

**Classeur**

**Mare  
Nostrum**

**02**

Directeurs de publication: Simon Campedel, Baptiste Manet, Claudia Mion, Giacomo Ortalli  
Directeur artistique: Mathias Gervais de Lafond  
Design graphique: Spassky Fischer, avec l'aide de Giovanni Murolo et Antoine Elsensohn  
Relecture: Matthieu Verrier  
Collaborateurs: Laure Alaphilippe

Dépôt légal: septembre 2017  
Achevé d'imprimer en septembre 2017 par PBTisk, République Tchèque  
ISBN: 978-2-9557010-3-4

Éditions Cosa Mentale  
Cité Radieuse Le Corbusier – Appt 227 – 280, boulevard Michelet, 13008 Marseille, France  
Comité éditorial: Simon Campedel, Frédéric Einaudi, Mathias Gervais de Lafond, Baptiste Manet,  
Claudia Mion, Giacomo Ortalli, Simon Vergès

Classeur: 5, rue Castel Pagès, 31590 Verfeil, France

Anselmo, Marcello et Nocera, Ugo  
La contrebande en Méditerranée  
Une histoire de la mer, des hommes et des villes

En guise d'introduction

Je n'étais jamais rentré à Marseille par le nord-ouest. Il m'était arrivé de l'observer pendant l'atterrissage en provenant du sud, en survolant l'Étang de Berre avec les panaches de feu des raffineries bien dessinées dans le ciel. Ou du sud-est, en suivant l'autostrade du soleil, ou encore par la mer en bateau en me faufilant dans le Vieux-Port, une fois le passage entre les deux forts dépassé.

En sortant du tunnel de l'A55, j'ai retrouvé soudain la ville étendue sous mes pieds, les grues Paceco bien visibles, les ferrys accostés aux quais, le nouveau quartier construit grâce aux financements Euromed dans le lieu des anciens docks, les îles du Frioul au large qui ferment à l'horizon la vue sur la baie.

Un paysage qui me ramenait – en un seul instant – aux latitudes d'une autre baie plus au sud, celle de Naples, ville avec laquelle Marseille conserve les contradictions et les qualités de l'espace méditerranéen. Deux villes marquées par une tradition d'accueil, de vie de mer et de trafics. Deux contextes urbains connus pour l'activisme historique de leurs milieux criminels, capables de pénétrer dans les interstices les plus reculés de la politique, de la société, de l'économie et de la représentation culturelle.

En poursuivant vers la ville, je partageais avec mon ami, qui conduisait la voiture, les impressions littéraires qui me venaient à l'esprit concernant les descriptions de Naples et de Marseille faites par le philosophe Walter Benjamin, observateur nord-européen capable d'isoler et de développer ce qui fait l'essence typique des sociétés cantonnées sur les rives des deux morceaux de la Méditerranée<sup>01</sup>. Et pendant qu'on en parlait, nous sommes arrivés à la frontière de ces morceaux, dans un quartier non encore rénové surplombant le port et la gare, arrêtés dans une file de voiture en attente d'un feu vert, quand de la fenêtre baissée j'entends : « Marlboro, Marlboro... » et j'ai vu un jeune aux traits arabes qui proposait des cigarettes de contrebande en tenant dans la main droite une cartouche bien visible. Cela eut l'effet d'un soudain *déjà vu* qui me ramena aux années de notre adolescence vécue à Naples, où dans chaque quartier, à chaque coin de rue, on pouvait acheter sans problème des *blondes* américaines de différentes qualités, où les *hors-bords bleus* faisaient partie de l'iconographie de la ville, se disputant la place avec succès avec d'autres éléments du folklore, bien loin des trafics illégaux.

Ce fut à ce moment-là que, pour la première fois, nous avons considéré le phénomène de la contrebande comme un des traits spécifiques et saillants de l'espace méditerranéen des cinquante ou soixante dernières années, et que nous avons commencé notre recherche en mélangeant nos deux regards, différents et complémentaires, d'historien écrivain et d'architecte urbaniste.

En revenant sur les premiers pas de cette aventure, nous sommes tombés sur des reportages de la presse locale et nationale qui décrivait un retour de la contrebande de cigarettes, notamment américaines, entre l'Algérie et Marseille, un marché aux traits si contemporains mais aux dimensions apparemment résiduelles et circonscrites. C'est ainsi que nous avons essayé de creuser à reculons le sujet. Ce travail est une première esquisse.

La Méditerranée américaine

En 1948 sort dans les salles italiennes le film *I Contrabbandieri del mare* du réalisateur Roberto Bianchi Montero, un cinéaste

éclectique italien qui, jusqu'en 1986 – année de son décès –, réalisera plus de quarante films qu'on peut définir comme des films de série B. Un réalisateur de consommation de masse, dont les films, d'une manière ou d'une autre, représentent le ciment de l'imaginaire populaire de l'après-guerre européenne. La sortie du film est le premier exemple de narration du phénomène de la contrebande de cigarettes qui avait lieu dans l'espace maritime méditerranéen. Il se situe dans une petite localité de la baie de Naples où les pêcheurs locaux exercent en toute normalité une activité de contrebande de cigarettes américaines, en les pêchant pendant la nuit dans des caisses imperméables jetées à la mer par des navires en direction du port de Naples. Les contrebandiers de tabac sont une des catégories de héros populaires qui, jusqu'à la fin des années 1970, ont nourri l'imaginaire du film noir. Les contrebandiers de cigarettes représentent sans doute une particularité méditerranéenne, non seulement d'un point de vue de l'imaginaire, mais aussi et surtout du point de vue de la réalité économique, sociale et criminelle des villes portuaires principales de cette mer intérieure.

Le phénomène du trafic des *blondes*, nom donné aux cigarettes de tabac clair de production américaine ou anglaise, a lieu en même temps que la pénétration du modèle de consommation importé en Europe et en Méditerranée dans l'après-guerre par le plan Marshall. Le tabac en Europe, jusqu'alors, était foncé et amer. Les *blondes* arrivent dans l'équipement considérable des troupes américaines envoyées en Europe contre le nazisme et le fascisme. Elles sont un simulacre de libération et de bien-être.

La libération de l'Europe débute dans l'espace méditerranéen le 8 novembre 1942 avec l'opération *Torch* qui correspond au débarquement anglo-américain au Maroc et en Algérie, pays sous la domination coloniale de Vichy. Après de durs combats, les Alliés occupent les colonies en constituant ainsi la tête de pont qui, en quelques mois, permit la défaite des troupes de l'Axe en Afrique du Nord, le débarquement qui s'ensuivit en Sicile et l'avancée rapide dans le Midi italien jusqu'à la libération de Naples en septembre 1943. L'avancée alliée en Méditerranée touche à deux éléments particuliers : le premier d'ordre spatial, la ville de Tanger ; le deuxième d'ordre social, le sous-bois criminel de la mafia italo-américaine.

Tanger, ville portuaire située près du détroit de Gibraltar, frontière entre l'Atlantique et la Méditerranée, a été administrée entre 1923 et 1961 par un régime international à la suite des disputes territoriales du début du vingtième siècle entre les grandes puissances de l'époque. L'administration internationale impliquait une liberté d'entreprise presque illimitée et une neutralité politique et militaire. Malgré l'occupation franquiste de 1940, Tanger a été le lieu de rencontre et de médiation entre les services de renseignement, les affairistes et les trafiquants actifs sur l'échiquier méditerranéen pendant la guerre. Après l'occupation anglo-américaine, la ville est devenue un carrefour fondamental pour les ravitaillements des troupes ainsi que pour l'infrastructure commerciale de l'Europe du sud. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, elle est devenue rapidement un point crucial pour les trafics entre les États-Unis et l'Europe en devenant une sorte de port franc et de refuge pour les trafiquants, malfaiteurs en tous genres, fugitifs, *beatniks*<sup>02</sup> de toutes les nationalités. Entre la fin des années 40 et le début des années 60, Tanger a été la capitale de la contrebande des *blondes*, le port d'où partaient les bateaux en direction de Sète, Marseille, Naples et la Sicile. La présence, jusqu'en 1951, d'un bureau permanent du

département des services de renseignements des douanes italiennes (SIS<sup>03</sup>) témoigne du rôle central de la ville dans la contrebande de tabac en essayant de signaler à temps le départ des cargos. Un équivalent du port de Salé, au temps de l'industrie et de la consommation de masse.

Après avoir occupé l'Algérie et le Maroc et battu l'*Africa Korps* du général Rommel, les Anglo-américains débarquent en Sicile. C'est l'opération *Husky* à laquelle participent, de façon variée, certains représentants de la mafia italo-américaine, dont la figure de proue était Vito Genovese, représentant du boss Lucky Luciano qui était, à cette période, détenu dans la prison de Sing Sing. Genovese devient en septembre 1943 l'interprète du général Poletti, chef des affaires civiles du gouvernement militaire allié basé à Naples. Ce rôle lui permet d'organiser jusqu'en 1945 un réseau à grande échelle de marché noir des denrées alimentaires destinées aux troupes, transformant ainsi la ville de Naples en un marché informel de taille, à cette époque, et contribuant de façon décisive à structurer un dispositif criminel de vols et de recels. Les bandes locales de jeunes sont utilisées comme des intermédiaires pour la distribution de la richesse et des denrées alimentaires. Les troupes alliées (en particulier les Américains) deviennent en même temps les fournisseurs et les consommateurs des biens introduits dans le circuit de la contrebande, tout comme du phénomène important de la prostitution. Tout comme d'autres villes portuaires de la Méditerranée, Naples se préparait à devenir « américaine ». Aux *blondes* d'importation s'ajoutaient celles produites dans des petites fabriques artisanales « qui produisaient des cigarettes contrefaites, confectionnées avec toute sorte d'ingrédients qui ressemblaient au tabac et qui paraissaient à l'extérieur identiques aux originales<sup>04</sup> ». Toutefois, le produit de la contrefaçon ne réussissait pas à satisfaire la demande croissante et c'est dans ces années-là que l'on voit naître les premières *paranze*, c'est-à-dire des groupes de sous-prolétaires urbains qui, en s'appuyant sur les pêcheurs locaux, prennent la mer sur de petites embarcations afin d'atteindre les cargos américains. Ils transbordent les *blondes* et les introduisent sur le marché de revente au détail disséminé en des dizaines de petits étals dans le quartier napolitain de Forcella, quartier dont les ruelles rappellent la médina de Tanger, le Panier marseillais ou le centre historique de Gênes.

