

Florian MANET

# THALASSOPOLITIQUE DU NARCOTRAFIC INTERNATIONAL

LA FACE CACHÉE DE LA MONDIALISATION ?

Préface de Jean-Philippe LECOUFFE

Postface de Pierre VERLUISE





*Avec le soutien exceptionnel de :*



« Le Code de la propriété intellectuelle du 1<sup>er</sup> juillet 1992 in terdit expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. »

© Editions EMS, 2024

Nous rappelons qu'il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement sur quelque support que ce soit le présent ouvrage sans autorisation de l'auteur, son éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC), 20 rue des Grands-Augustins, 75006 Paris (Code de la propriété intellectuelle, articles L. 122-4, L. 122-5 et L. 335-2).

ISBN : 978-2-37687-999-2

# THALASSOPOLITIQUE DU NARCOTRAFIC INTERNATIONAL

LA FACE CACHÉE DE LA MONDIALISATION ?

**Florian MANET**

*Préface de Jean-Philippe LECOUFFE,  
Directeur exécutif adjoint Opérations, EUROPOL*

*Postface de Pierre VERLUISE,  
fondateur du DIPLOWEB.COM*

*Au major Jean-Christophe BOLLOCH, officier de police judiciaire  
de la Section de Recherches de Bretagne, décédé en service,  
le 25 octobre 2023, sur l'autoroute A13,  
à hauteur de la commune du Perrey, dans l'Eure,  
alors qu'il prenait part à l'interpellation  
d'un convoi de narco-trafiquants.*

*Au Colonel François DÉSPRÉS, prématurément parti  
le 2 décembre 2023, qui m'a transmis sa passion  
de la police judiciaire et dont le rayonnement personnel m'a  
fortement impressionné.*

# Sommaire

Remerciements .....	9
Propos liminaire.....	11
Préface “ <i>Make Europe Safer</i> ” .....	13
Introduction .....	17

## Chapitre 1. Le narcotrafic, moteur des activités criminelles ?

1. Essai de définition du narcotrafic.....	21
1.1. Une approche générique du narcotrafic.....	21
1.2. Une chaîne de valeur centrée sur le consommateur... ..	22
1.3. ...qui génère un écosystème criminel prolifique.....	23
1.4. Un chiffre noir masque la réalité d'un phénomène en expansion.....	28
1.5. Le narcotrafic maritime, solution logistique sécurée et agile ?.....	29
2. Un marché mondial des drogues en nette expansion.....	31
2.1. « Partout, tout, tout le monde ».....	31
2.2. Explosion de la production mondiale de drogue.....	33
2.3. Des laboratoires implantés en Europe ? .....	35
2.4. Impact de la crise sanitaire : simple bilan de fonctionnement ou évolution durable du marché du narcotrafic ?.....	38

## Chapitre 2. La maritimisation du trafic de drogue en réponse à un marché mondial en expansion ?

1. Les vecteurs maritimes, solution logistique de cette économie souterraine.....	43
1.1. Le cabotage local ou la logistique du dernier mille.....	43
1.2. Le rayonnement régional.....	45
1.3. Flag out et Flag Shopping, les défis du suivi des flottilles.....	46
1.4. L'expédition internationale, entre autonomie stratégique et contamination systémique des flux logistiques.....	48

2. L'hybridation des gens de mer : l'exemple des flottilles de pêche, objet de toutes les séductions.....	49
3. L'innovation technologique au service du crime.....	51
3.1. Des bureaux d'étude et des ateliers clandestins au cœur de l'Amazonie.....	51
3.2. Une flotte de « Narco-Sub » à l'assaut des océans.....	52
3.3. L'Espagne, narco-chantier naval ?.....	55
3.4. La torpille sous-marine, emblème de la furtivité.....	55
4. À la conquête de marchés de consommation internationaux.....	56
4.1. Des techniques de contamination du fret maritime très audacieuses.....	56
4.2. Le droit international de la mer à l'épreuve du narcotrafic.....	65
4.3. La mer comme zone tampon.....	67

## Chapitre 3. Une thalassopolitique des flux illicites

1. Une cartographie criminelle fondamentale mais complexe à dessiner.....	71
2. Une variété de routes maritimes, révélateur des intentions des commanditaires ?.....	73
2.1. Des itinéraires imposés par le milieu maritime.....	74
2.2. Des escales déterminées par des appuis criminels.....	77
3. L'Amérique du Sud, laboratoire de la <i>logistisation</i> du monde ?.....	78
3.1. La Colombie, au cœur de la production mondiale de cocaïne.....	81
3.2. Le Pérou, deuxième producteur mondial de coca et porte de sortie de la production de la Bolivie.....	83
3.3. Bolivie : une production de la feuille de coca sous contrôle ?.....	90
4. Les eldorado criminels à conquérir.....	93
4.1. La Péninsule ibérique, avant-poste du narcotrafic international ?.....	94
4.2. L'industrialisation des importations de cocaïne : l'heure du conteneur et le choix de la Rangée Nord-européenne.....	96
5. Les zones de rebond, second souffle des flux primaires ?.....	100
5.1. L'Amérique du Sud, tremplin logistique vers l'international ?.....	100
5.2. L'Afrique, au cœur d'un mécanisme international de rebond multiproduits.....	109
5.3. La Macaronésie, point chaud du narcotrafic atlantique ?.....	117
5.4. Le canal du Mozambique, point chaud des échanges multiproduits ?.....	119

## Chapitre 4. Les nouvelles tendances du narcotraffic international

1. Une bourse mondiale d'échange de substances psychotropes.....	121
1.1. L'héroïne.....	121
1.2. Le Captagon, exemple de dynamique des drogues de synthèse.....	124
1.3. Cannabis et cocaïne, l'actuel troc des drogues entre l'Afrique et l'Amérique du Sud ?.....	125
2. Le phénomène de la tache d'huile : le Cône Sud, nouvel eldorado des narcotrafiquants ?.....	125
3. L'océan Indien, carrefour des influences ?.....	131
4. Tech et narcotraffic maritime.....	133
4.1. Les drones sous-marins, vecteurs de l'autonomie logistique ?.....	133
4.2. Les cyber-attaques, évolution irrésistible des modes opératoires ?.....	135
4.3. Les crypto-actifs, facilitateurs des transactions et acteurs de la confiance ?.....	137

## Chapitre 5. La thalassocratie criminelle, acteur démasqué du narcotraffic international ?

1. La Thalassocratie criminelle, membre actif de la criminalité organisée ?.....	141
1.1. Une incarnation maritime de la criminalité organisée ?.....	141
1.2. La corruption, critère de succès des opérations ?.....	145
1.3. Des ports maritimes infiltrés par des narco-organisations ?.....	147
2. Thalassocratie criminelle et capitalisme criminel.....	148
2.1. La thalassocratie criminelle, une entreprise partenariale.....	148
2.2. Les circuits tortueux du blanchiment.....	151
2.3. Des marchés en prospective ?.....	154
3. Les temps historiques : les pères fondateurs.....	155
3.1. La mafia italienne, précurseur de la dé-cartélisation colombienne.....	157
4. L'uberisation contemporaine.....	158
4.1. Les groupes criminels albanais, puissance émergente ?.....	159
4.2. Les cartels sud-américains toujours actifs en Europe ?.....	165
5. Quels impacts du narcotraffic sur les villes portuaires ?.....	166
5.1. Un sujet de recherche à approfondir.....	166
5.2. Ségrégation des espaces mais une communauté de destin ?.....	166
5.3. La face émergée d'un écosystème polycriminel.....	168
5.4. L'Amérique du Sud ou la concentration du risque.....	169
5.5. L'Europe du Nord face aux réalités sud-américaines.....	171

## Chapitre 6. L'infrastructuration des relations internationales : le port, le navire et les EVP

1. Une « logistisation », fille de la globalisation.....	175
1.1. Le monde mis en boîte.....	176
1.2. La data mise en boîte ?.....	178
1.3. Le porte-conteneurs, symbole du gigantisme maritime.....	179
2. Une reconfiguration de l'échiquier maritimo-portuaire contemporain ?.....	180
3. Quelles conséquences en matière de sûreté ?.....	183
4. Apport et atout du capitalisme maritime : le marché de l'occasion 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> main.....	186

### Conclusion.

#### Une globalisation criminelle irrépressible

1. Une globalisation criminelle irrépressible.....	189
2. La thalassocratie criminelle menace-t-elle les géants du maritime ?.....	190
3. Les relations internationales sont-elles vulnérables au narcotrafic ?.....	192
4. Le combat contre le narcotrafic appelle une approche pluridisciplinaire.....	193
5. Thalassopolitique et géopolitique.....	197
Postface.....	199
Bibliographie.....	203
Table de figures.....	205



## Remerciements

Aux Éditions EMS pour le soin particulier apporté à mettre en lumière cette réflexion personnelle et à valoriser ce travail d'écriture. Votre professionnalisme comme votre écoute constante ont été précieux !

À la Fondation SEFACIL et à ses fidèles donateurs qui illustrent la pertinence de sa raison d'être, à savoir stimuler et rendre accessible une démarche prospective dans les secteurs maritimes, portuaires et logistiques. Je les remercie très sincèrement pour l'opportunité qu'il m'est ainsi offerte de partager au plus grand nombre ces réflexions maritimes.

À son Délégué général, Yann ALIX, infatigable ambassadeur du monde maritime et portuaire, qui, une nouvelle fois, a démontré son audace, sa force de conviction et sa clairvoyance. Son enthousiasme et son esprit d'équipage ont été de précieux encouragements à formaliser nos réflexions communes. Je le remercie très chaleureusement pour sa confiance une nouvelle fois répétée !

À Vincent JACQUEMART et Romain BORDENAVE, fondateurs d'IRENA. Leur soutien indéfectible et le partage de leur expérience d'acteurs reconnus de la sûreté internationale ont permis à ce livre d'arriver à bon port et d'être disséminé au-delà des frontières.

À Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC), Organisation non-gouvernementale pleinement engagée dans la prévention du crime organisé transnational. Sous l'impulsion bienveillante de sa directrice-adjointe, Tuesday REITANO, GI-TOC soutient une édition en langue anglaise de cette Thalassopolitique du narcotrafic afin que cette pierre supplémentaire contribue à renforcer une stratégie globale indispensable face à ces enjeux sécuritaires vitaux pour nos sociétés.

Au général d'armée (2S) Jean-Philippe LECOUFFE, directeur exécutif adjoint Opérations de l'Agence de police européenne, Europol, pour son éclairage introductif et son engagement constant pour « rendre l'Europe plus sûre ».

À Pierre VERLUISE qui me fait l'honneur de clôturer cette navigation sur les eaux troubles du crime par des considérations géopolitiques. Sa bienveillance et l'intérêt porté aux choses de la mer dans les colonnes du DIPLOWEB, premier site de géopolitique français, sont pour moi particulièrement stimulants. Qu'il soit très sincèrement remercié pour ses conseils et sa délicatesse.

Aux enquêteurs de police judiciaire de la Gendarmerie nationale, spécialement ceux des Sections de Recherches que j'ai eu l'honneur de commander au sein de la Gendarmerie maritime et en Bretagne. J'ai eu le privilège de partager leur vie, leurs espoirs et leurs inquiétudes, leurs sens du service public et, surtout, leur passion. Qu'ils en soient tous très sincèrement remerciés !

J'associe naturellement à cette reconnaissance Ronan KERBIRIOU, cartographe, Sjoerd TOP, directeur exécutif du MAOC, Iris PHILIPPE, Sabah ZRARI, directrice exécutive de l'Institut International des Ports et des Villes (IIPV), les lieutenants-colonels Pascal LHOUTELIER et Christophe BÉGARD, le capitaine Hugues SERANDON, Claude CLAVEL, Damien FERRE et Éric TOUFLET, enquêteur maritime, Manuel RODRIGUEZ, expert principal de CIVIPOL. Leurs conseils et leurs observations m'ont été très utiles au-delà même de leurs amicaux encouragements.

Je salue aussi naturellement les magistrats, acteurs clés de ce combat contre le crime, avec qui de belles réussites judiciaires ont pu être rendues possibles contre vents et marées du Pacifique ! Merci, en particulier, à messieurs Baudoin THOUVENOT et Jean-Michel GENTIL, pour la qualité de notre relation et pour la profonde confiance qu'ils m'ont accordée dans la conduite d'enquêtes exceptionnelles.

Je n'oublie pas Louis JOCHAUD du PLESSIX, mon cher beau-frère, capitaine au long cours, pour ses éclairages et son partage d'expérience exceptionnel.

À Anne-Sophie ROUXEL et Eve MARTY qui m'ont accompagné – avec une sincère bienveillance – dans ce travail d'écriture, thérapie merveilleuse de mes passions et de mes tourments. Qu'elles en soient profondément remerciées tant leurs soutiens délicats et patients ont été bienvenus pour la finalisation de cet ouvrage.

Enfin, j'adresse mes ultimes remerciements à ma famille, mon épouse comme mes enfants qui ont accepté, avec compréhension, patience et indulgence, les nombreuses heures passées à lire, rédiger et relire ces lignes. Ce travail a été aussi l'occasion d'une belle complicité familiale. Merci infiniment à chacun d'entre eux !

# Propos liminaire

*Dr. Yann ALIX - Délégué Général - Fondation SEFACIL  
Le Havre, le 15 juin 2024*

De la diffusion des vins Romains sur le pourtour méditerranéen aux premières expériences psychotropes lors des découvertes des Amériques jusqu'aux laudanum d'opium des apothicaires britanniques ; un point commun historique : le vecteur maritime comme connecteur d'exotismes tabous, voire interdits.

De la première Révolution industrielle naît l'émancipation des drogues et de leurs usages avec l'alcool et le tabac comme premières substances de la démocratisation des consommations. De cette même première révolution la voile se mue en vapeur avec des capacités nautiques qui démultiplient les connectivités intercontinentales et intensifient les opportunités d'échanges et de commerce des drogues.

Le narconomadisme s'est « thalassocritisé » avec la globalisation marchande et la maritimisation des échanges commerciaux internationaux. Le XXe siècle restera comme celui qui a vu un changement radical d'échelles dans la circulation des drogues. La première échelle est géographique avec une globalisation des productions et surtout des consommations qui tissent des réseaux de circulation qui couvrent assurément tous les lieux anthropisés de la planète. La deuxième échelle est temporelle avec une réduction du couple espace-temps qui s'explique par la troisième échelle, celle de la logistique. En effet, la multiplication par 20 des trafics maritimes depuis 1950 (pour dépasser les 11 milliards de tonnes métriques) exige des capacités d'emport toujours plus importantes (environ 100 000 navires marchands en 2023). Cette disposition de capacité et l'intensité des fréquences de services par la vitesse d'exploitation des navires démultiplient les opportunités d'exportation et d'importation des drogues. Elles rendent le temps entre le producteur et le consommateur toujours plus contraint. Elles fiabilisent des circuits qui misent sur les économies d'échelle et d'envergure pour réduire les pertes sèches issues des saisies.

