arrêter de fumer, aidée par son compagnon.

Avec ses amis lycéens, Yann achetaient jusqu'à une cinquantaine de cartouches pour alimenter leur système d'achat et de revente dans leur cercle d'interconnaissance. Leurs « virées en Espagne » se produisaient au moins une fois par trimestre. Mais au moment où nous l'interviewons, âgé désormais de 22 ans, il explique que : « *j'ai arrêté la vente il y a environ 2 ans parce que j'ai commencé mes études et j'étais pris par autre chose. J'avais moins le temps d'y aller. C'est une question d'âge aussi. Les uns commencent à bosser, tu as moins de temps pour le faire* ». Il précise cependant que si l'occasion se présente il continuera bien entendu à acheter ses cigarettes à des prix moins élevés qu'en France.

Une évolution similaire en plusieurs points se constate chez Paul qui a désormais 22 ans et étudie à l'université. De son groupe d'une dizaine de copains qui partaient régulièrement à deux voitures en Espagne, ne restent que trois ou quatre personnes qui partent donc à une seule voiture et de façon beaucoup moins fréquente (une fois par trimestre environ, contre au moins une fois par mois auparavant). Paul a de surcroît pris un emploi à temps partiel le week-end pour être davantage indépendant de ses parents financièrement. Et s'il lui arrive encore quelquefois de partir avec ses amis, c'est uniquement pour financer sa consommation personnelle et celle de sa mère ou de ses deux meilleurs amis.

On le voit, les récits convergent. Les acheteurs/revendeurs ont été parfois très actifs quelque part entre 16/17 et 22/23 ans. Ce processus d'arrêt progressif d'une pratique déviante inséparable de la sociabilité adolescente accompagne ainsi manifestement l'entrée de ces jeunes dans l'âge adulte marquée à la fois par la mise en couple et l'insertion professionnelle⁴⁰. Ces deux formes d'individuation éloignent de cette vie adolescente dans laquelle étaient diluées tant le vécu de la responsabilité individuelle que le respect de certaines normes ou encore la conscience des risques pris. A cela s'ajoute enfin le fait que certains de ces jeunes hommes et femmes diminuent également leur consommation de cigarettes en entrant dans l'âge adulte, voire même la stoppent totalement. De fait, c'est alors la principale motivation de la pratique déviante qui disparaît.

Un seul cas fait exception dans ce tableau général, celui de Stéphane, qui n'a pas souhaité nous rencontrer physiquement ni même nous parler au téléphone par souci de protection maximale. « Il est devenu très parano », nous dit son ami Paul par lequel nous obtenons cependant beaucoup d'informations (au point de pouvoir faire figurer son système de revente dans le tableau). Stéphane et Paul font partie de ce groupe d'amis qui partait régulièrement en Espagne, avait intégré quelques techniques de dissimulation et revenait revendre dans leur cercle d'interconnaissance villageois. Mais tandis que Paul a progressivement diminué son activité déviante en entrant dans l'âge adulte, Stéphane l'a au contraire rationalisé et développé pour en faire véritablement un deuxième métier et un deuxième salaire (il est ouvrier). Désormais il part non pas en Espagne mais en Italie. Il le fait avec sa compagne qui conduit pour diminuer les risques de contrôle. Il a acheté pour cela une voiture qui « fait familial, genre petit monospace ». Voiture qu'il a immatriculé hors du département des Bouches-du-Rhône en raison de la stigmatisation déjà évoquée. Il a bricolé un double fond dans le coffre de sa voiture pour passer au travers des contrôles qui obligerait simplement à ouvrir le coffre et les bagages s'y trouvant. Enfin, en plus du fait qu'il n'emprunte que les petites routes, il est équipé d'un système « style Coyote » qui permet de connaître certains emplacements des points de contrôle des gendarmes et des douaniers. Au début, il n'achetait et ne revendait que des cigarettes, mais il a connu par hasard un consommateur de cannabis se fournissant chez un agriculteur italien proche de la frontière. Depuis, il ramène donc à la fois des cigarettes et du cannabis. De la sorte, en faisant un

⁴⁰ Voir à ce sujet d'une part l'ouvrage classique de Galland (2011) sur l'entrée dans l'âge adulte, ainsi que les recherches rassemblées par Mohammed (2012) sur les processus de sortie de la délinquance.

voyage par mois, il double son salaire, passant d'environ 1 500 à environ 3 000 euros par mois.