Tanger et Naples font sûrement partie des villes méditerranéennes qui participent à la construction d'un mythe urbanistique méditerranéen fait de ruelles, de ports et de maisons à patio. Il s'agit de deux villes qui doivent leur histoire urbaine à leur position géographique particulière dans la Méditerranée – une à l'entrée, l'autre au centre – mais également à une orographie spécifique faite de collines et de calanques qui leur confèrent une image suggestive et un rapport particulier avec la mer. Nombreuses sont les autres villes méditerranéennes qui présentent les mêmes caractéristiques topographiques et une histoire urbaine similaire, il suffit de penser à Marseille, Gênes, Alger ou Istanbul, toutes bâties autour de ports naturels, sur des collines longeant la mer. Cependant, Tanger et Naples nous permettent ici d'associer au type urbain une lecture sensible de l'espace à travers l'histoire de la contrebande de cigarettes.

À Tanger, on arrive et on part par la mer, en découvrant la ville doucement et jamais complètement. Pour le voyageur qui arrive en bateau, il s'agit tout d'abord de Tanger la blanche, se montrant depuis la mer, faite de maisons blanches nichées sur le port. Mais ce tableau suggestif, une fois mis le pied à terre, se dissout dans la Tanger invisible des lieux étroits et imprévisibles de la médina, dans la ville des trafics commerciaux obscurs. Pour Naples, le discours est analogue. La carte postale de la baie est la représentation principale de la ville; cela correspond au regard du voyageur qui, depuis la mer, découvre Naples en l'enfermant dans son panorama cé-

lèbre, iconographie unique et immuable de la ville. Mais cette image, une fois à l'intérieur de Naples, est vite déconstruite et annulée à travers les superpositions spatiales des ruelles du centre, dans la matière obscure et opaque de la pierre de lave, dans la stratification complexe de l'histoire.

Les deux villes sont une alternance perpétuelle de « visible » et d'« invisible ». Une lecture simple du tissu urbain n'est pas possible, seule une expérience sensible directe permet de lire les possibilités spatiales multiples qui nous sont offertes. L'imprévisibilité du tissu urbain est une caractéristique de la médina de Tanger comme du centre de Naples, il s'agit d'une imprévisibilité qui se construit sur des règles précises, où l'aléatoire n'est pas relégué à une erreur de parcours mais est un élément fondateur du processus urbain. L'activité économique de la contrebande a besoin d'un lieu de ce type, de cette urbanité imprévisible et invisible à utiliser et modifier.

« La sensation qu'éprouve l'homme qui fait pour la première fois ce court trajet ne peut être comparée qu'à l'effet d'un songe. Passant dans un aussi petit intervalle de temps, dans un monde absolument nouveau, et qui n'a pas la plus petite ressemblance avec celui d'où il sort, il se trouve réellement comme s'il avait été transporté dans une autre planète. [...] La ville de Tanger, du côté de la mer, présente un aspect assez régulier. Sa situation en amphithéâtre; les maisons blanchies; celle des consuls, d'une fabrique régulière; les murs qui entourent la ville; l'Alcassaba ou château, bâti sur une hauteur, et la baie, qui est assez grande et entourée de collines, forment un ensemble assez beau: mais, du moment qu'on met le pied dans l'intérieur de la ville, le prestige cesse, et on se trouve entouré de tout ce qui caractérise la plus rebutante misère. Exceptée la rue principale, qui est un peu large, et qui de la porte de la mer traverse irrégulièrement la ville du levant au couchant, toutes les autres rues sont tellement étroites et tortueuses qu'à peine trois personnes peuvent y passer de front. Les maisons sont si basses qu'avec la main on peut atteindre le toit de la plupart. Ces toits sont tous plats, et couverts de plâtre. »<sup>05</sup>

La ville de Tanger est structurée sur un réseau de relations fait de petits espaces successifs construits sur la typologie méditerranéenne de la maison à patio et sur un réseau de voirie complexe où l'impasse est l'élément de base. La ville de Naples naît de l'orthogonalité du plan gréco-romain qui, par un processus évolutif millénaire, s'est transformé ensuite en un espace urbain dense et organique: la stratification urbaine a déclassé le plan rationnel hippodaméen en un simple squelette sur lequel la ville s'est agglutinée sur elle-même. L'architecture rugueuse et opaque des murs et des places renferme des bulles urbaines où prévalent une autre règle du territoire et un sens de l'espace qui n'ont rien en commun avec le système initial, sinon la ligne dominante que la modernité essaie d'imposer sur la Méditerranée. La contrebande de cigarettes s'est insérée dans ce tissu en exploitant au maximum l'invisibilité et l'opacité et en exacerbant ce troisième élément, la porosité, défini par Benjamin en 1925 pour décrire Naples, la « ville poreuse », allégorie de la modernité délaissée<sup>06</sup>.

En 1946 s'établit à Naples le gangster italo-américain Charles Luciano, mieux connu sous celui de Lucky Luciano, gracié par le gouverneur de l'époque de l'État de New York pour des services présumés rendus aux renseignements militaires américains en matière de sécurité contre les sabotages fascistes dans les docks de New York. Luciano est le référent de la mafia sicilienne et italo-américaine à Naples et, en peu de temps, il arrive à coopter les petites bandes de la Camorra, qui s'étaient jusqu'à alors limitées à la gestion du marché noir des aliments et des cigarettes. Dans les années 50, les petites embarcations à la rame qui attendent à l'entrée du port commercial sont remplacées par des bateaux à moteur plus rapides qui arrivent à dépasser les îles de Capri et d'Ischia

pour se placer à côté d'un bateau « mère » afin de transborder des milliers de caisses de cigarettes. Ces Mamma (mamans) sont, au début, des voiliers à moteur, des yachts ou des vedettes de dimension moyenne abandonnées battant pavillons turcs, français, maltais, chargés dans le port franc de Tanger. C'est à ce moment-là que Naples devient le carrefour de la vente de cigarettes de contrebande, tant pour le marché local que pour le marché national et toute l'Europe méridionale. Les douanes italiennes effectuent une action sommaire de lutte, motivée aussi par toutes les autres activités croissantes liées à la contrebande : des centaines de personnes sont impliquées dans tout le réseau logistique : à Naples, toute la zone urbaine de Santa Lucia devient le quartier général des contrebandiers de cigarettes. Du petit port du quartier, le Borgo Marinari, partent chaque jour les *paranze* en hors-bord vers le large. Entre 1946 et 1962, la Méditerranée « américaine » devient le domaine aquatique de la contrebande, la déclinaison industrielle de l'espace commercial décrit par Braudel<sup>07</sup>. C'est à cette période que le littoral napolitain – cette ligne de côte qui parcourt la baie depuis le Vésuve jusqu'aux Champs phlégréens – devient une infrastructure pour le développement définitif de la flotte des *scafi blu* (hors-bords bleus) des contrebandiers devenus désormais une icône des années 70.

En 1961, Tanger perd son statut de port franc en étant absorbé par le royaume du Maroc indépendant et cède, petit à petit, son rôle de point crucial des commerces informels méditerranéens. Tanger reste malgré tout un port important pour le transit entre l'océan et le *Mare nostrum*. La flotte contrebandière de hors-bords napolitains s'organise en remplaçant les embarcations de dimensions moyennes par de grands cargos abandonnés par les marines militaires qui deviennent des porte-cigarettes. Les contrebandiers au large deviennent ainsi des hommes de mer. Les bateaux-mères ou bateaux-entrepôts sillonnent l'espace méditerranéen en s'arrêtant au large des eaux territoriales, en attente des *hors-bords bleus* dont Naples – dès la fin des années 60 – devient le port principal. Ce schéma de la contrebande se répète également – au déclin de Tanger – sur les côtes françaises, espagnoles, grecques et libanaises. Au début des années 70, la Méditerranée coïncide avec l'espace de la contrebande, un phénomène qui abandonne de plus en plus les méthodes traditionnelles d'avant-guerre liées à la figure isolée du *spalione*<sup>08</sup> de montagne. Le *Mare nostrum* devient la plateforme logistique de la contrebande à une échelle industrielle.