La maritimisation du commerce de la drogue se caractérise par une augmentation quasi constante des volumes et des valeurs comme le révèle avec justesse et rigueur l'analyse du colonel Manet. Les ports, lieux de rupture, de stockage et de transferts, constituent les nœuds indispensables d'une massification des arrivées maritimes et d'une dispersion des distributions terrestres. Le conteneur, l'internet et le smartphone constituent les trois piliers d'une thalasso-démocratisation des drogues mondiales. L'opacité des 850 millions de conteneurs manutentionnés dans tous les terminaux maritimes du monde en 2023 facilite et fluidifie les narcotraffics. L'usage de l'intelligence artificielle et du data mining peut autant servir les multiples services de lutte contre les trafics... que les cartels eux-mêmes. Ces derniers utilisent déjà les outils d'intelligence économique et stratégique pour calculer en temps réel la somme de tous les risques inhérents au passage d'une cargaison par une route maritime, un navire, un conteneur et une série de ports. Les cartels les plus puissants sont des multinationales qui ont les moyens de leurs ambitions. Ils peuvent autant recruter les meilleurs cerveaux pour simuler les optimums logistiques que corrompre par la menace et la terreur tous les corps de métiers qui interviennent dans les chaînes de valeur internationales.

La croisière et la plaisance, dans le sillage de leur démocratisation, constituent un autre canal océanique pour assurer dans la plus grande discrétion les acheminements intercontinentaux. Les petites marinas disséminées en Afrique Atlantique deviennent autant de points névralgiques d'organisations quasi-savantes pour distribuer les flux narcotiques vers les marchés européens et méditerranéens. Une fois encore, le bateau devient un contenant aussi discret que diffus. Et les plaisanciers peuvent devenir des complices aussi malléables qu'inconscients face aux risques et dangers encourus.

La thalassopolitique du narcotrafic disséquée avec précision par le colonel Manet met en garde contre les potentielles dérives géopolitiques avec son lot de déstabilisation démocratique. Des systèmes insulaires caribéens à ceux de l'Afrique de l'ouest, les routes de la drogue relient souvent des États qui apparaissent démunis face aux enjeux, ne disposant ni des politiques et des moyens de leur politique pour faire face aux tentations corruptives. L'asservissement économique et l'assujettissement politique caractérisent des situations dangereuses avec des risques d'épanchements géopolitiques régionaux, larvés la plupart du temps dans les bastions portuaires. Le cas de Port-au-Prince en Haïti en est la pire illustration contemporaine.

La fondation SEFACIL, premier laboratoire d'idées prospectives et stratégiques au service des secteurs maritime, portuaire et logistique, se réjouit d'avoir été choisie par le colonel Manet pour la diffusion la plus massive que possible de cet essai remarquable. Puissions-nous participer ensemble à la conscientisation du Monde et ainsi faire en sorte que le narcotrafic thalassocratique ne soit plus la face cachée et obscure d'une mondialisation encore heureuse.

# Préface

## “Make Europe Safer”

*Général de corps d'armée (2S) Jean-Philippe LECOUFFE  
Directeur exécutif adjoint Opérations, Europol*

« Pour une Europe plus sûre » : telle est la devise d'Europol, agence de l'Union européenne pour la coopération des services répressifs.

Depuis son siège à La Haye, aux Pays-Bas, Europol appuie aujourd'hui les services d'investigations des États membres à prévenir et à lutter contre toutes formes de criminalité organisée, graves et internationales, contre la cybercriminalité et contre le terrorisme.

Mais qui se rappelle qu'à l'origine, en 1993, l'agence est née pour lutter contre le trafic de drogue sous la forme d'une « Europol Drugs Unit »... Aujourd'hui, plus que jamais, la lutte contre les trafics internationaux de produits stupéfiants reste une priorité.

En effet, le renseignement criminel mis à disposition de Europol démontre que la menace a gagné en dangerosité et mine nos sociétés démocratiques. Grâce à l'interception des principales messageries chiffrées de communication utilisées par les réseaux internationaux de trafiquants – des opérations complexes conduites, en particulier par la France et les Pays-Bas avec l'appui d'Europol, avec les dossiers ENCROCHAT par la gendarmerie et SKY ECC par la police – des informations cruciales ont été obtenues sur l'ampleur et le caractère global de ces trafics, sur l'importance majeure du vecteur maritime et ont révélé les enjeux de sécurité internationaux en lien avec le narcotrafic.

Car ce sont des moyens exceptionnels qui ont été, et sont toujours mobilisés au travers d'une Task Force opérationnelle (OTF) constituée d'enquêteurs de tous les États-membres impliqués et reliée au réseau des officiers de liaison qui, dans les locaux d'Europol, traite et analyse des millions de messages

échangés par plusieurs milliers de cryptophones dédiés. Ces analyses ont conduit à ouvrir plusieurs centaines d'enquêtes partout dans le monde, qui ont permis à ce jour d'arrêter plus de 10 000 criminels, de saisir des millions d'euros en cash ou sous toute forme d'avoirs criminels et de saisir à terre, mais surtout en mer et dans les ports des centaines de tonnes de drogues.

Europol a soutenu, et continue de soutenir ces enquêtes internationales complexes et exceptionnelles grâce à la mobilisation de capacités opérationnelles et techniques à haute valeur ajoutée et à son expertise en matière de coordination internationale des enquêtes. Il faut ici rendre hommage au travail de tous les enquêteurs des États membres et des pays partenaires, mais aussi aux experts, analystes et spécialistes d'Europol au sein du Centre Européen de Cybercriminalité (EC3), du Centre européen de lutte contre la Criminalité Organisée (ESOCC) dont relève l'Unité Drogue et du Centre européen de lutte contre la délinquance économique et financière (EFECC). En outre, Europol coopère en permanence avec les autres agences européennes, dont en premier lieu EUROJUST, l'agence de l'Union européenne pour la coopération judiciaire pénale basée également à La Haye ou encore l'Agence européenne de lutte contre la Toxicomanie et addiction (EMCDDA) et le Centre d'Analyse et de Coordination Opérationnelle Maritime (MAOC) localisés à Lisbonne (Portugal).

Plus que jamais, la lutte contre les trafics de produits stupéfiants est l'une des principales priorités de l'Union européenne, réaffirmée dans le cadre du cycle politique 2022-2025 et formalisée par la plateforme multidisciplinaire contre les menaces criminelles (EMPACT). Cette méthodologie désormais éprouvée organise et structure la lutte contre la grande criminalité internationale au niveau européen. Quatre étapes clés garantissent l'efficacité de la lutte contre ces menaces criminelles qui affectent la stabilité de l'espace européen : évaluation de la menace au travers du SOCTA, *Serious Organised Crime Threat Assessment*, rapport phare d'Europol tous les 4 ans ; priorisation des menaces ; définition de plans d'action opérationnels et, enfin, évaluation indépendante à chaque fin de cycle ; le tout permettant d'éclairer les décisions politiques et d'orienter le prochain cycle EMPACT.

C'est donc avec beaucoup d'intérêt que nous voyons les travaux du colonel Florian MANET lever un coin du voile sur un volet stratégique des trafics internationaux et mondialisés de stupéfiants : le processus logistique par voie maritime. Beaucoup de ces produits stupéfiants ont en effet, à un moment ou un autre, pris la mer en vue de leur transport des aires de productions aux marchés de consommation.

Fort d'une rare expérience personnelle de chef d'un service d'investigation spécialement adapté au milieu maritime, il expose avec pédagogie les ressorts des chaînes d'approvisionnement mondialisées et les modalités du transport maritime. Il dévoile de manière très documentée les modes

opératoires des organisations criminelles qui s'adaptent aux réalités logistiques mais aussi aux politiques publiques de sécurité. Il souligne naturellement l'impact des révolutions technologiques qu'exploitent avec profit les réseaux criminels spécialisés dans le trafic de stupéfiants.

Avec l'intensification des échanges commerciaux mondialisés, les flottes de navires marchands ainsi que les ports maritimes constituent des points de grande attention, dont les vulnérabilités intrinsèques peuvent et doivent être réduites. L'Alliance des ports européens, initiée en janvier 2024 par l'Union européenne comme une réponse à ce défi sécuritaire, est révélateur d'une véritable prise de conscience. Fort de seize des principaux ports de commerce de la Rangée nord européenne mais aussi de Méditerranée, elle a l'ambition de développer un partenariat étroit entre acteurs publics et privés pour lutter contre les trafics, et tout spécialement celui des produits stupéfiants.

Cette *Thalassopolitique du narcotrafic* s'inscrit donc dans une pertinente actualité et illustre les enjeux sécuritaires d'un monde interconnecté et fragmenté dans lequel l'Union européenne doit plus que jamais affirmer sa volonté de préserver sa sécurité. Florian MANET nous offre ici des clés de compréhension particulièrement précieuses.





# Introduction

Le 18 novembre 2022, la cour d'Assises de Paris inflige à 10 membres d'une organisation internationale des peines de prison allant de 5 à 17 ans de réclusion criminelle assorties du paiement solidaire de 51 millions d'euros d'amende douanière. Ces ressortissants français, panaméens, espagnols et portugais sont poursuivis pour avoir pris part à un trafic international de produits stupéfiants. L'ambiance feutrée qui se dégage, alors, des hermines des magistrats comme des lambris dorés ancestraux du Palais tranche avec les palabres clandestins des favelas de Medellín où a été négocié l'achat de deux tonnes de cocaïne ou encore avec les chuchotements émis dans l'obscurité des eaux territoriales du Panama lors du transbordement, en haute mer, de la drogue à bord de trois voiliers. Cette décision judiciaire met alors un terme définitif à une séquence de près de 5 ans que j'ai vécue en qualité de commandant de la Section de Recherches de la Gendarmerie maritime, ce service national d'investigation judiciaire spécialisé sur la criminalité maritime. Le 20 janvier 2017, mon homologue de la Section de Recherches de Papeete m'avise de l'arraisonnement d'un voilier battant pavillon français au large des îles Marquises par la Marine nationale sur la base de renseignements élaborés par les Douanes. S'en suivent, peu après, deux autres interpellations de skippers harassés par 45 jours de navigation entre Panama et les eaux cristallines de la Polynésie. Cette première escale d'une expédition transpacifique devait conduire ces voiliers en Australie où, au total, deux tonnes de cocaïne étaient destinées à alimenter un marché alors en pleine expansion. Des années d'investigations méticuleuses ont été nécessaires pour que des enquêteurs et des magistrats déterminés démontent le mécanisme complexe d'une telle entreprise : achat aux Antilles françaises et réaménagement d'une flottille de multicoques, recrutement et sélection de trois équipages, connexion avec des cartels colombiens, achat et livraison de la cocaïne en Australie. Sans compter le circuit tortueux du blanchiment. Ce jugement exceptionnel d'une des plus grandes affaires judiciaires en la matière est illustrative des réalités du

narcotrafic international : le défi de l'entraide pénale et de la coopération policière internationale, les espaces maritimes conçus comme les traits d'union entre les zones de culture et les marchés de consommation, la complexité des coordinations opérationnelles propres aux expéditions de substances psychotropes, la dimension transnationale des organisations criminelles, l'opacification des flux physiques comme immatériels et les enjeux financiers des marchés des drogues.

Le narcotrafic, cette logistique mondiale de substances psychotropes illicites, prospère de manière de plus en plus ostensible face à une demande en expansion des consommateurs alors que, sans peine, la culture des feuilles de coca, les fleurs de pavot ou de cannabis ainsi que leur rendement agricole s'accroissent dans des territoires sanctuarisés. Avides de pouvoir comme d'argent, les organisations criminelles ont identifié, dans ce secteur d'activité, un levier financier inespéré et des promesses de gain infinies. Insérées dans un marché mondial, elles exploitent, avec une profonde intelligence, les atouts de la mondialisation fondée sur la fluidité des échanges de biens comme de données. En creux, elles pointent aussi les lacunes juridiques et sécuritaires qui découlent de cette dynamique de libéralisation. Elles soulignent, à leur manière, la puissance des coordinations logistiques adossées à la maritimisation de nos économies et de nos modes de vie. C'est une véritable fourmilière de talents qui est alors requise pour satisfaire cette clientèle internationale. Mais, grâce aux surfaces financières colossales des narco-structures, l'heure est venue d'entrer, pleinement, dans l'ère d'une réelle industrialisation des trafics permise par les connectivités des places portuaires, la massification du fret maritime et la digitalisation des échanges. Cette nouvelle économie-monde voit alors ses frontières administratives, physiques comme immatérielles, s'effondrer les unes après les autres sous les effets conjugués du libre-échange et des progrès technologiques. Dès lors, émerge un écosystème criminel qui tire sa puissance d'un rapport très étroit avec la mer, vecteur de fret illicite et démultiplicateur de profits. Une thalassopolitique singulière se construit sur les bases des géopolitiques des États comme des acteurs non-gouvernementaux et des opérateurs privés mais aussi sur les infrastructures logistiques qui fluidifient voire unifient les territoires.

S'interroger sur le narcotrafic constitue une démarche majeure pour comprendre la complexité d'un monde interdépendant où s'exportent, non seulement, les biens et les compétences mais, aussi, les conflits inter-étatiques et rivalités intra-étatiques. Le marché de la drogue suppose une territorialisation des activités et, donc, la pleine maîtrise du territoire, y compris par le biais de méthodes illégales dont la violence et la corruption. Il impose, aussi, le contrôle d'infrastructures logistiques et financières à l'échelle internationale. *In fine*, être acteur sur ce marché illicite, c'est, avant tout, entrer en concurrence et – inéluctablement – en conflit avec

l'État. Alors, cette histoire s'écrit-elle immanquablement sur le registre d'un David contre Goliath ? Un colosse aux pieds d'argile est-il armé pour vaincre un acteur agile sans foi ni loi ? Telle peut s'exprimer la lutte qu'il convient de mener contre le narcotrafic international qui sème, derrière lui, des ferments de divisions, d'instabilités et de perversion de l'ordre public socio-économique.

Le sujet du narcotrafic est bien souvent laissé aux œuvres cinématographiques et aux séries télévisées qui transportent le spectateur dans la peau de « beaux voyous » au sein des bas-fonds de Medellín, de Guayaquil et sur les quais de déchargement de Rotterdam. Le travail de recherche se focalise – à juste titre – sur les enjeux majeurs de santé publique. Les autorités déplorent, à la fois, les règlements de compte qui gangrènent les cités, le phénomène endémique de corruption d'agents publics comme privés, ainsi que les manœuvres financières *offshore* de blanchiment. Analyser le narcotrafic sous le prisme maritime constitue assurément une démarche novatrice et, ô combien, riche d'enseignements pour mieux comprendre le phénomène mais aussi pour anticiper l'avenir. Essentiel, ce travail de recherche n'en est pas moins ambitieux. Il butte sur la collecte d'informations relatives à une économie souterraine, par définition, opaque ou encore de données confidentielles réservées aux services d'investigation judiciaire et de renseignement. Aussi, cette réflexion n'a ni vocation ni prétention à l'exhaustivité. Cependant, elle offre des clés de compréhension actualisées et documentées. Elle présente, aussi, les grandes tendances et les modes opératoires des organisations criminelles, véritables multinationales du crime. Au-delà des enseignements tirés d'une expérience personnelle riche en matière d'investigation judiciaire spécialisée sur la criminalité organisée internationale, la démarche s'appuie essentiellement sur la convergence des approches géopolitiques, criminologiques, juridiques, logistiques et sur une connaissance des techniques de la navigation maritime. Ce regard transversal offre une compréhension globale des mécanismes illicites et de leurs impacts sur l'ordre public socio-économique à l'échelle nationale comme internationale.