L'inégalité sociale face à l'achat et à la revente de cigarettes

Nous avons ainsi affaire à des systèmes de revente que l'on pourrait dire « malins » ou « habiles », suffisamment du moins pour se protéger de l'action des autorités répressives (en pratique des contrôles routiers opérés par les agents des douanes), pour ne pas sortir du cadre protecteur de l'interconnaissance et pour faire clairement la différence entre un produit de consommation licite comme le tabac et un produit de consommation illicite comme le cannabis (lors même que beaucoup de nos revendeurs ont été également des fumeurs de cannabis à certains moments de leur jeunesse). Émettons alors l'hypothèse que c'est probablement sur ces derniers points que des différences importantes existent selon les différents milieux sociaux. Nous avons en effet observé ici dans l'ensemble une jeunesse de classes moyennes dont les conditions de vie depuis l'enfance et dont les perspectives d'avenir sont largement différentes de celles des milieux populaires en général, *a fortiori* des fractions les plus précarisées d'entre eux que l'on retrouve généralement dans les multiples réseaux de trafics de drogues (Sahraoui-Chapuis, 2014 ; Bibard, 2016 ; Bibard, Borrelli, Mucchielli, Raffin, 2016). Les mêmes phénomènes d'intense sociabilité adolescente et de relative insouciance par rapport aux normes s'observent, de même qu'une recherche identique d'optimisation financière de son mode de vie. Mais les jeunes des quartiers les plus pauvres n'ont pas les mêmes opportunités que nos étudiants, ils voyagent beaucoup moins, possèdent beaucoup moins souvent des voitures et fréquentent moins les bars, restaurants et discothèques. Dès lors, ces jeunes plus pauvres se fournissent probablement beaucoup plus souvent auprès des revendeurs de rue, sortant ainsi du cercle protecteur de l'interconnaissance, consommant des cigarettes extra-européennes de moins bonne qualité et s'exposant beaucoup plus à l'action policière. Une fois de plus, il est ainsi plus que probable que n'est prise en compte par les pouvoirs publics que la seule partie visible de la revente illégale de tabac, celle qui se déroule dans l'espace public, à la vue de tous, et qui implique essentiellement une population urbaine précarisée.

3. Conclusions

Malgré une mobilisation institutionnelle plus forte à Marseille que partout ailleurs en France, les trafics de cigarettes débordent l'État tant par le haut (l'échelle internationale) que par le bas (les trafics de proximité). Les douanes ne cessent de perfectionner leurs techniques d'enquêtes mais sont clairement dépassées par le rythme et l'ampleur de la mondialisation criminelle (Tarius, 2015). Longtemps parasitée par la politique du chiffre - qui a sévi surtout de 2002 à 2012 mais qui, loin d'avoir disparu, s'est sans doute au contraire banalisée (Mucchielli, 2018, 187*sqq*) -, l'action policière (localement à la fois la sécurité publique en police nationale et la police municipale) se concentre sur la voie publique, c'est-à-dire sur les revendeurs de rue. Les unités de police judiciaire ont trop à faire avec les trafics de drogues (et les règlements de compte qu'ils occasionnent) pour s'occuper en plus des trafics de cigarettes sauf dans certaines affaires, de façon connexe et presque fortuite. Alimentée par toutes ces enquêtes, arrivant en bout de course, la justice juge essentiellement des revendeurs de rue et des gérants de petits commerces. Ainsi, dans ce domaine comme dans d'autres, l'action répressive des pouvoirs publics conduit essentiellement à la mise sous-main de justice de jeunes hommes issus des milieux pauvres exerçant des activités illicites de faible ampleur sur la voie publique, ce qui constitue une des plus fortes récurrences historiques qui soit (Garnot, 2006, 162). Elle menace en retour très peu d'une part les criminels organisés, d'autre part les contrevenants appartenant aux classes moyennes et supérieures qui n'agissent pas sur la voie publique mais dans un cadre privé. Une structure importante des inégalités sociales face à la justice est ainsi mise à jour, qui ne se manifeste pas dans le traitement policier et

judiciaire des infractions (domaine sur lequel se concentrent habituellement les recherches : Mucchielli [2013b]) mais en amont même de la judiciarisation.

L.M (Laboratoire Méditerranéen de Sociologie, CNRS & Aix-Marseille Université)

Bibliographie

- **Bergeron R.** (1999), « Croissance des flux de conteneurs et avènement d'un mégaport : Gioia Tauro en Calabre », *L'Information géographique*, juin, 99-111.
- **Bernadie-Tahir N.** (2000), « Du port des galères au "hub" : l'évolution des fonctions portuaires de Malte à la croisée des nouvelles routes méditerranéennes », *Annales de géographie*, 616, 597-612.
- **Bibard D.** (2016), « Trafics et trafiquants de drogues à Marseille. Les dossiers de la 7ème chambre », in Mucchielli L., Raquet E. (dir.), *Délinquances, police, justice. Recherches à Marseille et en région Paca*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 147-165.
- **Bibard D., Borrelli C. Mucchielli L., Raffin V.** (2016), *La délinquance des mineurs à Marseille. 500 jeunes suivis par la Protection Judiciaire de la Jeunesse*, Aix-en-Provence, Les Rapports de Recherche de l'ORDCS, n°9 [en ligne].
- **Cardi C., Pruvost G.** (2012), *Penser la violence des femmes*, Paris, La Découverte.
- **Cour des Comptes** (2016), « La lutte contre le tabagisme : une politique à consolider », in *Rapport public annuel de la Cour des comptes - 2016*, Paris, La Documentation française, 325-348.
- **Desclèves E.** (2013), « L'économie bleue au cœur de la mondialisation », *Esprit*, 6, 40-54.
- **Frémont A.** (2010), « Les ports, leviers de développement ? Opportunités sur la rive sud de la Méditerranée », *Afrique contemporaine*, 2, 59-71.
- **Frémont A., Soppé M.** (2005), « Transport maritime conteneurisé et mondialisation », *Annales de géographie*, 642 (2), 187-200.
- **Galland O.** (2011), *Sociologie de la jeunesse. L'entrée dans l'âge adulte*, Paris, Armand Colin.
- **Garnot B.** (2010), *Histoire de la justice. France, XVI^{ème}-XXI^{ème} siècle*, Paris, Gallimard, Folio.
- **Gilmore A., Rowell A., Gallus S., Lugo A., Joossens L., Sims M.** (2014), « Towards a greater understanding of the illicit tobacco trade in Europe: a review of the PMI funded 'Project Star' report », *Tobacco Control*, 23 (1), 51-61.