Le navire maltais. Histoire brève d'un contrebandier

*Tanger, Tanger... Tanger était comme un sanctuaire pour nous. Aucun bordereau, le chargement et tu partais. J'ai commencé avec les cigarettes des soldats américains. J'allais au Beverello (N.D.A. Le môle principal du port de Naples) et j'accompagnais les G.I. dans les ruelles des Quartiers Espagnols chez les demoiselles et eux m'offraient une ou deux cartouches de cigarettes que je revendais ensuite. Mais j'étais un môme. En quelque sorte, les cigarettes m'ont offert le pain dès le début. Ensuite j'ai commencé à travailler comme marin. Les premiers embarquements, je les ai faits sur une charbonnière. On allait à Anvers charger et on déchargeait aux quais de l'Italsider de Bagnoli (Naples). Pendant le voyage, on s'arrêtait à Tanger pour attendre le feu vert pour le passage du détroit de Gibraltar, et beaucoup d'entre nous profitaient de la situation pour acheter des caisses de cigarettes américaines qu'on cachait dans le chargement et qu'on transbordait, une fois arrivés à Naples, sur des petites embarcations qui amenaient la marchandise à terre. Tout propre, net, pas de douane. Pendant une dizaine de voyages le système a fonctionné sans obstacle, après j'ai dû arrêter car à terre les Siciliens avaient imposé que chaque cigarette qui entrait devait être à eux. Alors j'ai arrêté parce que je ne voulais pas avoir de problèmes. Après 1962, quand Lucky Luciano s'est effondré, mort à terre, à l'aéroport de Naples, ma*

*situation a changé. C'est vers 1970 que j'ai été approché par une paranza d'amis de Santa Lucia qui me proposait une affaire parce que j'étais expert en bateaux et en mer. Sur le marché des cigarettes des Français de Marseille étaient arrivés, et d'autres possibilités s'étaient ouvertes. C'est ainsi que je suis devenu un homme de confiance à bord d'un bateau qui était en fait un vieux dragueur de mines de la marine américaine de la Deuxième Guerre mondiale, repeint et réadapté pour le chargement (on faisait 2-3 mille caisses à la fois) et qui battait pavillon maltais. Le commandant était un ancien officier anglais avec une barbe grise et qui s'y connaissait beaucoup; s'il n'était pas saoul, il ne partait pas, mais une fois en mer, il savait y faire. Le reste de l'équipage se composait de deux Égyptiens, trois Napolitains, un Libanais et quatre Grecs.*

*On embarquait les cigarettes à Tanger, où je négociais personnellement avec un émissaire de cargaison napolitain qui travaillait pour les Marseillais. On travaillait avec les « mille lires ». Il s'agissait d'un système par le biais duquel je recevais une liasse de monnaie de mille lires coupée en deux avec le numéro de série visible ou avec un signe conventionnel bien repérable. Une fois arrivés au large d'Ischia ou près de Ventotene, les hors-bords bleus venaient bord à bord prendre la marchandise et chaque chef de paranza présentait la partie manquante de la liasse de « mille lires », et moi je savais combien de caisses je devais donner à chacun, souvent 100 à 120 caisses. Une espèce de bon de livraison... De toute façon, à Tanger, on restait deux, quatre jours et c'était toujours un grand amusement... Nous, les contrebandiers, on nous laissait tranquilles et on pouvait faire ce qu'on voulait, ce qu'ils cherchaient c'étaient les guérilleros algériens... Mais ça a duré peu, Tanger c'était terminé et on allait charger directement à Marseille, dans le port ou pas loin.<sup>09</sup>*

La dynamique de la contrebande méditerranéenne devient dans les années 60 un défi majeur ouvert entre la flotte contrebandière et les diverses structures de contrôle douanier des pays côtiers, défi qui avait comme champ d'action une portion étendue de la Méditerranée septentrionale. Ainsi, comme le rapporte un officier des douanes italiennes dans un récit : « Entre tous les épisodes significatifs, entre autre chose, il y eut la capture, au large des îles Egades (Sicile), de l'embarcation rapide *Carola*, qui riposta avec acharnement par le lancement d'engins incendiaires sur le pont des unités postées à l'arrière du *Brave Bunting*, rejoint aux Bouches de Bonifacio après avoir éperonné une vedette dans la baie de Naples et du *Touphinambanas*, surpris devant Gênes par la 1<sup>ère</sup> brigade de manœuvre atteignant la zone d'attaque après avoir été cachée, pendant le jour, parmi les îles de l'archipel toscan ».<sup>10</sup> Pendant toutes ces années, la structure des organisations criminelles s'est également transformée significativement. En 1961, Tanger, annexée au Royaume du Maroc, perd son statut international et les trafiquants sont contraints de déplacer leur base à Gibraltar et Marseille en utilisant aussi Malte comme port d'appui. Toutefois, au début des années 70, Naples devient l'épicentre de l'affrontement entre Siciliens et Marseillais pour le contrôle de la contrebande de cigarettes ; d'un côté de par sa position stratégique évidente, de l'autre pour le développement à l'intérieur du territoire d'une situation sociale qui fait de la contrebande une ressource à laquelle on ne peut renoncer d'un point de vue économique, social, culturel, sans parler de sa place dans l'imaginaire collectif.

Comme l'affirme l'historien napolitain Isaia Sales : « La contrebande a fait vivre et renaître une ville épuisée, mais sur elle s'est greffé le réseau très étroit des rapports nationaux et internationaux qui ont permis à la Camorra napolitaine (...) de faire le saut qualitatif qui l'a portée ensuite, dans les années soixante-dix et quatre-vingt et jusqu'à nos jours, à être l'une des organisations criminelles urbaines les plus impitoyables au monde. La contrebande, au départ simple forme de survie pour la ville affamée, s'est transformée en un facteur d'accé-

lération du rôle international du milieu napolitain, rôle qu'elle n'avait jamais eu auparavant<sup>11</sup>».

Si Tanger, Marseille, Naples et d'autres villes côtières étaient le théâtre des opérations matérielles, concrètes et effectives de la contrebande à grande échelle, les aspects financiers du trafic de cigarettes, le passage des capitaux, les transactions, les négociations, les médiations, les accords, étaient gérés en lieu sûr dans l'une des rares nations européennes à ne pas côtoyer la mer : la Suisse, notamment à Genève.

*En Suisse, il y avait un homme qui s'appelait Monsieur Patrick et un autre Monsieur Bianco: Patrick était de Bologne et Bianco de Varèse. Ils n'avaient rien à voir avec nous, mais nous devions les utiliser pour négocier avec les vendeurs américains. Ils étaient, disons, des représentants de commerce. Tu allais amener l'argent en Suisse, bien sûr pas moi mais mon chef... Les propriétaires des paranze allaient payer en Suisse, donnaient l'argent à Monsieur Patrick et à Monsieur Bianco et ils en revenaient avec une cargaison livrée dans quinze jours, un mois... Pour ces médiateurs il y avait le système du 2%. Par exemple, une cargaison était payée un milliard, quelqu'un l'amenait mais il touchait 2% et après il donnait l'accord pour le chargement. Si la mamma (bateau mère) n'avait pas le signal de départ pour le chargement, tu pouvais sortir en mer inutilement. C'était inutile, tu rentrais à vide. On sortait seulement quand les propriétaires de la cargaison disaient en Suisse que tout était en ordre. C'était les représentants qui donnaient l'accord. Même si après, tout était embrouillé, car ce Monsieur Bianco et ce Monsieur Patrick étaient là officieusement, pas officiellement... Mais tu étais à Malte ou au Pirée avec le bateau et tu y restais tant que tu n'avais pas reçu l'appel de la Suisse te disant ok, ils ont payé ce bateau, tu peux le charger... Fais le plein de naphtha, donne-leur de l'eau et tout ce dont ils ont besoin, tout est payé... laisse-le partir.*

La Méditerranée des hors-bords bleus<sup>12</sup>

À la fin des années 70, le tissu urbain de la ville de Naples était entièrement modelé par l'activité économique de la contrebande. À l'activité de transport en mer s'ajoute l'activité sur terre de stockage et de distribution, les deux activités modelant la ville à travers une utilisation spécifique de l'espace. La morphologie de la côte napolitaine, tant urbaine que périphérique, permettait l'utilisation temporaire, parfois éphémère, de calanques, grottes et petites baies pour le déchargement et le stockage de la marchandise. Les parcours urbains tortueux et complexes facilitaient la distribution de petits chargements à l'intérieur de la ville. La structure urbaine du centre historique permettait finalement la vente au détail directement dans la rue. La porosité, l'invisibilité et l'opacité de l'espace urbain de Naples étaient des qualités mises entièrement au service de la contrebande.

Les quartiers de Santa Lucia et de Forcella étaient les bases opérationnelles. Le premier correspond au premier site grec de la ville, bien avant la fondation de Neapolis. Il s'agit d'un faubourg sur la mer non loin du port et du centre historique, à bonne distance, qui permettait aux contrebandiers d'être en même temps en ville et sur la mer dans des positions centrales mais moins visibles. Le faubourg de Santa Lucia, modifié et agrandi à la fin du dix-neuvième siècle par un remblayage de la mer, se trouve au milieu de la ligne de côte de la ville et en lien direct avec un système de ruelles entremêlées appelé Pallonetto. Cette position centrale a été utilisée comme base opérationnelle de la contrebande, pour le dépôt des embarcations et comme lieu de départ et d'arrivée. Il est à remarquer que la position du petit port de Santa Lucia se situait exactement au milieu des deux bases de contrôle des forces de l'ordre, à Mergellina et au port. Les quartiers qui donnent sur la mer étaient partagés en fonction du rôle qu'ils jouaient dans le système économique et social de la contrebande: un

zonage effectif et informel mais tout à fait efficace, tel un plan d'urbanisme. Le quartier de Forcella se trouve en revanche « à l'intérieur » de la ville, dans le centre historique gréco-romain, juste à côté de la gare et derrière le port, dans une position également stratégique et fonctionnelle. C'est ici que la première distribution avait lieu et que l'on gérait la situation à terre de la contrebande. La densité d'habitation très élevée a modifié la morphologie urbaine originelle en créant le contexte idéal pour la gestion de l'illégalité. La typologie d'habitation du basso<sup>13</sup>, la ruelle, les cours intérieures et les placettes ont été occupées entièrement par l'activité économique de la contrebande. Cela formait une usine diffuse à l'intérieur de la ville, née dans les espaces historiques préexistants, résultat d'un processus urbain, long, lent et complexe.