Un tel focus porté sur la maritimisation d'une activité criminelle constitue, aussi, un biais original pour évaluer les chaînes de valeur de l'économie bleue. Au cœur des chaînes logistiques internationalisées, il met en lumière la puissance des communautés portuaires et des connectivités régionales comme internationales qui maillent 64 % du globe c'est-à-dire la superficie de la haute mer. Il invite, par ailleurs, à appréhender notre dépendance aux espaces maritimes qui supportent 90 % des flux marchands. Elle est symbolisée par des flottes variées de navires marchands tels les porte-conteneurs qui desservent des ports interconnectés et de plus en plus numérisés. Ainsi, plonger dans le narcotrafic, c'est se soumettre à une analyse des conséquences et des perspectives offertes par la mondialisation

et la globalisation des échanges et appréhender la course à la mer observée chez les organisations criminelles.

Cet ouvrage de thalassopolitique s'attache, sur la base d'une définition du commerce illicite des drogues (Chapitre 1), à décrire et définir la maritimisation du narcotrafic par ses modes opératoires (Chapitre 2), par la cartographie de ses activités (Chapitre 3) et à envisager les tendances à venir (Chapitre 4). Puis, sera présentée la thalassocratie criminelle, incarnation des syndicats du crime maritime (Chapitre 5). Enfin, une réflexion sera proposée sur l'infrastructuration des relations internationales dans le contexte de maritimisation des activités humaines (Chapitre 6).

La Gaudière, le 20 janvier 2024.

# Le narcotrafic, moteur des activités criminelles ?

Le marché international des drogues constitue l'activité criminelle la plus dynamique, dopée à la fois par une demande généralisée à l'échelle du monde et par une culture de plus en plus productive. Aussi, il convient de définir le narcotrafic (1) et de l'insérer dans le contexte d'un marché en expansion (2).

## *1. Essai de définition du narcotrafic*

Le narcotrafic est défini par un corpus légal mais sa perception réelle bute sur des limites méthodologiques.

### **1.1. Une approche générique du narcotrafic**

Le narcotrafic désigne une activité illicite qui vise à diffuser des substances classées comme psychotropes auprès de consommateurs.

Ce mot est issu d'une expression anglaise « *narcotics trafficking* ».

« Psychotrope » provient d'une racine grecque qui signifie « *qui agit en direction de* » (*trope*) et de « *l'esprit ou du comportement* » (*psycho*). Une substance psychotrope est un produit ou une substance chimique qui agit principalement sur l'état du système nerveux central. Il en modifie certains processus biochimiques et psychologiques cérébraux, sans présager de sa capacité à induire des phénomènes de dépendance, ni de son éventuelle toxicité. En altérant de la sorte les fonctions du cerveau, un psychotrope induit des modifications de la perception, des sensations, de l'humeur, de la conscience ou d'autres fonctions psychologiques et comportementales.

## L'émergence d'une réglementation internationale des substances psychotropes

Les premières réglementations relatives à l'usage des drogues datent du début du XX<sup>e</sup> siècle. Ainsi, en 1912, la **Convention internationale sur l'opium** vise à réglementer l'import-export des dérivés du pavot. Elle fût complétée dans les années cinquante par d'autres substances comme la cocaïne.

Puis en 1961, la **Convention unique<sup>1</sup> sur les stupéfiants** cadre l'usage de substances telles que le cannabis, l'opium, la coca et leurs dérivés. Néanmoins, elle omet les nouvelles substances synthétiques. L'objectif affiché est de limiter la production et le commerce de ces substances qualifiées de stupéfiants. Elle comporte un tableau de catégorisation des substances et annonce la création de l'Organe International de Contrôle des Stupéfiants (OICS). Cet organe indépendant veille à la bonne mise en œuvre des conventions de l'ONU sur les drogues.

Intégrant les nouvelles pratiques addictives telle la consommation de drogues synthétiques, la **Convention internationale sur les substances psychotropes** fut ratifiée le 21 février 1971 à Vienne (Autriche) et entra en vigueur en 1976. Son tableau de catégorisation possède les quatre rubriques suivantes :

- **Tableau I** : substances ayant un potentiel d'abus présentant un risque grave pour la santé publique et une faible valeur thérapeutique (MDMA, Tétrahydrocannabinol...);
- **Tableau II** : substances ayant un potentiel d'abus présentant un risque sérieux pour la santé publique et une valeur thérapeutique faible à moyenne (Amphétamine, Sécobarbital...);
- **Tableau III** : substances ayant un potentiel d'abus présentant un risque sérieux pour la santé publique et une valeur thérapeutique moyenne à grande ;
- **Tableau IV** : substances ayant un potentiel d'abus présentant un risque faible pour la santé publique et une valeur thérapeutique faible à grande (Acide gama-hydroxybutyrique ou GHB).

### 1.2. Une chaîne de valeur centrée sur le consommateur...

Le trafic de produits stupéfiants est un commerce international illicite. Selon les termes de la Convention de Vienne de 1988, par « trafic », il faut entendre la culture, la production, la manufacture, l'extraction, la préparation, l'offre, la mise en vente, la livraison, le courtage, l'expédition, le transport, l'importation et l'exportation de tout stupéfiant ou de toute substance psychotrope. De même, l'organisation, la gestion, le financement ou la facilitation des opérations ou activités susmentionnées sont constitutives du trafic.

Se dessine, alors, une chaîne de valeurs propre à une activité fondée sur la culture d'une matière première (fleur d'opium, feuille de cocaïer...) qui est, ensuite, transformée, conditionnée et acheminée sur un marché de

<sup>1</sup> Cette convention internationale est dite unique car elle remplace les conventions antérieures sur ce même sujet.

consommation international. Une multitude d'intervenants aux savoir-faire très divers se succèdent dans la valorisation de ces produits, impliquant un cadre espace-temps très ouvert. On peut parler d'un écosystème dédié où chaque maillon est interdépendant. Apparaît, d'ores et déjà, en filigrane, une première difficulté sur le caractère hybride de cette chaîne de valeur : les matières premières et leurs transformations ultérieures possèdent un statut légal circonscrit à certains usages définis et reconnus dans un cadre traditionnel ou pharmaceutique. En conséquence, tarir la production ne sera donc pas tâche aisée dans ce double contexte. Enfin, émerge aussi la dimension majeure de la logistique qui donne de la valeur à ces substances. La mise sur le marché et le profit qui en est escompté demeurent la finalité ultime et unique de toute cette industrie minutieusement coordonnée. Elle s'inscrit dans un rapport permanent au risque. Certes, il relève des aléas propres au transport maritime soumis aux conditions météorologiques, à l'état de la mer et à la circulation maritime. À cela s'ajoutent des risques de sûreté liés à la pratique de trafics illicites comme, par exemple, les régulières inspections menées à bord des navires par les équipes de visite des Marines nationales en haute mer. Sans négliger les contrôles douaniers opérés au port. Enfin, dans ce contexte irrégulier, il convient de ne pas négliger la concurrence entre organisations criminelles qui seraient tentées de s'emparer de la cargaison à l'insu de son propriétaire. C'est ce que l'on appelle une « carotte ». Nos malfaiteurs évoluent donc dans un milieu particulièrement complexe et la réussite d'un affrètement de produits stupéfiants relève d'une alchimie audacieuse.

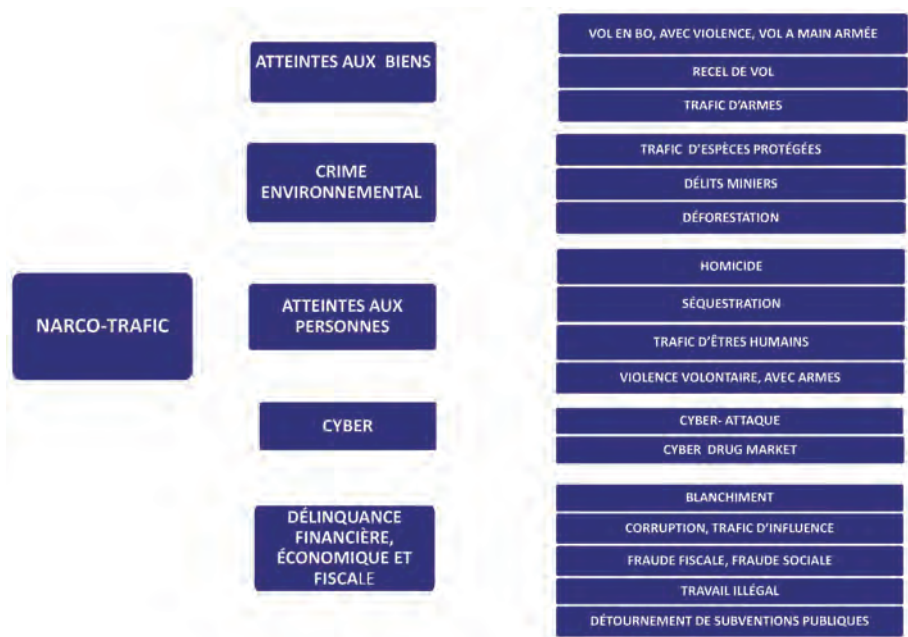
La valorisation de ces substances repose pleinement sur des mécanismes capitalistes : c'est la loi implacable de l'offre et de la demande qui s'impose sans détour. Sans consommateur, la cocaïne ou l'héroïne n'ont aucune valeur en soi. Cette tension focalisée sur la commercialisation motive un écosystème souterrain complexe et, bien souvent, anonyme par construction.

### **1.3. ... qui génère un écosystème criminel prolifique**

Le trafic de produits stupéfiants constitue une infraction pénale autonome définie dans le code pénal. Cette infraction peut être qualifiée de matricielle : elle offre un cadre sur lequel sont adossées de multiples autres infractions de nature très diverse. À ce titre, elle est une clé de compréhension utile pour décrypter de nombreuses situations d'instabilité ou de désordre social. À terre comme en mer. En effet, ce trafic génère inéluctablement de multiples autres infractions en retour. Ainsi, saisi dans une course au profit financier ou / et dans une conquête effrénée du pouvoir, évoluant en marge des sociétés régulées, il entraîne, irrésistiblement, les impétrants dans un engrenage criminel irréversible. De fait, un écosystème criminel prolifique émerge affectant les personnes comme les biens ainsi que l'environnement. Bien souvent dans une spirale vicieuse inéluctable.

### Figure 1. Modélisation de l'écosystème criminel du narcotraffic international

Réalisé par Guillaume MANET



De multiples contentieux se trouvent impliqués par cette infraction matricielle :

- **Atteinte aux personnes** : menace, pression physique ou psychologique, séquestration, prise d'otage, violence volontaire ou involontaire, avec ou sans arme, homicide. En Colombie, les études publiques<sup>2</sup> démontrent le lien entre la culture de la feuille de coca et les violences faites aux personnes. Ainsi, entre 2017 et 2022, dans les communes où la coca est cultivée, la population civile a subi 2,8 fois plus de menaces et 4,3 fois plus d'homicides que dans les communes sans culture.
- **Atteintes aux biens** : vol avec violence, vol à main armée, recel de vol. La pandémie a impacté la chaîne de transformation de la feuille de coca. Ainsi, en Équateur, dans la province de Carchi<sup>3</sup>, il a été noté l'implantation, en zone forestière, de laboratoires de raffinage de chlorhydrate de cocaïne, le long de la frontière

2 Indepaz 2021, cité par le rapport conjoint de l'ONUDC et du SIMCI (*Sistema Integrado de Monitoreo de Cultivos Illicitos*), *Monitoreo de los territorios con presencia de cultivos de coca 2022*, septembre 2023, disponible sur [https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia\\_Monitoreo\\_2022.pdf](https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia_Monitoreo_2022.pdf), consulté le 3/12/23.

3 Carchi est située au nord de l'Équateur, à la frontière avec la Colombie. Sa capitale est Tulcan. Elle est limitrophe, à l'ouest, avec la province d'Esmeraldas et, au sud-est, par la province de Sucumbios.



avec la Colombie du fait, notamment, de la présence de centres pharmaceutiques achalandés en précurseurs chimiques à Tulcan. On note aussi la mise en place d'un réseau de recel de carburant volé dans la province limitrophe de Sucumbios destiné à alimenter les laboratoires le long de la frontière.

- **Trafic d'armes à feu** : ces armes à feu proviennent soit d'achat dans le commerce illégal des armes soit de vols opérés sur les stocks des forces régulières des États<sup>4</sup>. Ils alimentent la violence entourant le narcotraffic et défient l'autorité de l'État dans le recours à un usage des armes non légitime.
- **Atteintes aux règles socio-économiques** : production et usage de faux documents administratifs, travail illégal, fraudes sociales et fiscales, transferts illégaux de capitaux, violation de la législation bancaire, blanchiment, extorsion de fond, corruption, recel. Le blanchiment constitue la face cachée de ces infractions et interroge sur les volumes de capitaux ainsi insérés dans l'économie licite. Les secteurs d'investissement clés sont l'immobilier, l'achat/ vente d'automobiles, les commerces et restaurants et les centres de jeux en ligne<sup>5</sup>. En Équateur, Guayaquil est considérée par les autorités comme le point central national du blanchiment tandis que Manta, ville portuaire, comme le « centre d'affaires » du crime organisé rassemblant les organisations criminelles, les politiques et les acteurs internationaux. Le process s'appuie aussi sur la création de sociétés écran.
- **Atteintes à l'environnement** : les impacts du trafic de drogue sur l'environnement demeurent à évaluer et constituent un champ d'étude à approfondir. Toutefois, l'empreinte directe sur l'écosystème du bassin amazonien est estimée comme modéré. La pollution chimique peut être imputée, par exemple, aux conditions de transformation des matières premières au sein d'ateliers clandestins situés dans la forêt amazonienne ou dans des aires urbaines. En outre, les organisations criminelles peuvent recourir à des délits environnementaux comme source de revenus. Ainsi en est-il des délits miniers, du commerce de minerais, de plantes, d'animaux ou d'insectes et d'espèces protégées.
- **Connexions criminelles** : la commercialisation de substances interdites connaît des connexions avec d'autres trafics illicites tels les armes, les médicaments, le trafic de migrants, le brigandage

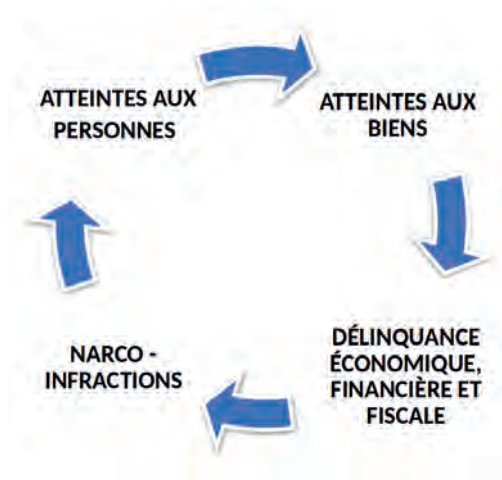
<sup>4</sup> Rapport ONUDC, *Violence, crime and illegal Arms trafficking in Colombia*.

<sup>5</sup> Rapport de l'Office du Crime Organisé d'Équateur (OECE 23), consulté le 7/12/2023.

ou la piraterie maritime. Ils contribuent, de fait, aux atteintes à la sûreté et à la sécurité de la navigation maritime par les intrusions qu'ils supposent aussi bien dans les zones portuaires qu'à bord des navires. Ils impliquent des populations juvéniles pour qui le narcotrafic est la porte d'entrée dans la criminalité.

### Figure 2. Système criminel global généré par le narcotrafic

Réalisé par Guillaume MANET



#### L'île São Miguel dans les Açores, laboratoire vivant des effets de la cocaïne<sup>6</sup>

Le 6 juin 2001, un marin italien échoue avec son voilier de 40 pieds sur les côtes de l'île São Miguel<sup>7</sup>, dans l'archipel des Açores, à 1 000 miles nautiques du Portugal (soit 1 600 kilomètres). Cette île magnifique est peuplée de 130 000 habitants constituant une communauté soudée et repliée sur elle-même depuis des siècles. Son destin va être durablement bouleversé par cette fortune de mer.

Ce monocoque était, en fait, l'un des trois voiliers d'une flottille dédiée devant rallier différents ports espagnols<sup>8</sup>, chacun acheminant plus d'une tonne de cocaïne pure.

Certes, ce refuge naturel positionné au cœur des routes maritimes transatlantiques n'en était pas à sa première expérience. Un premier fait similaire avait eu lieu en 1995 lorsqu'un italien, Marco Morotti, se réfugia au port de *Ponta Delgada*. Une grande quantité de cocaïne était dissimulée dans des fûts de pétrole. Toutefois, les autorités publiques avaient réussi, cette fois-ci, à saisir l'ensemble de la cargaison illicite.

6 Voir l'article du Guardian du 10/05/2019, disponible sur <https://www.theguardian.com/society/2019/may/10/blow-up-how-half-a-tonne-of-cocaine-transformed-the-life-of-an-island>, consulté le 15/11/2021.

7 L'île volcanique est la plus grande de l'archipel avec une longueur de 65 kilomètres et une largeur de 8 à 15 kilomètres.

8 Deux autres voiliers, le Lorena et le Julia, ont été interceptés le 1<sup>er</sup> juillet 2021 dans les eaux espagnoles.

L'enquête judiciaire révéla que ce voilier avait effectué, en moins de trois mois, deux transatlantiques soit 3 000 miles nautiques. Acheté aux îles Canaries, en Atlantique nord, au large du Maroc, ce monocoque habitable de 13 mètres a rallié, tout d'abord, le Venezuela où il a été chargé en cocaïne. *Via* la Barbade, à l'est de la mer des Caraïbes, il a, ensuite, pris le cap des îles Baléares, archipel espagnol situé en mer Méditerranée. Toutefois, une fortune de mer en a voulu autrement.

Conscient de son statut d'illégalité, le capitaine du voilier<sup>9</sup> exploite les côtes sauvages de cette île caractérisées par des falaises, des anfractuosités et des grottes pour dissimuler sa cargaison constituée de poudre blanche. Une demi-tonne de cocaïne pure à minima. Soit une promesse de 40 millions d'euros à la revente.

Une dizaine d'années après cet échouement, un journaliste a étudié l'impact de cette drogue mise à disposition, de manière fortuite, de la population locale. Produit habituellement réservé à une élite de citoyens, voilà que l'ensemble des îliens la consomme sans retenue. Cela a pour effet immédiat de la banaliser dans les usages et de la mettre à la portée de tous. S'instaure, alors, très rapidement une dépendance inéluctable, source de modifications profondes des rapports sociaux. Le village de pêcheurs de *Rabo Do Peixe* devint, malgré lui, un point chaud de la revente de drogue dure au Portugal.

Devenu désormais un produit courant, la population a développé brutalement une forte addiction à la cocaïne alors qu'elle n'en avait aucune expérience préalable. Les effets sanitaires imputés à cette démocratisation ont été très vite palpables. Un médecin cardiologue en fonction à l'Hôpital de Ponta Delgada reconnaît que, quelques semaines après cet arrivage massif de substances psychotropes, il a été confronté à de multiples cas d'attaque cardiaque ou d'état d'inconscience parmi les patients. Des overdoses ont conduit à une vingtaine de décès et des dizaines d'admissions à l'hôpital, parfois en état très grave, dans les trois premières semaines<sup>10</sup>. À tel point qu'un journal portugais, *Açoriano Oriental*<sup>11</sup> titrait le 7 juillet 2001, soit un mois après l'échouement, « la cocaïne tue à São Miguel » !

D'autres îliens ont bâti leur fortune sur la revente de ces substances illicites. Ces opérations de blanchiment sur-mesure ont, néanmoins, développé les activités économiques telles le secteur de la restauration.

Sur le long terme, la santé des habitants a été gravement affectée. Y compris celle des plus jeunes. En effet, le sevrage de la cocaïne s'est traduit aussi par une alternative avec... l'héroïne. L'usage d'une drogue en cache un autre.

9 Interpellé sur l'île fin juin, incarcéré, Antoni QUINZI, un sicilien, a réussi à s'évader du centre de détention avant d'être interpellé de nouveau suite à quinze jours de cavale sur une île. Il a été condamné à 10 ans de prison.

10 Propos du journaliste Nuno Mendes rapportés par <https://digismak.com/this-is-how-he-destroyed-a-town-of-7000-inhabitants-half-a-ton-of-lost-cocaine-icon/>, consulté le 20/11/2021.

11 *L'Açoriano Oriental* est un quotidien Açoréen publié sur l'île de São Miguel. Il est l'un des plus vieux journaux au monde publié avec le même nom depuis sa première édition en 1835.

#### **1.4. Un chiffre noir<sup>12</sup> masque la réalité d'un phénomène en expansion**

Évaluer une situation de sûreté repose sur une analyse statistique qui recense les faits commis. En matière d'atteintes aux biens, les victimes d'un vol ont, en grande majorité, le réflexe naturel de demander réparation de leur préjudice. Cette démarche personnelle repose sur une officialisation de ce vol déclaré aux services de police comme de gendarmerie au travers du dépôt d'une plainte. Au total, ces données, naturellement incomplètes, autorisent une perception relativement précise de l'insécurité. Ceci facilite la réalisation d'une cartographie thématique, support à un plan d'action de lutte contre l'extension du phénomène.

Par différence, apprécier le dynamisme du marché criminel des drogues relève d'une logique totalement inverse. En effet, investiguer sur un trafic de produits stupéfiants quelle que soit son envergure procède d'une démarche volontaire initiée par un service d'enquête. Dans le cadre de l'exercice de la police judiciaire, c'est l'une des rares infractions qui ne génère pas directement une plainte de la part de victimes. D'ailleurs, les victimes ne se considèrent pas comme telles. Ce sont des consommateurs qui, librement et sans contrainte extérieure, se livrent à leur addiction. Aucun d'eux ne se rendra dans une gendarmerie pour signifier qu'il n'a pas été livré de ses doses de drogue par son fournisseur ou qu'il y a eu tromperie sur la marchandise. Il en est de même pour d'autres infractions connexes à l'image d'une séquestration ou d'un acte de violence avec arme par exemple. Ces données non révélées contribuent à alimenter un chiffre noir qui masque la réalité du phénomène et brouille la perception du réel. Parfois avec de très lourdes conséquences, notamment quand le calme suspect d'un quartier dissimule la prospérité d'une économie souterraine. En conséquence, cette infraction se révèle par l'action et par l'initiative des services répressifs ou à l'occasion d'événements d'ordre public type violence, séquestration, extorsion ... qui conduisent les enquêteurs vers cet horizon criminel.

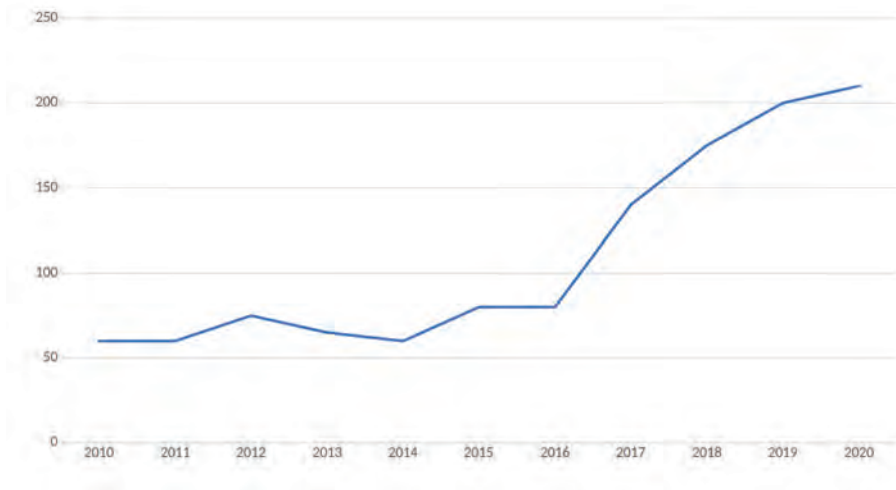
De même, appréhender des produits stupéfiants trafiqués demeure une gageure. Aucune déclaration de douanes ne peut attester de la réalité des volumes acheminés ni de leur provenance. Seul le volume de produits saisis peut être connu. Il traduit, certes, les tendances du marché. Il précise essentiellement, néanmoins, le niveau d'engagement des services répressifs mobilisés dans cette lutte menée contre ce fléau sécuritaire et sanitaire.

<sup>12</sup> Le chiffre noir désigne la différence entre le nombre d'infractions à la loi pénale commises (délinquance réelle) et le nombre d'infractions répertoriées (délinquance connue) dans les statistiques des services de police ou de gendarmerie. Ce sont les délits qui échappent aux services de police.

En conséquence, les données chiffrées communiquées dans cette étude sont à considérer avec beaucoup de recul, notamment, en ce qui concerne les évaluations des volumes de substances produites. Les références chiffrées sont issues de sources ouvertes et de productions émanant d'organisations internationales.

### Figure 3. Évolution des saisies mondiales de cocaïne entre 2010 et 2020 (en tonnes)

Sources : *Global Report on Cocaine, 2023, ONUDC. Réalisé par Guillaume MANET*



### 1.5. Le narcotraffic maritime, solution logistique sûre et agile ?

Le narcotraffic international est par nature fortement contraint par la dimension logistique qui commande l'exportation des produits illicites vers les zones de consommation souvent distantes d'aires de production très localisées. Or, les espaces océaniques sont des voies d'acheminement privilégiées. Ils procurent un sentiment de sécurité offert par l'immensité océanique et des commodités logistiques facilitant l'expédition d'un fret massifié. Ils sont, donc, parfaitement intégrés à la chaîne de valeur des substances illicites. Ils en démultiplient la valorisation en sécurisant la mise sur le marché. Ainsi, les océans sont à la fois vecteurs du fret et, plus rarement, zones de stockage par immersion de produits au large des côtes.

D'ailleurs, le célèbre géographe portuaire, Alain VIGARIÉ<sup>13</sup>, énonce qu' « *Il faut avoir présent à l'esprit que la maritimisation du monde est un phénomène irréversible et croissant ; les nations se tournent de plus en plus vers la mer ; elles développent sans cesse leurs intérêts* ». La criminalité organisée contemporaine s'inscrit totalement dans cette logique de développement. Avide de gain et d'influence, elle ne peut se détourner durablement des capacités jugées infinies qu'offrent les espaces océaniques comme les vecteurs maritimes, du simple bateau pneumatique hors-bord au super tanker sans oublier les flottilles de pêche côtière comme hauturière. Le narcotrafic constitue une illustration parfaite de cette maritimisation de la criminalité organisée. Il considère les vecteurs maritimes comme un démultiplicateur de ses capacités et, partant, de son profit.

### **L'article 17 ou l'innovation juridique créant les pouvoirs de police en haute mer**

Convention des Nations unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, signée à Vienne le 20 décembre 1988.

En écho à un contexte d'escalades incessantes dans la guerre des drogues, constatant l'incapacité des parties prenantes à enrayer le trafic en dépit des outils juridiques internationaux, cette nouvelle convention souligne les conséquences engendrées par le trafic et la production de drogue. Elle encourage une harmonisation des législations existantes au niveau national.

Elle comporte les points clés suivants :

- renforcement de la coopération internationale en matière de criminalité organisée (saisie d'avoirs criminels, extradition pour les crimes liés aux drogues, entraide judiciaire, coopération internationale, etc.) ;
- prise en compte juridique de l'arraisonnement d'un navire en haute mer soupçonné de se livrer au trafic de drogue, en complément des dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer<sup>14</sup>. Ainsi, l'article 17 stipule que l'État du pavillon peut autoriser l'État requérant à arraisonner et à visiter le navire soupçonné. En cas de découverte, ce dernier peut « prendre les mesures appropriées ».

En annexe figure un nouveau tableau des substances réglementées ainsi que des précurseurs.

<sup>13</sup> Né le 20 janvier 1921 au Havre, mort le 21 décembre 2006. Ce géographe français s'est spécialisé dans la géostratégie des océans. Il a fixé sa réflexion innovante dans de nombreux ouvrages et articles.

<sup>14</sup> Article 108 de la CNUDM intitulé « Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes ».

## 2. *Un marché mondial des drogues en nette expansion*

Avant d'approfondir le sujet, il convient de définir précisément les acteurs et d'analyser le marché mondial des substances classées comme psychotropes. Ce contexte global apporte des clés de compréhension fondamentale pour appréhender justement le narcotraffic, son dynamisme et le rôle joué par le vecteur maritime.