Si le faubourg de Santa Lucia était la base opérationnelle, Forcella le centre de distribution et l'usine diffuse, le passage entre la mer et la ville des cigarettes se déroule dans un troisième lieu, temporaire et en mouvement. Selon les moments, le déchargement pouvait arriver dans l'une des nombreuses calanques de la côte napolitaine, remplie de grottes et de cachettes naturelles. Le système urbain de voirie permettait ensuite le triage par petits chargements vers le centre historique. Tout l'espace géographique de Naples était fonctionnel pour la contrebande et c'est pour cette raison qu'il a été exploité à fond.

Avec le déclin du carrefour de Tanger, les routes de la contrebande changent, ainsi que les acteurs en jeu. Trois groupes, en opposition, se disputent la suprématie du marché de la contrebande (et du trafic naissant des stupéfiants): les Siciliens (et leurs alliés napolitains Michele Zaza, Lorenzo Nuvoletta et Antonio Bardellino), les Marseillais et les « indépendants », c'est-à-dire les mafieux napolitains émergents qui pensaient pouvoir agir seuls et parfois en jouant un double jeu. Le marché de la contrebande de cigarettes devient ainsi le centre des intérêts criminels en agrandissant de fait les frontières maritimes de son propre espace géographique.

*La première phase de la contrebande se déroule ainsi: une paranza, on va dire que c'est comme une coopérative et que dans notre jargon, nous, les contrebandiers, appelons paranza, c'est-à-dire tous les chefs qui font appel à un homme de confiance pour l'achat de ses cigarettes. Alors celui-là s'occupe d'acheter la marchandise et après de l'envoyer. La négociation se fait en Suisse.*

*En pratique qu'est-ce qu'il fait? Il achète les cigarettes et il cherche les moyens de trouver un gros navire, c'est-à-dire la fameuse mamma qui peut charger 20 à 30 mille caisses de cigarettes. Une fois le bateau trouvé, il s'intéresse à la cargaison et après il envoie un télex aux chefs, les capiparanza, en leur disant que le bateau est en chemin vers l'Italie. Ce navire arrive à 150 ou 200 milles des côtes et prévient le fameux papà, c'est-à-dire un bateau plus petit qui peut charger 4 ou 5 mille caisses de cigarettes, c'est fait exprès pour éviter que la mamma puisse être confisquée. Les 30 à 40 mille caisses, il faut les mettre à bord du papà car il est plus petit et, en cas de malheur, on perd seulement 4 ou 5 mille caisses de cigarettes. Ensuite il se met à 60 ou 70 milles, ce papà, et appelle à terre les propriétaires de la cargaison. C'est à ce moment qu'une autre phase commence, c'est-à-dire celle des fameux hors-bords bleus.*

Le récit du contrebandier suggère une interrogation fondamentale: quelle était la garantie pour celui qui achetait la marchandise que cette cargaison arrive effectivement au point exact de la mer indiqué par de simples coordonnées géographiques? À ce point abstrait de la Méditerranée? La réponse du contrebandier est un affidavit lancé au hasard: *La garantie en mer n'existe pas. Les arnaques sont monnaie courante.*

Les bateaux, toujours plus grands et avec des cargaisons toujours plus importantes (entre 30 mille et 40 mille caisses

de cigarettes), prenaient désormais des routes différentes; ils venaient surtout de Grèce, du port du Pirée, et ils devaient rester dans les eaux internationales où ils étaient rejoints par les hors-bords afin de transborder les caisses. Il fallait donc des engins plus puissants, plus grands et plus sûrs. Ces bateaux, c'était les Marseillais qui les avaient. Après avoir essuyé des coups durs à cause du démantèlement des raffineries d'héroïne en Provence et la fin de la French Connection, ils étaient descendus à Naples pour apporter, par le biais des très solides rapports entretenus avec les centres financiers suisses, le nouveau hors-bord ultra-rapide dénommé *Drago* (le *Thube*, de 13 mètres de long, cuirassé, avec un moteur de 360 chevaux et qui coûtait environ 50 millions de livres). Ce bateau moderne représente un exemple de circulation du savoir technique généré par les nécessités imposées par le niveau « industriel » de la contrebande de cigarettes. Au milieu des années 70, un exemplaire de ce nouveau type de hors-bord fut confisqué par les douanes italiennes au large des côtes napolitaines. Le *Drago* capturé avait été construit par les chantiers navals « Italcraft » de Gaeta selon le projet de l'ingénieur nautique légendaire Renato « Sonny » Levi. Il s'agissait d'un hors-bord d'avant-garde pour le dessin de la carène, les formes de la coque et les matériaux de construction employés. Mais la caractéristique la plus impressionnante était d'une autre nature : à l'époque de sa construction, le *Drago* avait le moteur diesel le plus rapide au monde, lui permettant de naviguer à 50 nœuds contre les 40 nœuds des embarcations à essence de l'époque. Le secret était dans l'utilisation des premières hélices de surface qui révolutionnèrent à partir de ce moment-là la conception de toutes les unités rapides. Il était surtout un modèle de hors-bord qui réussissait à déjouer par sa vitesse toutes les unités en service des polices et garde-côtes de la Méditerranée. La forme particulière de la quille et de la proue à l'extrémité courbée du *Drago* ont fait que, dans le jargon contrebandier, le bateau prit le nom de *Pappagallo*<sup>14</sup>, dénomination qui, dans un sens plus large, indique par association d'idées toutes les embarcations de la douane. Le premier *pappagallo* confisqué à un propriétaire marseillais fut en effet pris comme modèle et adopté comme embarcation de pointe par la douane. C'est ainsi que le bateau exceptionnel et unique qui garantissait la suprématie marine à la flotte contrebandière des alliés des Marseillais, devint le prédateur féroce aux mains de la police contre les hors-bords bleus des *paranze* napolitaines de Santa Lucia et San Giovanni a Teduccio.

#### L'organisation interne de la contrebande

Dans les années 70, la contrebande de cigarettes est une filière logistique qui agit dans l'espace informel de la production tertiaire de la zone méditerranéenne. Il existe une classification – bien qu'argotique – des différentes fonctions professionnelles impliquées dans la filière contrebandière.

En mer, à bord des hors-bords bleus, il y a le *scafista* – le conducteur du bateau – le responsable de la cargaison et le simple marin. Il s'agit de personnes qui apprennent avec l'expérience le métier de la mer. Ils connaissent les fonds marins, la présence de bancs et autres obstacles, ils apprennent à évaluer et à utiliser les routes en fonction de l'utilisation de la boussole et de la météo. Il s'approprient un savoir nautique et ils courent les risques relatifs non seulement à la capture probable et sa conséquence pénale, mais aussi à la sécurité physique : une scène récurrente de l'imaginaire du contrebandier est sans doute les funérailles en mer, avec un cortège de hors-bords bleus qui défilent près du front de mer napolitain en jetant des couronnes de fleurs en mémoire des contrebandiers jamais rentrés à terre à cause d'incidents, de tempêtes ou d'un des rares échanges de coups de feu avec la police. Le lancer de fleurs est suivi d'une symphonie capophonique de dizaines de signaleurs sonores de bord qui

jouent à l'unisson. Il est également vrai que le métier de la mer développe une sorte de solidarité réciproque entre policiers et contrebandiers : les épisodes spontanés de sauvetage de contrebandiers naufragés par les policiers étaient plus que fréquents. C'étaient de véritables défis entre les hors-bords bleus et les *pappagalli* des douanes, des duels en haute mer caractérisés par une loyauté surprenante et un respect réciproque qui devenaient presque des légendes d'une flibuste post-moderne.

Sur terre, une figure fondamentale de l'organisation contrebandière était le chargé des ponts radio qui coordonnait les communications entre la côte et l'espace marin. La communication à travers des émetteurs-récepteurs sur des bandes locales devient, à cette période, un outil stratégique qui permet d'un côté de signaler au bateau en mer la présence de la police (tant en mer que dans les zones côtières de déchargement), de l'autre de communiquer avec précision la position de la *mamma* qui transmettait les coordonnées géographiques exactes du lieu de transbordement seulement quand les hors-bords bleus étaient déjà en mer afin d'éviter toute interception.

*Il y avait un pont radio qui liait ceux qui restaient à terre aux hors-bords qui sortaient en mer. Le pont radio permettait aussi de communiquer avec les émetteurs-récepteurs présents dans chaque bateau. Le pont radio servait également à écouter les communications sur les fréquences des douaniers de façon à ce que nous puissions être prévenus de leur position et des allées et venues des pappagalli.*

Dans la logistique de la flotte contrebandière, la radio acquiert un rôle fondamental, favorisé par la géographie de la ville. Les chargés du pont radio exerçaient leur métier depuis les points élevés de la ville d'où ils pouvaient observer une grande partie de la baie et avoir sous contrôle les quais utilisés par les forces de l'ordre. De cette manière, ils avaient une confirmation immédiate des informations qui arrivaient depuis les observateurs postés dans plusieurs localités de la côte et qui gardaient les points de déchargement.