### 2.1. « Partout, tout, tout le monde<sup>15</sup> »

Le marché mondial des drogues témoigne d'un dynamisme remarquable à tel point que l'Observatoire Européen des Drogues et des Toxicomanies (OEDT) résume ainsi la situation « partout, tout, tout le monde ». La disponibilité de produits stupéfiants quels qu'ils soient est très élevée. Elle repose sur le système dynamique de l'offre et de la demande. La rareté et la pureté sont les deux critères définissant le cours des différentes substances. Plusieurs tendances majeures caractérisent le marché européen :

- **Un public de consommateurs en forte augmentation.** 29 % des adultes de l'Union européenne (UE) âgés entre 15 et 59 ans ont consommé au moins une fois une drogue illicite, soit plus de 83,4 millions de consommateurs. Les études menées par l'ONU DC<sup>16</sup> recensent, en 2009, 210 millions de consommateurs réguliers soit 4,8 % de la population mondiale âgée entre 15-64 ans. En 2019, 275 millions de consommateurs estimés au plan mondial représentant 5,4 % de la population âgée entre 15-64 ans soit une augmentation de 22 % par rapport à 2010. La population des pays en développement connaît, actuellement, une croissance des usages de drogue plus rapide que celle observées dans les pays développés et, ce, indépendamment des croissances différenciées de la population en fonction du niveau de développement. Cette tendance est très marquée pour les jeunes et les jeunes adultes. L'usage récent du cannabis en Amérique du Sud illustre la recomposition des marchés à la suite des nouvelles pratiques.
- **Un volume croissant de produits stupéfiants** disponibles souvent de teneur ou de pureté élevée comme en atteste l'augmentation des saisies. Le marché de la cocaïne est l'un des plus dynamiques

<sup>15</sup> Observatoire européen des drogues et des toxicomanies, *Rapport européen sur les drogues 2022 : Tendances et évolutions*, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg.

<sup>16</sup> *World Drug Report 2020* (United Nations Publications, Sales No. E.20.XI.6), <https://www.unodc.org/unodc/press/releases/2020/june/media-advisory---global-launch-of-the-2020-world-drug-report.html>

au sein de l'UE. La forte disponibilité de la cocaïne s'accompagne d'une stabilité des prix mais aussi d'un niveau de pureté inégalée depuis une décennie. Selon l'OEDT, le taux de pureté est étalonné entre 23 % et 87 % en Europe. Cependant, plus de la moitié des États-membres estiment que le taux est compris entre 53 % et 69 %. La France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, l'Espagne et la Grande-Bretagne représentent 66 % de la population européenne mais plus de 87 % des consommateurs de cocaïne. De nouveaux marchés en développement sont identifiés comme en Pologne, au Danemark et en Suède mais aussi en Océanie.

- **Une grande variété de produits** mis à disposition dont des drogues de synthèse et des substances falsifiées (Figure 4).

#### Figure 4. Estimation du nombre de consommateurs de drogues illicites dans l'UE en 2022 et tendances des saisies de drogues (période 2010-2020)

Source : OEDT, Rapport européen sur les drogues 2022. Réalisé par Florian MANET

	Cannabis	Cocaïne	MDMA	Amphétamine	Héroïne
<b>Estimation du nombre de consommateurs en millions</b>	22	3,5	2,6	2	1
<b>Comparaison 2010- 2020 des plus fortes augmentations de saisies</b>	+278 %	+266 %	+200 %	+391 %	/

- **Des modes de consommation de drogues** de plus en plus complexes : poly-consommation, mélange avec des médicaments, de nouvelles substances psychoactives non réglementées et des substances type kétamine ou GBL/GBH.
- **L'UE est producteur** de certaines drogues (méthamphétamine, cannabis), pour la consommation intérieure et le marché mondial comme en témoigne le démantèlement de plus de 350 installations de production en 2020. Des collaborations informelles sont constatées avec des groupes mexicains.
- **Des impacts majeurs en matière de santé publique.** On estime qu'au moins 5 800 décès<sup>17</sup> par surdose, impliquant des drogues illicites, sont survenus dans l'UE en 2020, soit un taux de mortalité de 16,7 décès par million d'habitants (population adulte). La plupart de ces décès sont associés à une poly-consommation qui implique généralement des combinaisons d'opioïdes illicites, d'autres drogues illicites, de médicaments et d'alcool.

17 L'âge moyen est de 41 ans. La présence d'opioïdes est attestée dans 74 % des décès. OEDT, 2022.



- Selon le rapport 2019<sup>18</sup>, le marché des drogues européen est estimé, en valeur, à plus de 30 milliards pour l'exercice 2017. Dès lors cette évaluation, très complexe à produire avec précision, demeure la valeur de référence.

### Figure 5. Composition du marché des drogues de l'Union européenne sur la base de 2019

Source : OEDT, Rapport 2022. Réalisé par Florian MANET

Produit	Part dans le marché européen (2017)	Valeur du marché de détail en milliards €	Part par produits dans les saisies en 2020 (%)	Total saisies 2020, en tonnes	Total saisies 2019, en tonnes
<b>Cannabis - résine</b>	40 %	7,4	17	584	464
<b>Cannabis - herbe</b>			47	155	130
<b>Cocaïne</b>	31%	9,1	13	213	202
<b>Héroïne</b>	25 %	7,4	4	5,1	7,9
<b>Amphétamine, MDMA</b>	5 %	1,5	8	21,2	15,4

## 2.2. Explosion de la production mondiale de drogue

Les données précises liées à la production des matières premières constitutives des drogues sont difficilement accessibles et leur fiabilité est sujette à caution. De fait, il est recommandé de retenir les grandes tendances qui se dessinent.

Certes, il existe une production régulière, correspondant à des usages traditionnels ou à des besoins de l'industrie pharmaceutique. Ainsi, en est-il du tramadol, analgésique central dont l'efficacité est due à la synergie d'un effet opioïde et monoaminergique<sup>19</sup>. En France, a été employé le premier antalgique opioïde dans le traitement de la douleur. Au vu des effets pharmacologiques, une dépendance forte à ce médicament est observée aux États-Unis et en France, conduisant à des prescriptions falsifiées et à un détournement de son usage non médical, sans supervision médicale, prolongé et abusif.

<sup>18</sup> *European Drug Markets Report 2019*, European Monitoring Centre for Drugs and Drug addiction (EMCDDA), [https://www.emcdda.europa.eu/publications/joint-publications/eu-drug-markets-report-2019\\_en](https://www.emcdda.europa.eu/publications/joint-publications/eu-drug-markets-report-2019_en)

<sup>19</sup> Les monoamines sont des neurotransmetteurs impliqués dans la régulation des états de vigilance et de l'humeur.

De plus, se pose la question des superficies des cultures ... et de leur rendement. L'analyse butte sur des difficultés d'accès à l'information et à son authenticité. Les zones de culture sont très souvent situées sur des points chauds du globe, soumis à des enjeux de contrôle des territoires par l'État central à l'image de la Colombie ou de l'Afghanistan. De ces données dépend la production totale. L'estimation des surfaces cultivées est soit fournie par les États eux-mêmes, soit par des organisations internationales qui, implantées localement, s'efforcent d'effectuer un recensement le plus exhaustif possible. Ces États producteurs affichent la volonté de contrôler les aires de production en ajustant les surfaces de culture. Toutefois, force est d'admettre qu'une partie non négligeable de la production est issue de la contrebande, échappant à tout contrôle étatique. La topographie singulière des régions de culture cumulée à la faiblesse de certains États contribue à masquer la réalité des productions agricoles. En dépit de ces imprécisions, quelques grandes tendances se dessinent, néanmoins, selon les productions. L'augmentation de la production de cocaïne est imputable à plusieurs facteurs selon les pays concernés qui seront développés ultérieurement. Explicitons cette réalité par un exemple. Ainsi, l'État colombien a renoncé à l'éradication chimique opérée par des moyens aériens sur les zones de culture. Les agriculteurs se sont adaptés aux politiques publiques. Ils compensent la perte de subventions publiques destinées à encourager la restriction des cultures de coca. C'est pourquoi une forte proportion parmi eux a repris les cultures, principale source de revenu dans des territoires enclavés. Enfin, quels que soient les pays, les techniques agricoles comme le processus de transformation de la feuille ont été optimisés, accroissant de fait le rendement et la productivité.

L'Afghanistan reste le premier producteur mondial d'opium et d'héroïne illicite. Il constitue la principale source d'approvisionnement disponible en Europe. En juillet 2021, la culture du pavot à opium était estimée à 177 000 hectares, ce qui représentait 85 % de la production illicite mondiale d'opium. L'extension des zones de culture est observée principalement en Afghanistan. Ceci est aussi attesté par le volume croissant de saisies effectuées en Turquie, principale porte d'exportation de l'opium transformé ou non. En août 2021, les États-Unis et les forces de l'OTAN se sont retirés de l'Afghanistan et les talibans ont pris le contrôle du pays. L'évolution interne de ce pays conditionne la production de drogue et leur exportation vers les marchés de consommation. Toutefois, à ce jour, l'interdiction promulguée sur l'extension des cultures semble largement inappliquée et certains signes indiquent que la culture du pavot, source essentielle de revenus pour de nombreux ménages ruraux, se poursuit et pourrait même avoir augmentée en 2021.

Les drogues de synthèse connaissent un usage croissant et témoignent d'une très grande diversité. Elles sont produites aussi bien en Amérique

centrale, en Asie, au Moyen-Orient et en Europe. Des saisies de ces substances sont régulièrement opérées en mer tout comme des laboratoires de transformation démantelés.

### **Cocaïne : augmentation massive et prolongée de l'offre et de la demande**

- La culture du cocaïer couvrait **315 500 hectares en 2021** (nette augmentation par rapport à 2020).
- La production totale de cocaïne atteignait **2 304 tonnes** (septième année d'augmentation consécutive).
- La population consommatrice de cocaïne est estimée à **22 millions en 2021**.
- Les saisies de cocaïne s'élevèrent à 2 026 tonnes (non ajustées en fonction de la pureté) en 2021.

Au total, l'augmentation du taux de prévalence<sup>20</sup> au cours des deux dernières décennies (de 0,32 % de la population générale en 2004 à 0,42 % en 2021) est un indicateur fiable de l'évolution de la demande.

### **2.3. Des laboratoires implantés en Europe ?**

La fabrication des drogues nécessite un travail préalable de transformation chimique opéré par des précurseurs dans des laboratoires bien souvent clandestins. L'OEDT note une augmentation de cette tendance en 2020 quelles que soient les substances illicites. Les Pays-Bas ont démantelé vingt laboratoires d'extraction secondaire de cocaïne, dont certains étaient des sites à grande échelle. En matière d'amphétamine et méthamphétamine, 78 laboratoires ont été signalés (38 en 2019) et 31 tonnes de MAPA, un produit chimique précurseur, ont été saisis dans l'UE en 2020.

Il est utile de présenter rapidement certaines de ces substances psychotropes afin de mieux appréhender les différentes étapes conditionnant leur mise sur le marché. Ce focus met en lumière la nécessaire disponibilité de précurseurs importés qui engendrent la transformation des produits naturels et la parfaite maîtrise de savoir-faire.

Intéressons-nous en premier lieu à la cocaïne. La coca est une plante d'Amérique du Sud de la famille des Érythroxylacées apparaissant sous deux espèces différentes (*Erythroxylum coca* et *Erythroxylum novogranatense*). Sa feuille vert clair d'une taille comprise entre 2,5 et 7,5 centimètres est extraite d'arbustes mesurant entre 1,5 et 4 mètres de haut. Elle pousse à l'état naturel à des altitudes comprises entre 300 et 2 000 mètres. Plusieurs

<sup>20</sup> Prévalence annuelle : nombre total de personnes d'une classe d'âge donnée qui ont pris une drogue donnée au moins une fois au cours de l'année écoulée, divisé par le nombre de personnes de la classe d'âge en question, exprimé en pourcentage.

récoltes sont possibles en une année (jusqu'à 6). Les autorités péruviennes estiment qu'un hectare de culture produit 2 369 kilogrammes de feuille de coca. 258,621 kilogrammes de feuille génèrent 1 kilogramme de chlorhydrate de cocaïne. L'écosystème tropical favorise sa croissance selon que des conditions favorables liées à la fertilité du sol, aux températures, à l'altitude, à l'hygrométrie et à la latitude sont réunies. Or, d'autres aires comprises dans la ceinture tropicale en Asie comme en Afrique rassemblent ces mêmes critères. Alors pourquoi la culture de la feuille de coca reste-t-elle concentrée dans les Pays andins sans exception ? Et, ce, contrairement à l'opium ou au haschich présent aussi en Amérique du Sud ? Il semblerait que récemment des zones de culture ont été identifiées au Venezuela et au Honduras. Ceci atteste une extension de la production qui impactera le marché.

La cocaïne se présente sous deux formes :

- chlorhydrate en poudre blanche et floconneuse souvent coupée par des substances diverses comme le bicarbonate de soude, du sucre, du paracétamol ou encore de la caféine ;
- « crack », dérivé de la cocaïne base ou « *free base* ». Ce mélange de cocaïne, de bicarbonate de soude et/ ou ammoniac se présente sous l'aspect de petits cailloux.

#### De la feuille de coca à la cocaïne prête à la consommation<sup>21</sup>

Une fois collectées, les feuilles de coca séchées subissent ensuite une phase d'extraction consistant à les mélanger avec un produit alcalin (base faible) et un solvant organique (kérosène ou benzène). Puis les débris de feuilles de coca ôtées, l'adjonction d'une base forte (soude) va donner la pâte de coca, de couleur brunâtre, qui est mise à sécher à son tour. Cette forme intermédiaire pure à 80 ou 90 % est parfois fumée sur les lieux de production. Après une série d'opération (filtrage, nettoyage, séchage à l'aide de plusieurs substances chimiques et d'un traitement par permanganate de sodium), une forme de cocaïne base est obtenue puis dissoute dans de l'acétone et de l'acide chlorhydrique. On obtient alors le chlorhydrate de cocaïne sous forme de poudre blanche floconneuse. La cocaïne sous forme de sel de chlorhydrate peut être également modifiée après dissolution dans de l'eau et adjonction d'un agent alcalin. Ainsi basée, elle se présente sous la forme de « crack » ou de « *free base* ».

L'héroïne est obtenue par acétylation de la morphine, le principal alcaloïde issu du pavot. Elle a été synthétisée<sup>22</sup> depuis la morphine pour la première fois en 1874 par un chimiste anglais C.R. Alder WRIGHT. Toutefois son potentiel sera consacré par Heinrich DRESER, un chimiste allemand employé

21 Office Français des Drogues et Toxicomanie (OFDT), *Cocaïne données essentielles 2012*, consulté le 12/10/2021, [https://www.google.com/url?s\\_a=t&source=web&rct=j&url=https://www.ofdt.fr/BDD/publications/docs/chap1.pdf&ved=2ahUKEwjoPCe1sXzAhWixoUKHYmeAewQFnoECAMQAO&usg=AOvVaw2PzeiGWh1TKNsMfqgUjcpT](https://www.google.com/url?s_a=t&source=web&rct=j&url=https://www.ofdt.fr/BDD/publications/docs/chap1.pdf&ved=2ahUKEwjoPCe1sXzAhWixoUKHYmeAewQFnoECAMQAO&usg=AOvVaw2PzeiGWh1TKNsMfqgUjcpT)

22 Denis Richard, Jean-louis Senon, Marc Valleur, *Dictionnaire des drogues et des dépendances*, Larousse 2004.

par l'entreprise pharmaceutique Bayer qui l'exploitera commercialement comme médicament pour les infections respiratoires. On lui donna ainsi le nom d'« héroïne » issu du terme allemand « *heroisch* » (ou « héroïque »). On pensait qu'elle était susceptible de réduire la dépendance à la morphine sans accoutumance alors que ce mal était très répandu chez les soldats durant la guerre de Sécession ou la guerre de 1870. Le pavot somnifère ou pavot à opium (*Papaver somniferum*) ou « pavot des jardins » est une espèce de plante herbacée annuelle de la famille « Papaveraceae » répandue sous les climats tempérés ou subtropicaux. Les botanistes distinguent deux variétés de pavot somnifère :

- le pavot blanc ou pavot à opium. Il présente des fleurs à corolles blanches et à fruit déhiscent<sup>23</sup> contenant des graines d'un blanc jaunâtre. De cette espèce est extrait le latex nécessaire pour la production d'opium ;
- le pavot noir ou pavot bleu.

Toutes ces variétés de *Papaver somniferum* renferment des alcaloïdes opiacés dont les plus connus sont la codéine et la morphine. Elles ont un effet analgésique utilisé dans le traitement de la douleur. Outre la production à but thérapeutique, la morphine fait l'objet d'un trafic illicite essentiellement destiné à sa transformation en un opiacée synthétique : l'héroïne. Les graines de pavot sont largement utilisées dans l'alimentation et contiennent une très faible quantité d'alcaloïdes.

### De l'opium à l'héroïne ou diamorphine

L'opium est extrait de la capsule gonflée à son maximum mais non encore arrivée à pleine maturité du pavot somnifère. La récolte de l'opium nécessite une incision du péricarpe des capsules murissantes après la chute des pétales à l'aide d'un couteau. Cette opération exsude un latex blanc, laiteux qui sèche en une résine brune. Enfin pour récolter la résine séchée qui constitue l'opium brut, on racle les capsules à l'aide d'une large lame incurvée. De ce latex une fois séché est extrait la morphine qui sert de base à l'héroïne.

La morphine base est bouillie avec de l'anhydride acétique et de l'acide sulfurique qui agit comme catalyseur de la réaction. Après différentes opérations chimiques apparaît l'héroïne base. Un kilogramme de morphine permet d'obtenir 700 grammes d'héroïne. L'héroïne base peut être commercialisée telle quelle pour être fumée, après mélange avec divers produits de coupe pour en augmenter le volume. Ensuite, d'autres opérations chimiques permettent de transformer et de raffiner l'héroïne en produit plus pur à l'image du chlorhydrate d'héroïne ou héroïne blanche qui se présente sous la forme d'une poudre blanche à beige particulièrement fine et légère.

<sup>23</sup> En botanique, la déhiscence consiste dans l'ouverture spontanée d'organes végétaux clos (anthères, fruits) suivant des zones définies pour libérer leur contenu (graines, pollen, spores...).

L'exemple de l'héroïne illustre les difficultés de la lutte contre les trafics illicites utilisant comme levier les précurseurs chimiques<sup>24</sup>. L'anhydride acétique<sup>25</sup> a un usage dual. Il est employé dans l'industrie pharmaceutique pour la composition de l'aspirine ou encore en chimie pour la fabrication de peinture, de polymère, de plastique ou cellulose (pour les filtres de cigarettes). Mais il constitue le précurseur clé pour la production d'héroïne. Selon l'Organe International de Contrôle des Stupéfiants, seule 0,1 % de la production globale d'anhydride acétique rentre dans le processus de production d'héroïne.

### État des lieux du pavot à opium

La culture mondiale est en augmentation sensible en 2022 mais l'interdiction de la drogue en Afghanistan pourrait inverser la tendance en 2023.

L'essentiel de la production mondiale illicite d'opium continue d'avoir lieu dans un petit nombre de pays, notamment en Afghanistan. En 2022, l'Afghanistan a produit 6 200 tonnes d'opium, soit 80 % de la production mondiale estimée (7 800 tonnes), suivi en volume par le Myanmar (795 tonnes) et le Mexique (504 tonnes) selon les dernières données disponibles pour 2019/2020).

## 2.4. Impact de la crise sanitaire : simple bilan de fonctionnement ou évolution durable du marché du narcotrafic ?

La pandémie mondiale a impacté d'une manière extraordinaire le narcotrafic et, plus largement, elle a généré une profonde perturbation du marché des drogues. L'ensemble de cette économie illicite a été ébranlée dans ses mécanismes ainsi que dans ses logiques d'approvisionnement et de consommation. La clé de voûte est bien la liberté et la fluidité des échanges physiques de marchandises comme des acteurs. En creux, ce coronavirus a apporté une meilleure compréhension systémique. Dans l'exécution du trafic, il a confirmé l'importance capitale de la chaîne d'approvisionnement qu'elle soit routière, aérienne et maritime. Dans cette perspective, lutter contre le narcotrafic, c'est avant tout appréhender la complexité des flux logistiques multimodaux des personnes et des biens. C'est aussi agir sur la mobilité multimodale, non seulement sur les nœuds de convergence à l'image des ports mais aussi sur les vecteurs.

La matérialisation des impacts de la crise sanitaire est, néanmoins, difficile à appréhender. De fait, ils sont conditionnés par de multiples facteurs :

<sup>24</sup> Le cadre du contrôle international des précurseurs est établi par la convention de 1988 (article 12) en assurant la disponibilité de substances chimiques pour des usages légitimes tout en empêchant leur utilisation dans la fabrication de stupéfiants.

<sup>25</sup> En raison de son utilisation pour la synthèse de l'héroïne par la diacétylation de la morphine, l'anhydride acétique est répertorié comme précurseur dans le tableau I de la Convention de 1988 des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes.

- la réalité de la pandémie au plan national/ régional et de ses effets sur la population concernée ;
- le degré d'implication des pouvoirs publics dans la crise sanitaire. En particulier, la nature des missions dévolues aux services répressifs qui ont pu être distraits de la lutte contre la criminalité organisée ;
- la typologie des sites de production (culture en plein champs, transformation de matières premières et production chimique en laboratoire) et typologie des produits.

Par ailleurs, cette crise a mis en lumière l'importance de la continuité des chaînes logistiques au cœur de la globalisation. Ainsi, considérés sous le prisme du vecteur de transport, les enseignements majeurs sont les suivants :

- l'interruption des flux aériens commerciaux a mis un terme au trafic de fourmis des mules vecteurs *in corpore* de cocaïne entre l'Amérique du Sud et l'Europe de l'Ouest ainsi qu'à l'expédition des courriers postaux acheminant des substances psychotropes après des achats en ligne effectués sur internet (*dark* comme *clear web*) ;
- le confinement a « immobilisé » des acteurs criminels pour lesquels la mobilité physique est essentielle pour réaliser ses « affaires » mais aussi pour marquer son empreinte sur un territoire ;
- la perturbation des liaisons maritimes au plan international a déréglé une mécanique logistique qui pouvait apparaître, de très loin, hasardeuse mais qui s'est, en fait, révélée être parfaitement étalonnée. Le ballet des différentes flottes marchandes se produit méthodiquement sur les scènes des ports de départ ou de destination, des escales de ravitaillement ou de transbordement. Les images de dizaines de navires au mouillage devant des ports en Asie et en Amérique du Nord resteront gravées dans les mémoires comme le symbole de l'inertie du commerce mondial. Parfaitement globalisé. Pour le meilleur comme pour le pire. De même, la situation de pénurie de conteneurs caractéristiques de la sortie de crise Covid depuis mi-2021 démontre l'interdépendance des effets d'un système globalisé ;
- la production de drogues a été affectée durant les premiers mois de la pandémie. Les acheteurs de feuilles de coca n'avaient plus accès aux cultivateurs, qui, se sont mis à la transformation pour éviter des pertes financières. Précisons que les feuilles de coca conditionnées peuvent se conserver cinq ans ce qui permet de « digérer » la reprise post-pandémie. Fin 2020, les volumes de

saisies de cocaïne attestent de la reprise du trafic, confronté, néanmoins, aux difficultés d'approvisionnement de précurseurs ;

- les organisations criminelles ont démontré leur agilité pour inventer de nouvelles solutions logistiques. Sur de courtes distances, elles ont opté pour l'autonomie dans la création de nouvelles chaînes logistiques ;

### **La crise sanitaire n'est pas la crise des trafiquants ! <sup>26</sup>**

L'opération PORPOISE est mise sur pied durant le confinement dans le but de détecter des traversées suspectes de navires à moteur entre le Danemark et la Suède. Il s'agit de lutter contre les importations de produits stupéfiants dont le volume annuel est estimé entre 100 et 150 tonnes. Elles génèrent un chiffre d'affaires équivalent à 1,5 billion d'euros/an.

La crise sanitaire ayant réduit les liaisons aériennes et fermée le pont d'Öresund, un focus particulier a été porté sur la navigation maritime. Un matin de septembre 2021, un promeneur découvre sur la plage suédoise de Nyhamnsläge, abandonnés, des sacs contenant de la cocaïne d'une valeur à la revente de 10 millions d'euros. L'enquête démontrera que ces sacs avaient été lancés par-dessus le bord d'un navire de commerce. Les deux marins en charge de la récupération des colis en mer ont été victimes d'une avarie sur leur hors-bord et ... secourus nuitamment par les garde-côtes suédois.

- les effets de la temporisation du commerce international : les navires et le fret expédié ont fini par arriver à destination malgré le temps. Ceci s'est traduit par la difficulté pour les organisations criminelles de coordonner la récupération du fret illicite et a généré des tensions lors de ces opérations. Les colis en attente ont-ils fragilisé les positions des expéditeurs au regard du capital immobilisé et des stocks ainsi constitués dans les entrepôts logistiques ?
- une numérisation croissante du marché des drogues soutenue par la téléphonie chiffrée et le maillage des réseaux sociaux a permis de maintenir le flux illicite, en rapprochant les maillons de la chaîne dans un contexte de distanciation sociale.

La pandémie offre une opportunité unique, celle d'une opération quasiment à cœur ouvert du marché des drogues au niveau international. Elle permet d'apporter la lumière sur des mécanismes d'un système complexe soumis à la loi de l'offre et à la demande. Toutefois, de nombreux aspects méritent encore d'être approfondis. Comment les structures criminelles se sont-elles adaptées à des perturbations systémiques durables et incontournables ? Quelles en sont les conséquences pour les nombreux acteurs interdépendants

<sup>26</sup> <https://www.politico.eu/article/swedens-border-drugs-boat-cargo-smuggling/amp/>, consulté le 29/12/22



(les producteurs, les transformateurs des laboratoires clandestins, les logisticiens, la chaîne du service et – *in fine* – le consommateur) ? Est-ce que ce marché criminel a témoigné d'une réelle résilience tout au long de l'épisode ? Comment mesurer l'impact de la perturbation du marché des drogues sur d'autres pans d'activités criminelles telles que le blanchiment ou le terrorisme ? Enfin, ces adaptations resteront-elles de circonstance ? Ou bien seront-elles définitives ?

### Figure 6. Saisie de cocaïne en Amérique centrale

Source : INCB, Rapport 2021. Réalisé par Florian MANET

	2018	2019	2020	Janvier-avril 2021
Salvador	13,8	0,1	1,9	NC
Guatemala	NC	18,9	13,6	NC
Costa Rica	NC	31,1	1,9	13,8



# La maritimisation du trafic de drogue en réponse à un marché mondial en expansion ?

L'appel d'air lancé par le dynamisme d'un marché mondial des drogues stimulent les appétits d'organisations criminelles, agiles, inventives et réactives. Naturellement, les vecteurs maritimes (1) se sont imposés comme la solution logistique, approvisionnant en sécurité, avec régularité et en volume les aires de consommation. De fait, les gens de mer (2) comme l'innovation technologique (3) facilitent la conquête des marchés à l'international (4).

## *1. Les vecteurs maritimes, solution logistique de cette économie souterraine*

L'ensemble des vecteurs maritimes existants sont susceptibles d'être employés pour transporter les produits stupéfiants par voie de mer. Avant toute chose, rappelons que le narcotraffic est une affaire de... logistique. Certes, ce fret particulier affiche une valeur marchande exceptionnelle au vu des effets de levier considérables observés lors de la mise sur le marché. Cette réalité impose en retour des mesures de sûreté prises par les commanditaires, cherchant à tout prix une dissimulation et une anonymisation de l'opération la plus parfaite possible.

Cet impératif absolu de confusion de l'illicite dans le licite requiert l'emploi de moyens de transport des plus transparents, s'intégrant totalement dans le paysage économique local, régional et international en fonction de l'ambition de l'organisation.

### **1.1. Le cabotage local ou la logistique du dernier mille**

Le cabotage local vise à acheminer des quantités réduites, inférieures à la tonne, soit dans le cadre de la livraison du dernier mille au bénéfice d'un foyer de consommation à échelle locale, soit dans la perspective de la constitution progressive d'un stock avant expédition pour des marchés régionaux ou internationaux. Il peut être dans un premier temps terrestre,

fluvial mais aussi maritime. Ainsi, en mer, sont observées des zones tampon dédiées sur des navires-mère régulièrement approvisionnés mais aussi des espaces de stockage immergés dans l'océan. Ce dernier dispositif a été décelé en Atlantique nord à proximité des côtes ibériques ou encore, dans le Pacifique, à proximité de l'Australie.

La flotte traditionnelle locale répond parfaitement aux exigences logistiques mais aussi de dissimulation. Ces navires à voile ou à moteur de faible puissance s'appellent « Dhow<sup>1</sup> » sur les côtes iraniennes par exemple. Ailleurs, ce sont des boutres ou des yoles selon les usages locaux.

Le cas d'étude de l'Équateur<sup>2</sup> est significatif du rôle joué par ces flottilles. En effet, l'enjeu est la « sortie » de la production équatoro-colombienne vers, notamment, le marché nord-américain. Après une navigation fluviale, les navires de pêche ou des embarcations semi-rigides appareillent vers les îles Galapagos<sup>3</sup>, sur une distance de 15 000 milles nautiques où ils sont rechargés en carburant et/ou transbordent leur chargement illicite vers d'autres embarcations qui rallient directement les ports du Guatemala, du Costa-Rica et du Salvador. Toutefois, le fret peut, de nouveau, être redistribué sur des navires-fille plus discrets avant de gagner les ports d'Amérique centrale. Dans ce contexte, les marins des ports côtiers comme Jaramiló sont très courtisés du fait de leur connaissance précise des courants et de la topographie marine. Un voyage est ainsi rémunéré près de 30 000 dollars. Certains équipages en font 3 à 4 par semaine.

Très souvent construits en fibre, les navires sont réaménagés afin d'accroître les réserves de carburant. Un réseau de complicité est régulièrement mis à l'eau, le long de la route maritime. Simulant une campagne de pêche, cette flottille de navires assure des fonctions de renseignement, d'alerte et de coordination opérationnelle prévenant toute présence suspecte sur l'itinéraire. En cas de suspicion avérée, le fret illicite est mis à l'eau et suivi à l'aide de balises GPS insérées dans les ballots étanches.