*Il y avait l'homme qui travaillait avec la radio et il te donnait les indications à toi qui étais en mer. Il te disait par exemple : « Sors à 120 degrés nord-est » et tu faisais 120 degrés NE et tu trouvais le cargo. Il veillait sur toi en disant : « Ne descends pas par Punta Campanella, ne descends pas par Punta Imperatore. Attention, il y a le pappagallo » parce que lui, il voyait tout d'en haut et écoutait... parce que même si les douanes parlaient en crypté, notre pont radio avait un goniomètre radio qui permettait d'écouter la radio de la police, et on l'entendait clairement. Et donc ils te prévenaient. Ils disaient : « va par Torre Annunziata et puis reviens terre-terre », ou « va par Procida », ou « arrête-toi ! ne bouge plus ! attends deux heures »... Nous, ce pont radio on l'appelait Domenica In<sup>15</sup> parce qu'on savait quand on sortait mais on ne savait pas quand on rentrait... Parce qu'il te disait quand t'arrêter, il t'organisait le rythme : « Arrête-toi ! Vas-y ! Le pappagallo est parti. Venez sur terre à toute vitesse ! » et tu rentrais à terre à toute vitesse.*

« Nous sommes au large de Capri, dans notre dos la ville est allongée dans la pénombre du coucher de soleil. Au milieu des éclaboussures des ondes, le vent, le tangage de la coque, le timonier crie dans le microphone de la radio « Donne-nous... Donne-nous la route. »

En réponse, les mots à la tonalité métallique arrivent entrecoupés par les fréquences magnétiques : « Positif, positif. C'est libre. Libre »

Sur le bateau on peste, les moteurs grondent et on s'écarte tout le temps vers le côté, on zigzague sur la mer. Le *pappagallo* fonce aux trousses de l'hors-bord bleu. Le chef de *paranza* avec la cagoule baissée sur le visage pour se pro-

téger de l'air salin de la mer, manœuvre d'une main le gouvernail et de l'autre rapproche le micro de sa bouche: «Négatif, négatif. Le bec c'est nous qui l'avons à l'arrière, on l'emmène se balader. Écoute-moi bien: le message est toujours le même, le méchant est pour nous... Alors on se dirige chez Zia Anna, je répète Zia Anna, et après on coupe au milieu. Positif?».

On navigue vite, la coque claque sur les vagues. Les caisses de cigarettes rangées à l'arrière sont à présent un lest. La radio émet de la friture. Les indications arrivent, confuses: «Allez, allez». Les mots sont couverts par des décharges électrostatiques. «Fais une dizaine à l'occident, fais une dizaine à l'occident et prends la route. Les autres loups sont positifs».

La navigation devient une course folle. Le soleil s'est couché, les phares du bateau sont éteints, seules les lumières de la côte servent d'indicateur de direction. Le *pappagallo* s'éloigne, il perd le sillage. Il renonce à la chasse, il abandonne la poursuite.

«Serpico, Serpico, si tu m'entends donne-moi la confirmation...»

«Allez»

«Serpico, pour nous c'est positif, on a enlevé les méchants et nous nous dirigeons vers notre maison. Serpico, Serpico, nous allons manger, nous allons manger à Procida. Quand on finit, on t'appelle et on rentre»

«D'accord, bien, viens, viens...» (bruit électrostatique)<sup>16</sup>

Sur la terre ferme, à côté du support logistique de la flotte, il y avait les autres métiers de la mer qui garantissaient le stockage et la distribution du produit: le comptable – responsable de la comptabilité des chargements – les préposés au déchargement qui s'occupaient de transborder les caisses des hors-bords aux voitures pour la distribution en ville, les chargés à la gestion et à la surveillance des dépôts des cigarettes, les chargés à la distribution en gros, les chauffeurs de camions ou de voitures qui transféraient la marchandise en région et dans tout le pays et, finalement, les revendeurs au détail qui géraient les bancs de revente dispersés dans toute la ville. Dans les années 1974 à 1977, au cours desquelles des capitaux importants ont été investis dans le secteur, le réseau de distribution atteint une capillarité telle que même dans les structures publiques, comme les écoles et les hôpitaux, il n'était pas rare de trouver des «points de vente» de cigarettes de contrebande<sup>17</sup>. L'achat des *blondes* dans la rue était une habitude enracinée de manière transversale dans toutes les strates de la société et dans toutes les zones de la ville. Une utilisation qui concernait des personnes complètement étrangères au milieu criminel, un compromis entre les règles et la réalité des choses qui alimentait une économie informelle aux proportions surprenantes.

#### Ascension et déclin de la contrebande dans la mer Tyrrhénienne

Dans ce cadre a eu lieu un épisode extraordinaire: l'épidémie de choléra, qui éclate à Naples durant l'été 1973, et qui a un rôle décisif dans le développement à un niveau grandiose des trafics liés à la contrebande. Les mesures de prévention sanitaire adoptées pour bloquer la diffusion de la maladie augmentèrent la crise économique, endémique dans cette partie de l'Italie, en provoquant la disparition d'emplois liés aux activités répandues d'élevage et de vente des fruits de mer, ainsi que de tout le secteur du poisson. Toute cette force de travail, expulsée de ces secteurs, passe alors en masse dans les rangs de l'industrie de la contrebande.

Michele Zaza, boss à Procida de la Camorra, a transformé la contrebande de cigarettes en l'une des plus importantes activités de l'économie informelle méditerranéenne. Il avait ses bureaux dans le siège du Parti Social-Démocrate du quartier Santa Lucia à Naples. Il inventa une métaphore

devenue (presque) un paradigme en définissant la contrebande comme la vraie «FIAT du Midi», en la comparant par sa capacité d'emploi à la plus grande industrie italienne de l'époque. À bien y regarder, grâce aux forts intérêts liés à la contrebande, qui allaient des grandes usines de production aux petits revendeurs, le marché des *blondes* s'est avéré être un secteur économique et d'emploi fondamental dans tout l'après-guerre en Méditerranée. Pour avoir une idée du volume du trafic, nous pouvons lire ce qui a été écrit dans un rapport des douanes italiennes concernant les résultats des activités de lutte contre la contrebande: «Entre 1969 et 1973, grâce aux sections de la Brigade de Naples, ont été confisqués 81 navires, 42 chalutiers à moteur, 51 bateaux, 150 hors-bords et des petits navires en quantité. En 1970 ont été confisqués, notamment, les navires *Mana*, *Rex*, *Rosolyne*, *Marianthi*, *Hiljado*, *Juncokreta*. Le navire à moteur *Agios Georgios*, capturé le 19 décembre 1971 et libéré, a été capturé à nouveau le 13 février 1973 avec trente tonnes de cigarettes. Au large de Capri, le navire à moteur *Agios Isidores* a été pris avec plus de 5 400 kilogrammes de tabac; le même navire, renommé *Temistoklis*, a été à nouveau confisqué, toujours dans les eaux de Capri. En 1971 toujours, le navire *Ionian Sky* a été confisqué avec à son bord environ 20 tonnes de cigarettes, alors que l'année suivante le navire *Giali Skarion* fut confisqué avec une cargaison de plus de 22 tonnes de tabac dans les eaux de Punta Limosa (Golfe de Salerne). Le nombre des contrebandiers passa de 3 240 en 1970 à 4 672 en 1971, à 4 885 en 1973; une armée bien encadrée et organisée avec tout autour au moins 50 000 complices; les équipages des centaines de *hors-bords bleus* s'élevèrent à pas moins de 4 000 personnes<sup>18</sup>».

En vertu de cela, dans la décennie des années 70, c'est-à-dire les années de la plus grande diffusion du phénomène, Naples et son aire métropolitaine deviennent le théâtre de véritables révoltes populaires en réponse aux épisodes de répression. Depuis les quartiers de Santa Lucia et San Giovanni, des villes de la périphérie la plus proche, sont mis en place des barrages de la circulation routière et ferroviaire, il y a des incendies de vieilles fermes et de conteneurs de poubelles, des lancers de projectiles envers la police, mais aussi des formes de revendication politique tout court exprimées à travers la distribution de tracts et le collage d'affiches, comme ceux diffusés à l'Université de Naples au cours d'une assemblée tenue en 1974 par le *Comitato Autonomo Contrabbandieri* – organisation politique de la gauche extraparlamentaire fondée dans le sillon du mouvement des *Disoccupati Organizzati*<sup>19</sup> qui disait: *la contrebande à Naples permet à 50 000 familles de survivre avec difficulté. En moins d'un an, outre la suppression d'emplois, l'État et les Douanes ont déclaré la guerre à la contrebande. Ils nous tirent dessus quand nous sortons avec les hors-bords bleus. On ne touche pas à la contrebande! Tant qu'ils ne nous donneront pas un autre moyen pour vivre, nous devons nous organiser et être unis pour défendre notre droit à la vie.*

L'image fait référence à 50 000 familles napolitaines qui, sans la contrebande, auraient «survécu avec difficulté». Le chiffre semble surestimé si l'on considère que 50 000 familles correspondent à environ 200 000 personnes (c'est-à-dire plus de 6% de la population de toute la province de Naples), mais il est vrai que le nombre de ceux qui ont vécu avec la contrebande est sûrement très élevé, comme le sont les profits dont les organisations criminelles ont bénéficié de l'activité illégale pour l'État, mais légitime pour les strates larges de la population.