---

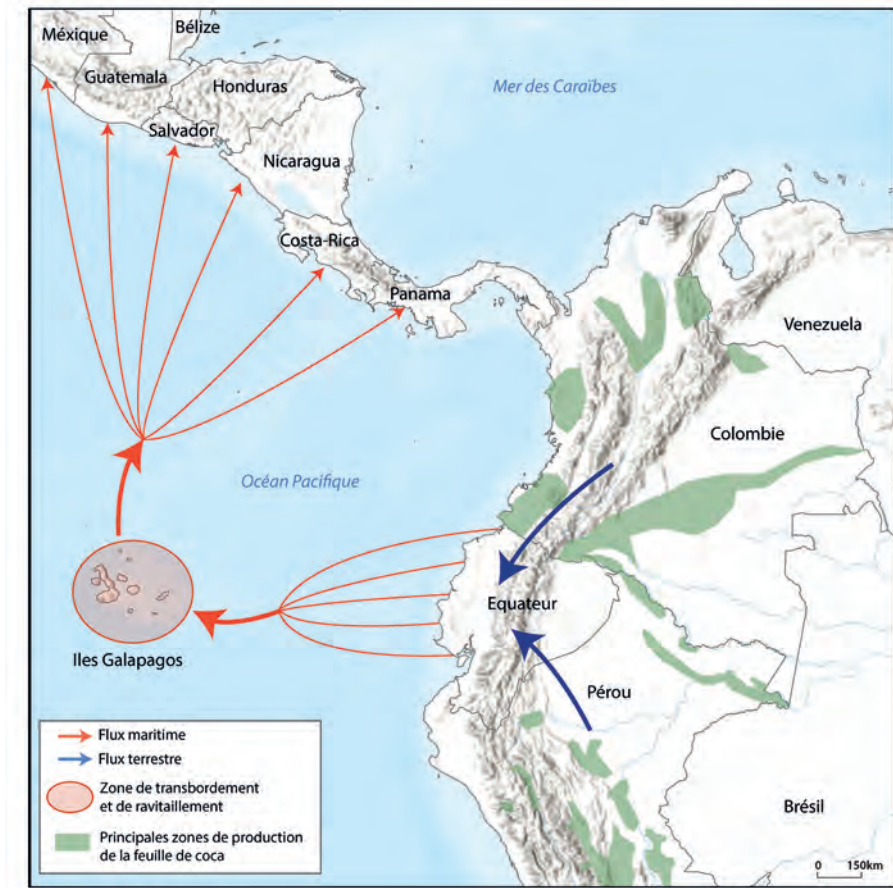
1 Le boutre est un type de voilier arabe traditionnel en bois, à un ou plusieurs mats gréés avec des voiles triangulaires ou trapézoïdales, originaire de la mer rouge. Par extension, ce terme désigne des petits caboteurs à voile ou à moteur naviguant dans l'océan Indien.

2 Rapport de l'Observatoire Équatorien du Crime Organisé, *Caracterización del crimen organizado*, 2023

3 17 % de la cocaïne saisie aux États-Unis a transité par ces îles. Source *Department of Justice* cité par l'OECO.

## Figure 7. Manœuvre maritime d'exportation de la cocaïne depuis l'Équateur vers les marchés nord-américains

Réalisé par Ronan KERBIRIOU, janvier 2024



### 1.2. Le rayonnement régional

Les contraintes de la navigation maritime imposent des caractéristiques techniques attachées aux vecteurs capables d'affronter les aléas climatiques comme les conditions de mer. Elles exigent, par ailleurs, des compétences techniques, individuelles comme collectives au sein d'équipages soumis aux conventions régionales voire internationales<sup>4</sup> régissant la navigation maritime. Les vecteurs auront de fait des capacités d'emport bien supérieures en volume, en poids comme en endurance au vu des distances à parcourir. Le choix du port d'appareillage comme celui de la route détermine la volonté et la posture des commanditaires à se fondre dans le flux conventionnel ou,

<sup>4</sup> La Convention SOLAS (*Safety Of Life At Sea* – signée le 1/11/1974) a pour objectif principal de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires compatibles avec leur sécurité qui font l'objet de contrôle obligatoire par l'État du port et du pavillon.

au contraire, à opter pour des modalités de navigation à l'écart des grandes autoroutes maritimes reliant les *hubs* internationaux. Certains ports sont, en effet, localement réputés offrant des facilités, des « arrangements » avec la loi. Autrement dit, ces facilitations constatées dans les transactions suggèrent le degré de corruption des acteurs de la chaîne logistique, forces de sécurité comprises.

### Une flotte dédiée aux flux régionaux

Il s'agit principalement de navires de commerce (vraquier, remorqueur de haute mer) voire de navires de plaisance type multicoque ou monocoque. Ils sont soit affrétés par des opérateurs illicites soit ils sont « contaminés », c'est-à-dire que les trafiquants insèrent des produits dans les navires à l'insu de l'équipage. En matière de flottilles dédiées, il est intéressant d'analyser la composition capitalistique du navire, d'identifier les différents propriétaires successifs comme les armateurs ou les équipages. Ces informations d'environnement facilitent l'évaluation du risque. Elles peuvent matérialiser des aspects circonstanciels des réalités économiques maritimes comme le phénomène de sur-capacité qui dévalorise le vecteur ou encore la délivrance de licence de pêche qui banalise une raison sociale conventionnelle étendue à des acteurs illicites. De même, le savoir-faire maritime requis confère de la valeur aux gens de mer, quelle que soit sa fonction à bord. L'équipage devient alors un intermédiaire à haute valeur ajoutée qu'il convient de recruter avec soin et de fidéliser.

### 1.3. Flag out et Flag shopping, les défis du suivi des flottilles

Le droit international de la mer défini par la Convention des Nations unies signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 attribue un rôle fondamental à l'État du pavillon. Le lien juridique qui subordonne un navire à un État est établi par la nationalité, assortie ou non de la résidence de la personne morale ou physique propriétaire du navire. De ce fait, les navires possèdent donc la « nationalité » – appelée « pavillon » – de l'État dans lequel il réside. En conséquence, le corpus juridique et institutionnel de l'État s'impose comme cadre normatif, somme de droits et d'obligations, pour l'armateur et, ce, quelles que soient les eaux dans lesquelles sa flotte croise. Trait caractéristique de l'affirmation de la souveraineté étatique sur la scène internationale, le fait de « battre pavillon » est complété par le registre maritime qui est en quelque sorte l'application en droit interne de cette compétence. Il s'agit des droits subjectifs attachés à l'existence d'un pavillon national. Ainsi, s'il ne peut y avoir qu'un seul pavillon par État, chaque État peut créer autant de registre maritime, que l'on a pu appeler communément « pavillon-bis ». La tenue rigoureuse de ce registre est un élément conditionnant la stricte application des dispositions des Conventions. Illustrons notre propos. L'article 17 de la Convention de Vienne

de 1988 introduit des pouvoirs de police en haute mer relatifs au trafic de drogue par voie maritime. L'État en action de contrôle à la mer peut alors requérir l'État du pavillon du navire soupçonné d'action illicite alors qu'il croise en haute mer. La condition préalable demeure la confirmation de son pavillon à la suite d'une enquête. De fait, la question du pavillon est centrale aussi bien du point de vue juridique que diplomatique. Elle est le fondement légal d'une réussite opérationnelle dans le champs de la police en mer.

Le recours à un pavillon de libre immatriculation est un phénomène récurrent<sup>5</sup> chez des armateurs désireux d'inscrire leur activité commerciale dans un cadre moins contraignant que certaines législations nationales et de bénéficier des effets positifs d'une nouvelle division internationale du travail. Le phénomène prend encore de l'ampleur depuis plus de trente ans. Aujourd'hui plus de la moitié de la flotte mondiale a opté pour ce cadre administratif. On constate alors un double mouvement : au *flagging out* ou évasion des flottes ou encore dé-pavillonnement succède un *flag shopping*<sup>6</sup> qui traduit la quête du mieux disant pour l'armateur. Dans cette nouvelle économie du pavillon, les navires ne sont plus captifs de l'État où résident les armateurs et où se déroule l'activité principale. Certes, une telle immatriculation présente de nombreux avantages en matière fiscale, sociale et réglementaire, notamment sur les aspects de sécurité maritime et de protection de l'environnement. À l'inverse, pour l'État d'accueil qui héberge le pavillon de libre immatriculation, cela peut être source de développement économique. Analysée sous le prisme de la sûreté maritime et portuaire, cette situation est malgré tout problématique. Cette opération de changement de pavillon peut se dérouler en pleine mer pour autant qu'une connexion à l'internet soit opérante. Les impacts pour les acteurs de la sécurité en mer sont multiples. Ne serait-ce lors de l'enquête de pavillon, préalable incontournable à tout contrôle de navire en haute mer. Sans compter la qualité de la réponse de l'État du pavillon adressée aux États requérants.

Par ailleurs, ce déficit structurel de surveillance de l'activité humaine en mer est encore accru par le manque de lisibilité administrative de sociétés et, partant, par le manque voire l'absence de contrôle étatique exercé sur l'activité de ces entreprises. S'il est impossible de tout savoir en mer, il paraît tout autant impossible d'en contrôler, à terre, précisément les résultats de l'activité humaine. Les techniques habituellement rencontrées dans la

5 Le rapport sur « la flotte marchande par pavillons d'immatriculation et par types de navires, annuel, 1980-2016 » consultable sur la Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement note que 71 % du tonnage total de la marine marchande est immatriculé sous un pavillon de libre immatriculation. La tendance est actuellement haussière.

6 Pierre ANGELELLI définit ainsi le *flag shopping* : « le fait pour une compagnie maritime de rechercher un pavillon au meilleur prix, ce qui anticipe sur l'idée que le pavillon, après avoir été une règle de droit, est devenu un service, objet d'un marché où se confrontent une offre et une demande ».

délinquance économique et financière sont bien présentes dans le monde de la mer au travers de la dissimulation de capitaux derrière de multiples sociétés-écran. Bien souvent, elles sont de droit étranger voire intégralement enregistrées dans des paradis fiscaux ou dans des États faillis. La dispersion et l'opacité des flux financiers exploitant astucieusement les législations nationales limitent en conséquence l'action de contrôle et de régulation de l'activité d'acteurs maritimes.

Au total, aux yeux des autorités publiques, voici encore identifiée une difficulté supplémentaire observée dans la traçabilité de l'exploitation humaine de la mer et dans la détection d'une activité illicite.

#### **1.4. L'expédition internationale, entre autonomie stratégique et contamination systémique des flux logistiques**

Les exigences propres aux marchés criminels des substances stupéfiantes imposent des expéditions transocéaniques afin de satisfaire une clientèle internationale. En matière d'affrètement maritime, les règles et les exigences du milieu sont ici très fortes et imposent aux organisations criminelles le recours à des moyens plus sophistiqués. La question centrale est celle soit de l'autonomie stratégique dans la chaîne logistique, soit de sa contamination systémique. Ce choix constitue aussi un critère d'évaluation des organisations criminelles et de leur capacité à corrompre des institutions établies. Il révèle aussi clairement leur surface financière.

#### **La croisière, sécurité et régularité des liaisons illicites**

Les organisations criminelles recherchent des vecteurs réguliers garantissant la sécurité. Aussi, les navires à passagers assurant des croisières transocéaniques constituent des cibles de choix. Pour autant qu'au sein de l'équipage soit identifié un relais agissant sous couverture. Il peut s'agir de cuisiniers, de personnels de nettoyage, de marins...

#### **La croisière exposée au trafic de drogue**

Le 24 mars 2019, la police portugaise interpelle une douzaine d'individus lorsque le navire à passagers MSC OPERA<sup>7</sup> jette l'ancre au port de Funchal, capitale de l'archipel de Madère. Étape d'une croisière transatlantique, il avait appareillé des Caraïbes après de multiples escales touristiques comme la Havane à Cuba, Montego Bay en Jamaïque ou encore Saint John à Antigua avant de traverser l'océan Atlantique. Lors de cette opération, 18 kilogrammes de cocaïne pure sont découverts dissimulés dans des paquets de chips transportés dans des valises.

<sup>7</sup> Voir l'article publié le 28/03/2019, *Drug Bust on the MSC OPERA : Cocaine in Your Cheetos?*, <https://www.cruiselawnews.com/2019/03/articles/drugs/drug-bust-on-the-msc-opera-cocaine-in-your-cheetos/>, consulté le 28/11/21.



## *2. L'hybridation des gens de mer : l'exemple des flottilles de pêche, objet de toutes les séductions*

Les organisations criminelles sont dans l'obligation de sous-traiter à des experts certaines phases de leurs opérations illicites. Le volet logistique de l'expédition de stupéfiants nécessite de rassembler des compétences particulières. Aussi en est-il des savoir-faire en matière de navigation et d'affrètement maritime. Les équipages de la plaisance, de la pêche maritime ou du commerce représentent une plus-value majeure dans la sécurisation des exportations de substances illicites. Fortement sollicités, ils sont l'objet de séduction, de pression, de menaces voire d'actes de violence.

La situation singulière de l'Équateur<sup>8</sup> est très illustrative des mesures prises par des organisations afin d'acheminer la cocaïne colombienne ou péruvienne sur le marché nord-américain. On observe des alliances entre acteurs criminels experts dans un domaine de compétence singulier. Ainsi, elles peuvent sous-traiter à d'autres structures le « recrutement » d'hommes de l'art. Pour conduire des opérations de grande envergure, les flottilles de pêche ont été ciblées comme fournissant une dissimulation parfaite du commerce illicite en affichant une raison sociale indiscutable parfaitement intégrée dans l'économie bleue régionale. Parfois, des licences de pêche falsifiées donnent le change aux agents des Affaires maritimes. En outre, ces vecteurs offrent une capacité d'emport importante ainsi qu'un comportement à la mer endurant et sécurisant.

Des actes de brigandage sont perpétrés au préjudice de navires de pêche dans les eaux territoriales aussi bien sur la côte Pacifique qu'Atlantique et dans la zone Caraïbe. Sous la menace, il s'agit de s'emparer des vecteurs et des équipements tels des moteurs de bateau afin de constituer une flottille. Ou bien de dérober simplement des vivres, de l'accastillage et du carburant présent à bord. Dans un deuxième temps, des équipages dédiés sont constitués par des « sergents recruteurs » en se rendant dans les villages de pêcheurs. Face à l'intimidation, à la violence physique voire armée ou au regard de la promesse d'une alléchante rémunération, des navigants finissent par se mettre au service des organisations. Ce phénomène est loin d'être anecdotique comme le souligne la presse<sup>9</sup>. Selon les propos rapportés par des journalistes, le commandant des opérations Nord des forces armées équatoriennes estimerait que plus de 300 pêcheurs des provinces<sup>10</sup>

8 Voir rapport de l'OECE.

9 Voir l'article publié le 22/02/2016 *Mafias captana pescadores para llevar droga*, <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/mafias-captan-pescadores-llevar-droga.html>, consulté le 25/09/21.