Des organisations criminelles qui, de leur côté, à la fin des années 70, redéfinissent les rapports de force dans le trafic de cigarettes avec la résolution du conflit commencé au début de la décennie. Les Marseillais sortent défaits de la lutte avec l'alliance entre les *paranze* indépendantes napolitaines et les Siciliens de *Cosa Nostra*, non pas à cause d'une infériorité «militaire» mais grâce à des tuyaux donnés



à la police et qui amènent à l'arrestation des plus importants représentants du clan français. Sont arrêtés Étienne Zurita, sa femme Nathalie Henriette Jonnikoff, le corse Herbert Bernard Guazza, l'allemand Hubert Reimer qui avait été incorporé dans la Légion étrangère et le marocain René Alain Fajol. À l'élimination des « cadres » marseillais et à la terre brûlée créée autour de leurs alliés locaux, correspond l'affirmation définitive de la Camorra napolitaine en tant qu'organisation criminelle de calibre international, cette Camorra qui utilisait la contrebande de cigarettes comme un instrument de cohésion et de construction d'un consensus social. Finalement, les conséquences de la contrebande en Méditerranée favorisent l'émergence d'un fait social complexe capable d'influencer la structure sociale d'une zone large dans le sud de l'Italie, en menaçant tant l'équilibre institutionnel que le système normatif qui règle le développement de l'économie capitaliste.

Et c'est pour répondre de manière efficace aux conséquences inattendues et incontrôlables que l'État italien en particulier mit en œuvre une série de mesures aptes à contenir radicalement le phénomène. En premier lieu, la flotte aéronavale des Douanes : à la fin des années 70, elle est renforcée par l'achat massif de bateaux *Drago* (les fameux *pappagalli*), d'hélicoptères et d'un système radar moderne qui permettent l'application concrète de la Convention de Genève sur la haute mer du 28 avril 1958 (qui, pendant des années avait été de fait inutilisée sinon à petite échelle) en exerçant avec insistance ce « droit à la poursuite » qui permet la confiscation d'un navire en haute mer, c'est-à-dire un élargissement du champ d'action de la répression bien au-delà la limite de la « zone de contrôle des douanes », la frontière des 12 milles marins des côtes qui sépare l'espace des eaux internationales des eaux territoriales soumises au contrôle des États. C'est ainsi qu'une pression asphyxiante sur le trafic pousse la flotte contrebandière à tracer de nouvelles routes et à toucher une autre portion du *Mare Nostrum*.

#### L'Adriatique (réal)socialiste

*Toute la contrebande dans la mer Tyrrhénienne a duré jusqu'au jour où un contrebandier a eu l'idée géniale de se faire interviewer par la télévision et où il a accusé un colonel des Douanes d'être un corrompu... bref, qu'il touchait des pots-de-vin. Le lendemain les douaniers sont arrivés et ont confisqué tous les hors-bords. Disons qu'à 70%, la contrebande à Naples a pris fin à ce moment là. Et nous nous sommes déplacés vers la côte des Pouilles et on allait charger directement depuis la nonna<sup>29</sup> qui venait d'Albanie et on faisait une mamma qu'on amenait ensuite au détroit de Messine pour le déchargement... Mais rentrer à Durrës pour charger était permis de façon officielle, pas officielle... Depuis le port, nous ne pouvions même pas téléphoner en Italie. Sans la radio de bord, tout n'était que silence. Le seul appel qu'on pouvait faire était pour les armateurs grecs... Pour avoir des nouvelles, on appelait en Grèce, puis l'armateur appelait Naples et nous appelions encore une fois l'armateur en Grèce pour avoir les nouvelles de Naples.*

*À Durrës, par le biais de cet Antonio, qui était un douanier albanais qui se faisait appeler Antonio seulement parce qu'il parlait italien, on chargeait. Lui, il gérait les semi-remorques, les TIR. Ils arrivaient et nous chargeons...*

*Dans les années 80, nous sommes tous partis à Bari pour travailler, tous les hors-bords on les a amenés à Bari ; à Naples, plus rien n'arrivait. Seulement par voie terrestre. Toutes les cigarettes venues par mer étaient déchargées à Bari...*

*Mais ces nouveaux qui ont commencé à faire de la contrebande, ils n'étaient pas de vrais contrebandiers. C'était des gens qui venaient des bas-fonds, des trottoirs. Le vrai contrebandier savait quand il gagnait et quand il perdait. Et quand il perdait, il levait les mains en l'air et il s'en allait... Abandonner et partir... Tu fuis, tu jettes à la mer la cargaison pour ne pas choper un PV... Alors qu'eux—les gens des Pouilles—contre-*

*bandiers de terre, ils sortaient avec les camionnettes et les flingues devant, ils tiraient... C'est là qu'est née la destruction de la contrebande: quand depuis Naples tout est passé sur l'Adriatique, tuant le métier.*

Vers le milieu des années 80, la Méditerranée de la contrebande se déplaca vers le Levant et elle croisa la route du socialisme des Balkans aux traits insolites, qui permit à certaines Républiques populaires de se transformer en de véritables nations contrebandières, alimentant le rideau opaque derrière lequel se cachait la flotte contrebandière vers la fin du « court vingtième siècle<sup>21</sup>».

*Les nations où on charge toujours ici en Méditerranée?... Euh... Il y a l'Albanie où on peut charger, il y a la Bulgarie des fameux pays communistes. Il y a aussi la Yougoslavie, mais seulement au sud mais pas en face de Venise et de Trieste. Là, il y a une autre contrebande, c'est autre chose. De l'Amérique, les cigarettes vont en Hollande et puis avec les camions vont en Bulgarie. L'État bulgare achète une cargaison de cigarettes directement des usines en Amérique et la fait décharger dans ses ports, c'est-à-dire Varna ou Bourgas. Ensuite, les armateurs—des Grecs mais les navires aussi sont grecs, toujours avec des pavillons différents—, par le biais de l'agence maritime, louent les bateaux déjà chargés avec les cigarettes que tu as déjà payées. Et tu as ton bateau. La marchandise se paye en dollars dans ces pays, donc il faut tenir compte du fait qu'à travers ces bateaux passe également le commerce en dollars de ces pays de l'Est qui, au niveau monétaire, sont mal barrés.*

*Moi j'ai été le seul à sortir de l'Albanie par voie de terre. Tout Santa Lucia le sait. Là-bas, tu ne pouvais pas sortir, c'était fermé. J'ai fait le plein d'eau, de gasoil; j'attendais seulement le départ du bateau. Et rien, il arrive un petit bateau en dehors du port de Durrës. Il m'appelle avec la radio VHF: c'était Michele des Tribunali<sup>22</sup>. Il m'appelle et il me dit: « Ils ont tiré sur Gaetano ».*

*Gaetano était le propriétaire du bateau où j'étais embarqué et pour qui je faisais office d'homme de confiance. Et j'ai répondu: « Maronna mia! et maintenant? Le bon arrive quand? » ça voulait dire « quand l'argent sera-t-il envoyé depuis la Suisse et qu'ils me feront partir? » Il y avait un bureau pour les télégrammes dans le port même. Mais jamais dehors, jamais... Toi, en Albanie, tu restais comme kidnappé, disons. Vu que le bateau ne bougeait pas, j'ai payé un militaire et je me suis caché dans un camion qui m'a ensuite amené à la frontière avec le Monténégro, mais à cette époque-là tout était la Yougoslavie. Là, j'ai parlé avec les gardes-frontière qui ne voulaient pas me laisser passer parce que j'étais sans visa et parce que je venais d'Albanie, qui, même si elle était communiste, était une ennemie de la Yougoslavie qui était aussi communiste. Je ne sais plus comment je l'ai convaincu celui-là, je lui ai donné des cigarettes, de l'argent, je lui ai promis je ne sais plus quoi... et finalement il m'a fait rentrer en Yougoslavie.*

On a eu l'occasion d'observer qu'au déclin du port franc de Tanger, les petites embarcations de conception militaire utilisées jusqu'à la première moitié des années 60 par la flotte contrebandière avaient été remplacées par des cargos capables de transporter des centaines de tonnes de tabac des ports de l'Europe du Nord aux zones d'attente en Méditerranée, de véritables bases de ravitaillement flottantes situées à la limite des eaux territoriales relayées par l'essaim de *hors-bords bleus*, qui embarquaient chacun un certain nombre de caisses de cigarettes en les déchargeant sur une large partie de la côte. Le fractionnement des cargaisons sur un nombre élevé de bateaux rapides permet en effet de réduire les risques de perte de la marchandise par la capture ou par le lancer en mer, éventualité qui constituait un risque non négligeable pour l'organisation contrebandière; la perte d'un ou deux petits hors-bords avec des petites dizaines de caisses

de cigarettes pouvait en fait être considéré comme un coût prévu et couvert largement par les grands profits du trafic. C'est un système qui provoquait une confusion dans le dispositif de contrôle et qui rendait problématique la surveillance des trafiquants. Il existait, en plus de cela, la coutume particulière du droit à la fuite: «la fuite était permise» disaient les contrebandiers, en entendant par là que la poursuite pouvait se terminer sans la capture du hors-bord capable – grâce à l'habileté du marin – d'échapper aux vedettes de la police.

À la fin des années 70, le temps de la tolérance et de la courtoisie marine réciproque prend fin. L'utilisation du «droit à la poursuite» devient de plus en plus fréquente avec, comme conséquence, la capture du bateau et la confiscation de la cargaison, permettant ainsi de constater légalement le lien direct entre les navires *mamma* et les *hors-bords bleus*. Les termes de la lutte entre les contrebandiers et les forces de l'ordre se durcissent, on assiste souvent à des échanges de tirs avec des mitraillettes automatiques ou au lancement de cocktails molotov en pleine mer. La réponse des contrebandiers ne tarde pas. Au début des années 80, la flotte contrebandière déplace ses «zones d'opération» dans les eaux de la mer Tyrrhénienne méridionale, près de la côte ionienne de la Calabre et dans le canal de Sicile. Avec la complicité des armateurs grecs propriétaires de navires de grandes dimensions battant pavillons de complaisance et armés d'équipages multinationaux engagés au Moyen-Orient et dans le Maghreb, le trafic de cigarettes se réorganise autour d'un système basé sur des cargos aux capacités encore plus grandes, capables de ravitailler directement en haute mer les *mamma*. Après avoir essuyé de nombreuses confiscations, les organisations font appel dès 1976 aux navires *nonna*, des bâtiments d'un tonnage supérieur à 600 tonnes, capables de s'arrêter pendant de longues périodes dans des positions à 150-200 milles des côtes. Ce sont des dépôts flottants pour les navires-mères, chargés à leur tour de transporter les cargaisons jusqu'aux points de rencontre avec les petits hors-bords. Le fractionnement ultérieur des cargaisons réduit encore plus les pertes en cas de capture, tandis que l'éloignement au large, dans les lieux sûrs des eaux internationales, des points de ravitaillement des *mamma*, protège les contrebandiers des interventions répressives de la police. Néanmoins, cet élargissement de la famille maritime de la flotte contrebandière ne dure guère. L'insistance des forces de l'ordre et le développement parallèle de la surveillance aérienne – opéré aussi par les avions militaires – ainsi que la possibilité de «certifier» la filiation entre *nonna*, *mamma* et *hors-bords bleus*, poussent les routes de la contrebande toujours plus vers l'Orient.

Déjà, dans les années 70, le port bulgare de Varna est la destination privilégiée pour le chargement des *mamma* grâce aux accords douaniers très avantageux entre les autorités bulgares et les usines de production de cigarettes: la présence fréquente d'émissaires napolitains et siciliens y est un fait reconnu. Mais c'est dans les années 80 que s'affirme le déplacement des bases logistiques du marché des *blondes* sur les côtes méditerranéennes de l'autre côté du rideau de fer. Grâce à la complicité des autorités albanaises et la connivence des yougoslaves, les ports de Bar, Durrës et Vlora deviennent le nouveau «front» du trafic des *blondes*, où les navires *nonna* sont ravitaillés par des cargaisons acheminés par voie de terre directement depuis l'Europe du Nord. Une fois chargées, se déplaçant de peu de milles et en s'arrêtant dans les eaux territoriales des états des Balkans réal-socialistes, les *mamma* ne peuvent plus être confisquées par les douanes italiennes et fournissent ainsi, sans être dérangées, les hors-bords qui arrivent directement des ports voisins des Pouilles. La courte distance qui sépare l'est et l'ouest de l'Adriatique permet à chaque petit bateau d'effectuer aussi deux voyages dans la même journée. Cette stratégie se révèle efficace tant que les *hors-bords bleus* napolitains sont nombreux à être

transférés dans les ports des Pouilles de Bari, Brindisi et Tarante: dans le détroit d'Otrante débute ainsi la dernière période de la lutte entre la flotte contrebandière et les forces de l'ordre. Il s'agit d'une phase qui se terminera au seuil des années 2000, en délaissant l'espace marin de la Méditerranée pour une bataille terrestre se jouant sur le territoire italien par des voitures blindées dotées de rostrs et par des coups de feux faisant plusieurs victimes. En outre, durant cette période, l'action normative et la pression de l'Union européenne sur l'industrie du tabac ont comme conséquence la perte rapide des marges de profit de la contrebande des *blondes*. Mais c'est une autre histoire, d'un autre temps, où la contrebande n'a plus qu'un rôle résiduel à l'intérieur des trafics criminels, un temps où les cigarettes ont cédé leur propre espace sur les navires et les bateaux aux stupéfiants et aux être humains fuyant les guerres et la misère.

Naples, Marseille, l'histoire se répète...

Tout le système logistique de la contrebande a modelé la structure urbaine de la ville de Naples. À travers l'utilisation du territoire et de la mer, de nouveaux lieux urbains ont été créés, faisant de Naples un réseau stratifié et uni qu'aucune planification urbaine moderne n'aurait pu organiser avec une telle efficacité. Le Corbusier, maître de la modernité, parlait d'une «obligation de l'ordre» par l'utilisation d'un «tracé régulateur», assurance contre l'arbitraire et pour la satisfaction de l'esprit<sup>23</sup>. Un tracé moderne qui devrait nous protéger de l'arbitraire en nous imposant un concept spatial homogène, un modèle unique et reproductible: il n'y a pas de surprise dans la ville moderne, tout est réglé à l'avance par un dessin rationnel. Mais pour cette idée moderne d'effacement de l'aléatoire et de l'arbitraire, la Méditerranée des villes opaques, poreuses et invisibles est un aveu d'impuissance. Le cas de Naples nous permet de changer le discours et de déplacer le regard du tracé régulateur vers l'utilisation réelle des espaces publics et privés. À l'architecture lisse et transparente de la modernité, la ville méditerranéenne répond par un «droit à l'opacité», et cette réponse est donnée par les faits, par l'usage collectif et spontané de l'espace urbain. À l'époque de la contrebande, une grande «usine» diffuse a occupé la ville, de la mer jusqu'à la périphérie, et cela a été rendu possible grâce à la spatialité complexe préexistante de la vieille ville millénaire que l'industrie de la contrebande n'a fait qu'exploiter et sublimer. La baie de Naples, icône mondiale du paysage napolitain, panorama incontournable de la *Grand Tour* des siècles précédents, s'est transformée pendant plusieurs décennies en une grande industrie informelle à ciel ouvert. Les calanques, les grottes, les plages, les abris suggestifs de la côte napolitaine sont devenus fonctionnels en vue d'une utilisation tertiaire de la mer. La post-modernité s'est présentée avec l'activité économique de la contrebande, par un compromis entre l'histoire et l'économie sans passer par la case de la *tabula rasa* de la modernité.

Aujourd'hui, les activités illégales liées à la contrebande de cigarettes ont presque disparu, un nouveau cycle a débuté à partir des années 90, quand le secteur du tourisme a commencé à s'imposer sur la ville. Le cas de Naples n'est pas isolé en Méditerranée. Si la modernité n'a pas réussi à lisser l'opacité urbaine méditerranéenne, c'est l'économie liquide du tourisme qui essaie aujourd'hui de gérer l'arbitraire. À Tanger, Naples, Marseille, Istanbul, Barcelone, Gênes, Athènes... le tourisme est en train de changer le paradigme urbain du front de mer, les marinas et les ports de plaisance occupent désormais les espaces des côtes laissés incontrôlés pendant des siècles. La mer et les côtes jadis exploitées et utilisées par l'industrie pour leurs fonctions à l'intérieur du système économique de la contrebande sont aujourd'hui soignées et nettoyées pour être mises au service du tourisme. Le petit port de Santa Lucia, d'où les *hors-bords bleus* partaient, est aujourd'hui une marina.

les poursuites autour de Capri, Procida et Ischia ont laissé la place aux tours guidés des bateaux de plaisance. Les opérations de *restyling* et de « régénérations urbaines » imposent de nouvelles règles d'utilisation. Dans ce cadre, la Méditerranée est de plus en plus réduite à un imaginaire stéréotypé rempli d'orientalismes qui la voudrait comme un corps uni et homogène. Il faudrait peut-être la considérer à nouveau comme un réseau hétérogène d'échanges entre des villes unies par un destin analogue. C'est ici et maintenant que nous pouvons lire l'utopie de la Méditerranée, qui invente et propose des formes inédites d'utilisation de l'espace, une autre manière de traiter

les lieux de la contemporanéité dans l'invisibilité, l'opacité et la porosité. La contrebande des cigarettes réapparaît à Marseille ces derniers temps. Il s'agit d'un nouveau type de commerce, moins enraciné que le précédent. La marchandise arrive d'Algérie en utilisant les ferrys, en petits envois. L'espace urbain des quartiers du centre est occupé par les vendeurs à la sauvette : à Noailles, Belsunce et à la Joliette, les appels « Marlboro, Marlboro... » lancés dans la rue évoquent les mêmes cris que ceux des rues de Naples autrefois, une histoire qui se répète dans le temps long de la Méditerranée, malgré les bouleversements et les mutations rapides subis par les villes.

01. Walter Benjamin, « Neapel », in *Opere Complete II, Scritti 1923-1927*, Turin, Einaudi, 2001, p. 5.

02. Comme par exemple les écrivains américains Peter Orlovsky, Jack Kerouac et William S. Burroughs..

03. Acronyme qui indique la structure du bureau *Stampa Informazioni Statistica* (Presse, Informations, Statistiques) dépendant du service de renseignement international des Gardes des Finances (Douanes). Cf. Gen. Pierpaolo Meccariello, « Le Strategie della Guardia di finanza nella lotta al contrabbando marittimo », in *Il Contrabbando sulle coste del Tirreno ed a Napoli (1950-1985). Actes du colloque organisé par le Museo Storico della Guardia di Finanza, Salone d'Onore—Comando Generale*, Rome, le 21 mars 2006, p. 6.

04. Gen. Aldo Fossati, « Il Contrasto del contrabbando da mare nel golfo e nella città di Napoli », in *Il Contrabbando sulle coste del Tirreno ed a Napoli (1950-1985), Actes du colloque organisé par le Museo Storico della Guardia di Finanza, Salone d'Onore—Comando Generale*, Rome, le 21 mars 2006, p. 6.

05. Ali Bey, *Voyages d'Ali-Bey el Abbassi (Domingo Badia y Leyblich) en Afrique et en Asie: pendant les années 1803, 1804, 1805, 1806 et 1807 (rédigé par Roquefort)*, Paris, P. Didot, 1814, tome I.

06. Walter Benjamin, A. Lacis, « Neapel », *Frankfurter Zeitung*, 19 août 1925.

07. Ferdinand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 1949.

08. *Spallone* ou « Grande épaule » est le terme utilisé pour désigner les contrebandiers frontaliers actifs dans les zones alpines entre le France, l'Italie et la Suisse. Ils utilisaient les chemins de montagne en chargeant la marchandise dans des sacs à dos avec une grande capacité. Cf. Aldo Pomini, *Memorie di un contrabbandiere*, Turin, Einaudi, 1975.

09. Tous les récits cités en italique dans l'article ont été recueillis et enregistrés par les auteurs dans la ville de Naples entre 2015 et le 2016 avec des personnes actives dans le trafic de la contrebande de cigarettes et impliquées dans différents rôles et responsabilités.

10. Gen. C.A. Pierpaolo Meccariello, « Le Strategie della Guardia di finanza nella lotta al contrabbando marittimo », in *Il Contrabbando sulle coste del Tirreno*

*ed a Napoli (1950-1985), Actes du colloque organisé par le Museo Storico della Guardia di Finanza, Salone d'Onore—Comando Generale*, Rome, le 21 mars 2006, p. 64.

11. Isaia Sales, *Le Strade della violenza. Malviventi e bande di camorra a Napoli*, Naples, L'Ancora del Mediterraneo, 2006, p. 52.

12. Le terme *hors-bords bleus (motoscafi blu)* désigne les embarcations rapides des contrebandiers napolitains, rapides et peintes en bleu pour se fondre dans la mer, le terme devient d'utilisation courante et l'image fait désormais partie de l'iconographie de la contrebande en Méditerranée.

13. Petit logement napolitain typique composé d'une pièce au rez-de-chaussée (NDT).

14. Perroquet en italien (NDT).

15. *Domenica In* est une émission de télévision populaire diffusée par la RAI depuis le 3 octobre 1976.

16. Le récit des échanges par radio se base sur des sources orales recueillies par les auteurs et sur les enregistrements audiovisuels originaux réalisés à bord des *hors-bords bleus* contenus dans le film documentaire *Contrabbandieri di sigarette a Napoli*, de Renato Parascandolo, produit par la RAI dans la rubrique d'enquête « Cronaca » en 1978.

17. Nicola Guarino, « Sigarette di Contrabbando: il traffico illecito di tabacchi a Napoli dal dopoguerra agli anni '90 », in Gabriella Gribaudi (sous la dir.), *Traffici Criminali. Camorra, Mafie e reti internazionali dell'illegalità*, Turin, Bollati Boringhieri, 2009. p. 90-111.

18. Gen. Aldo Fossati, « Il contrasto del contrabbando da mare nel golfo e nella città di Napoli », in *Il Contrabbando sulle coste del Tirreno ed a Napoli (1950-1985), Actes du colloque organisé par le Museo Storico della Guardia di Finanza, Salone d'Onore—Comando Generale*, Rome, le 21 mars 2006, p. 94.

19. « Chomeurs Organisés » (NDT).

20. Terme signifiant grand-mère (NDT).

21. Eric Hobsbawm, *L'Âge des extrêmes. Histoire du court XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, André Versailles, 2008.

22. *Tribunali* est un quartier de Naples (NDT).

23. Le Corbusier, *Vers une architecture*, Paris, Crès, 1923.

	Auteurs	Textes	Images
105	Aguirre Rodríguez, José I. Carnicer Guzmán, Carlos J.	Architecture hyperlocale: Juan Domingo Santos et L'École de Grenade	4, 7, 10.3, 11.2, 12.3, 13.1, 13.3, 20.3, 20.4, 22, 30.1, 30.3, 56.5, 60.3, 60.4, 62.2, 62.3, 62.4
108	Amont, Logan	Une maison imaginaire en Sardaigne	100.1, 100.2, 103
109	Anselmo, Marcello Nocera, Ugo	La contrebande en Méditerranée. Une histoire de la mer, des hommes et des villes	
118	Avalanche	La Méditerranée au milieu de la mer	42.1, 67.1, 79.1, 83.2
121	Bastianelli, Boris	Imago Mundi, au regard de l'espace pur	
124	Béboux, Philippe et Bender, Stephanie	Le Gaou Bénat, ou la poétique singulière d'un paysage méditerranéen habité	8.1, 8.3, 12.2, 33.1, 33.2, 36.3, 58.2, 58.3, 59.1, 60.1, 60.2, 77.1, 77.2, 82, 86.1, 88.1, 98.1, 98.2
130	Belot, Grégoire et Boorgeil, Geert	Konopeion, architectures coniques dans le cinéma de Jean-Daniel Pollet	56.4, 56.6, 59.2, 59.3, 79.3
137	Bertini, Viola	Réveil égyptien, identité et poétique dans les dessins d'Hassan Fathy	1.2, 79.2, 84.3, 84.5, 84.6, 85.1, 85.2, 86.2, 86.3
139	Brunet, Gaëtan Valadié, Chloé	Récits contemporains avec le paysan toscan	8.2, 9, 10.1, 10.2, 10.4, 11.1, 36.4, 36.5, 64.6, 76.3, 80.3, 80.4, 95.2
143	Cobos Álvarez, Sergio Estudio Periferia	Aspects du paysage méditerranéen: la Maison Rudofsky à Frigiliana	56.1, 56.2, 56.3, 65.2, 84.1, 84.2, 97.1
	Debat, Aurélien	Lignes d'horizon	88.4, 89, 90.2, 91.1
145	De Luca, Erri	Mare Nostro, Preghiera laica. Notre Mer, Prière laïque	
145	Faraguna, Andrea	L'horizon en promenade. Contrôle de la forme et de la pensée dans l'œuvre de Francesco Venezia	18.1, 19.4, 20.2, 21.2, 21.3, 62.1, 83.1, 83.3, 88.3
	Floc'h, Nicolas	Structures immergées	43 – 52
148	Fontana Antonelli, Giovanni	Cinq doigts – La valeur de l'activité manuelle à l'époque digitale au Moyen-Orient: expériences d'architecture, d'aménagement du territoire et de conservation en Palestine	17.2, 18.2, 18.3, 18.4, 19.1, 19.2, 20.1
	Gratacap, Samuel	Empire	23 – 28
151	Groupe IAM	Stratégies méditerranéennes pour la régénération architectonique du bord de la mer	13.2, 31
154	Lacoudre, Iris Sineau, Camille	Vingt récits géographiques	32.2, 37
	Leccia, Ange	Jamais la mer ne se retire	68 – 75
156	Maréchal, Victor	Hyper-villa	39.4, 39.5, 39.6
158	Marginal Studio	Lieux du conflit aux périphéries de l'Europe	14.1, 34.1, 38.1, 38.2, 81.1, 81.2, 90.1
159	Marin, Brigitte	Entre isolement et connexion, les possibles d'une île: Santo Stefano	88.2, 91.2, 91.3, 91.4, 98.4
166	Masiero, Roberto	Atlantropa – Projeter le monde Géopolitiques et empires	10.5, 36.1, 36.2, 39.1, 58.1, 80.1, 80.2, 80.3
169	Mercuriali, Mathieu	Les travaux de Polyphème	5, 12.1, 39.3, 40.2, 41.2, 64.1, 64.2, 64.3, 64.4, 64.5
172	Monsaingeon, Lucas	Méditerranée(s)	92
173	Onaner, Can	Retour sur l'atmosphère suspendue des places	
178	Périssé, Clément	Architecture et archéologie au service de l'apostolat colonial israélien	
181	Point Supreme	Villes archipels	19.3, 39.2, 65.4, 102.3
181	Ragoucy, Océane Roberties, Emmanuelle	Pirates en mer, sur terre, en architecture, par temps de crise	
185	Traumnovelle	Ôde à la joie	1.1, 21.1, 30.2, 41.1, 42.2, 63, 64.7, 65, 67.2, 94.2, 102.2
187	Typical Office	Vers une nouvelle espèce de paysage Histoire photographiée	1.3, 2.1, 2.2, 3, 14.2, 15.1, 16, 17.1, 99, 100.3, 100.4, 101
189	Van Daele, Galaad	Des tells, empreintes dans l'argile, figures-limites	2.3, 6, 15.2, 29.1, 29.2, 34.2, 54, 55.1, 55.2, 55.3, 76.1, 76.2, 76.4, 87.1, 87.2, 87.3, 96, 104
194	Villa, Federico	Stillness	32.1, 35, 40.1, 41.3, 53, 57, 59.4, 61, 66, 78, 85.2, 93.1, 93.2, 94.1, 95, 97.2, 102.1