10 Selon le Secrétariat aux ressources halieutiques d'Équateur, plus de 54 000 pêcheurs étaient recensés dans ces 5 provinces du pays.

d'Esmeraldas, Manabí, Guayas, Santa Elena et El Oro ont été interpellés dans des opérations de narcotrafic et sont détenus aux États-Unis. Selon certains témoignages, il aurait été proposé à un pêcheur la modique somme de 80 000 dollars américains pour le convoyage de 2 tonnes de cocaïne vers l'Amérique centrale. Précisons que le salaire moyen mensuel s'élève à environ 500 dollars. Ses employeurs lui ont ensuite remis des coordonnées d'un point de rendez-vous en mer pour ravitailler en carburant ainsi que celles d'un intermédiaire à contacter pour convenir du lieu de transbordement du fret illicite à l'approche des eaux territoriales du pays de destination. Initialement, 8 000 dollars devaient lui être remis et le reliquat à l'issue de l'opération. De véritables stations-services sont alors positionnées en haute mer, accordant aux flottilles une allonge supérieure. Le modèle économique s'appuie sur une rentabilité de 1 à 20 sur le prix du gallon de carburant entre la terre et la mer. Sans négliger le détournement d'aides de l'État accordées au secteur de la pêche sur le prix des produits pétroliers. Ce capitalisme criminel génère une économie circulaire illicite où chacun y trouve son intérêt.

### La flotte de plaisance, alibi des narco-transocéaniques

Le recours à la plaisance est un mode opératoire répandu sur l'ensemble des espaces océaniques et concerne l'ensemble des substances. Il confère agilité, souplesse des escales, opacification du commerce illicite et autonomie dans l'expédition maritime. En contrepartie, il nécessite de disposer d'un support apte à prendre la mer, armé par un équipage expert à la navigation à la voile ainsi que d'une planification respectueuse des saisonnalités maritimes (courants, vents dominants, ...).

Les *Slow Mover* sont des multicoques type catamaran ou des monocoques habitables. Ils sont soit achetés sur le marché de l'occasion soit la propriété d'un skipper qui met à disposition ses compétences d'homme de mer au bénéfice d'une organisation criminelle. Les ressorts sont communs avec d'autres types de trafics illicites par voie maritime (êtres humains, armes, etc.). Ces navires sont réaménagés de manière artisanale ou en chantier naval afin de créer des espaces intérieurs de stockage dissimulés dans les cloisons. En effet, la capacité d'emport s'élève à plusieurs centaines de kilogrammes jusqu'à une tonne soit plusieurs mètres cube de fret. Il nécessite aussi l'emport de vivres et d'eau potable pour des navigations de plusieurs dizaines de jours ainsi que du gasoil pour le moteur auxiliaire. Un voilier navigue à une vitesse moyenne de 5 nœuds. Ainsi, une transatlantique d'Amérique du Sud vers les côtes occidentales de l'Europe nécessite près de 50 jours de navigation. Tandis qu'une transpacifique ralliant la côte est de l'Australie depuis Panama impose près de 60 jours de mer. Les équipages ne sont pas toujours très expérimentés, ce qui explique des erreurs de navigation.

### L'Australie, nouvel Eldorado des narco-trafiquants ?

Le 24 juillet 2023, l'*Australian Federal Police* a annoncé la découverte de 247 kilogrammes de cocaïne dissimulés dans la coque d'un yacht en provenance du Vanuatu. Le navire, arrivé à Townsville en avril, s'était tout d'abord vu interdire l'accès au port afin de procéder à des investigations. C'est une fois mis à sec que des anomalies majeures ont été découvertes dans la coque du navire où les stupéfiants étaient dissimulés. Deux Français ont été arrêtés, soupçonnés d'avoir transporté une partie de la cargaison de stupéfiants de Townsville à Canberra. La valeur de la marchandise saisie est estimée à 61 millions de dollars.

## 3. L'innovation technologique au service du crime

Les organisations criminelles conçoivent et développent des prototypes de vecteur maritime adapté aux besoins logistiques, aux conditions singulières de navigation mais aussi aux contraintes de sécurité de plus en plus prégnantes. Le défi logistique est de taille. Il s'agit, en effet, d'amener des quantités toujours plus importantes de substances illicites, dans des zones de rebonds ou des foyers de consommation plus éloignés. Ce défi s'inscrit dans un contexte de lutte internationale prenant l'aspect d'une véritable traque. L'analyse de la situation en Amérique latine, foyer international de production et de transformation de la feuille de coca, démontre l'ingéniosité et l'organisation qui sous-tendent l'exportation de la cocaïne vers les marchés nord-américains et européens.

### 3.1. Des bureaux d'étude et des ateliers clandestins au cœur de l'Amazonie

Pour ce faire, les organisations ont recours à des prestataires experts en construction navale. Ils conçoivent de nouveaux prototypes et « industrialisent » ensuite la production. Des bureaux d'étude comme des usines de construction et d'assemblage clandestins sont implantés en jungle, dans des zones peu peuplées situées à proximité de cours d'eau. Ils sont indispensables pour les tests en condition opérationnelle et, ultérieurement, pour une mise à l'eau discrète dans l'océan Pacifique. Les *hinterlands* andins de la Colombie ou de l'Équateur présentent de nombreux atouts favorisant la connexion entre les commanditaires, les ingénieurs de la construction navale et les équipages. Le recours à ce savoir-faire est exceptionnel sur la côte Atlantique où la pression de l'État central colombien s'exprime plus fortement. De plus, les terres appartiennent à des grands propriétaires fonciers par différence avec la plaine côtière du Pacifique où une végétation luxuriante interdit tout développement d'infrastructure. De plus, la côte caribéenne est irriguée par un réseau fluvial moins dense, compliquant

les accès à la mer. Les chantiers navals clandestins ne se concentrent pas uniquement sur les côtes pacifiques andines. De telles structures ont été démantelées aussi en Caraïbes comme en septembre 2018, où la Marine nationale de la République Dominicaine a saisi un navire semi-submersible<sup>11</sup> en construction dans le secteur de Villa España. D'autres saisies ont eu lieu au Venezuela<sup>12</sup> frontalier avec la Colombie ou au Suriname<sup>13</sup>.

### 3.2. Une flotte de « Narco-Sub » à l'assaut des océans

Apparus dès 1993, les navires sont qualifiés de « *Narco-Submarines* ou *Narco-Sub* » ou « sous-marins Narco » même si tous ne sont pas des submersibles. La plupart sont catégorisés comme *Low Profile Vessel* (LPV). Tous possèdent des caractéristiques de conception spéciales cherchant une signature radar la plus faible possible afin d'éviter toute détection visuelle, par infrarouge, par des systèmes radar ou sonar. De forme très élancée, offrant une surface minimale, ils sont fabriqués en acier ou en fibre de verre. D'une longueur de 12 à 24 mètres, ils sont en mesure de parcourir plus de 3 000 kilomètres. Les LPV possèdent une propulsion indépendante de l'air ou des moteurs diesel externes. Ils maintiennent en surface de manière constante un tuba, ce qui empêche une immersion complète. Par différence, des navires entièrement submersibles (FSV), à la fois électrique et diesel, sont capables de navigation en immersion. Toutefois, leur autonomie est plus réduite, nécessitant des opérations logistiques en cours de navigation. Des navires de surface sans pilote (USV) dotés de moteur à diesel ont aussi été observés. En termes de contenance, les LPV armés par un équipage de un à trois marins possèdent une capacité d'emport moyenne d'une à deux tonnes de produits (pouvant aller jusqu'à 10 tonnes pour les plus grands).

Bien souvent à usage unique, chaque embarcation coûte jusqu'à deux millions de dollars (à mettre en relation avec le prix de revente des produits stupéfiants transportés à haut niveau de pureté). Le transbordement du fret illicite est opéré au large des côtes sur un navire nourrice qui introduit dans le flux de la navigation les substances. Le vecteur quel qu'il soit est alors sabordé d'initiative. De même, en cas de manœuvre d'interdiction opérée par les services répressifs en mer, les équipages sabordent leur embarcation, invoquant les principes universels de solidarité des gens de mer. Une opération de police judiciaire se transforme finalement en opération de sauvetage !

11 <https://elnuevodiario.com.do/armada-dominicana-incauta-embarcacion-semisumergible-en-astillero-clandestino/>, consulté le 27/09/21.

12 <https://www.zona-militar.com/2019/10/08/fanb-captura-un-submarino-en-el-zulia/>, consulté le 27/09/21.

13 Un semi-submersible a été repéré par les forces de sécurité du Suriname piégé dans une rivière du district de Saramacca. <https://guyanachronicle.com/2018/03/05/surinamese-cops-discover-narco-submarine-off-coast-with-guyana/>, consulté le 27/09/21.

## Une typologie des Narco-Sub, reflet de la détermination criminelle

Selon l'expert international, HI Sutton<sup>14</sup>, les flottilles ont évolué dans le temps, tenant compte des progrès techniques et de l'intensité des politiques répressives mises en œuvre par les États ou par la communauté internationale. Voici les catégorisations principales :

**1) LPV IM ou Low Profile Vessel Inboard Motor** : navire à profil bas avec moteur *in-board*. Apparu dans les années 2005, toujours actif, il est cependant de moins en moins employé ;

**2) LPV-OM ou Low Profile Vessel OutBoard Motors** : navire à profil bas avec moteur hors-bord. Synthèse des modes LPV et Go-Fast, il ressemble à des embarcations rapides mais est destiné à se fondre dans l'eau ;

**3) LPV-OM- VSVs ou Low Profile Vessel OutBoard Motors Very Slender Vessels hull**. Apparu en 2017, il est très long et élancé avec une étrave pénétrante qui coupe les vagues. Il peut mesurer jusqu'à 20 mètres pour une largeur de 2 mètres ;

**4) LPV-IM- VSVs ou Low Profile Vessel in-Board Motors Very Slender Vessels hull**. Il est équipé d'un mat type *snorkel* hissable à l'immersion périscopique, alimentant en air les moteurs diesels sans devoir faire surface ;

**5) FSV ou Fully Submersible Vessel** : cette catégorie de navire est entièrement submersible. Elle comprend à la fois les vrais sous-marins et les « *snorkel subs* ».

Au total, HI Sutton dénombre plus de 180 événements communiqués en source ouverte. En 2019, il a analysé plus de 40 faits impliquant des « *narco-subs* ». Les interdictions de telles embarcations sont plutôt rares. Ainsi, le 7 août 2021, les autorités colombiennes ont saisi plus de deux tonnes de cocaïne transportées dans un semi-submersible, dans les eaux de la côte Pacifique, au sud de Nariño. La saisie a été réalisée après que des navires des garde-côtes de la force navale du Pacifique, guidés par des informations de la Marine nationale, aient réussi à intercepter un engin semi-submersible, piloté par trois individus, qui se dirigeait vers l'Amérique centrale. Lors de l'inspection de l'embarcation de 15 mètres de long, 102 sacs contenant 2 039 paquets rectangulaires de cocaïne ont été découverts.

Ces opérations subaquatiques ne sont pas sans risque. Ainsi, le 12 mars 2023, la marine colombienne a, de nouveau, intercepté un semi submersible de 50 pieds avec, à son bord, 2,6 tonnes de chlorhydrate de cocaïne sous forme de milliers de briques emballées sous film plastique. L'équipe d'interception a également trouvé, à l'intérieur du semi-submersible, deux contrebandiers

<sup>14</sup> HI Sutton, <http://www.hisutton.com/>, consulté le 27/09/21.

en mauvaise santé et deux autres décédés probablement des suites d'une intoxication par les gaz issus de la combustion. Les survivants et les stupéfiants ont été transférés à Tumaco, un petit port de pêche proche de la frontière équatorienne. La valeur de la cargaison est évaluée à près de 90 millions de dollars. Elle devait fournir jusqu'à six millions de doses aux consommateurs.

### Une extension du phénomène des Narco-Sub en Europe ?

La question mérite d'être posée après deux événements exceptionnels constatés sur les approches maritimes de la Péninsule ibérique ces dernières années. Ils traduisent la détermination des organisations criminelles à s'emparer du marché européen de la cocaïne, les connections entre organisations depuis les zones de production et les foyers de consommation. Enfin, ils désignent la Péninsule comme une tête de pont stratégique dans l'approche du continent.

### L'interdiction du « Chê » à la Playa do foxo

L'interdiction d'un « *narco sub* », le « Chê » sur les côtes de la Galicie, à la Playa do foxo au nord-ouest de l'Espagne, le 24 novembre 2019<sup>15</sup>, constitue un électrochoc européen dans la lutte contre le narcotraffic international. Suite à des renseignements, une opération internationale conjointe menée aux abords de la Péninsule permet de localiser le navire à proximité des côtes.

Lors de l'intervention des forces de police, l'équipage composé de trois personnes – dont deux ressortissants équatoriens – étaient en train de saborder le navire tandis que le troisième prenait la fuite à terre. Ayant appareillé depuis le Brésil, ce navire a parcouru en quinze jours plus de 400 milles dans des conditions de navigation particulièrement rustiques et difficiles. Examiné avec attention, ce navire a les caractéristiques suivantes : longueur : 20 mètres, largeur : 2,60 mètres, poids : 50 tonnes, contenance des réservoirs : 20 000 litres, volume de fret disponible : 10 mètres cube. La coque constituée d'une épaisse couche de fibre de verre est très effilée, renforçant la furtivité du navire. Au total, trois tonnes de cocaïne conditionnées en 152 colis ont été saisies soit un équivalent supérieur à 100 millions d'euros de revente sur les marchés européens.

L'analyse du mode opératoire est riche d'enseignements sur la conception préalable d'une telle expédition et la méticuleuse coordination présidant à cette réussite. Tout d'abord, la construction d'un tel LPV est opérée dans des ateliers clandestins, probablement dans la forêt amazonienne, le long d'une artère fluviale débouchant *in fine* sur les rivages atlantiques dans des zones

<sup>15</sup> First 'Narco-Submarine' caught, <https://www.wsj.com/articles/inside-the-first-narco-submarine-caught-after-crossing-the-atlantic-11603033200>, consulté le 28/09/21.

faiblement peuplées. Le chargement du fret illicite est réalisé soit sur un embarcadère fluvial soit suite à un transbordement depuis un navire-mère dans les eaux territoriales ou en haute mer. La navigation est effectuée avec des instruments sommaires durant une quinzaine de jours en vue de rallier un point de rendez-vous situé à plusieurs centaines de milles nautiques des côtes européennes au large de la Péninsule ibérique. Ce premier contact constitue soit une étape logistique visant à un réapprovisionnement en carburant et en vivres mais aussi un point de coordination pour la livraison du produit. Plus vraisemblablement, il peut s'agir d'une opération de transbordement préalable au sabordage du LPV à usage unique. Dès lors, un navire-mère (navire de pêche, cargo complice, semi-rigides puissants) réceptionnent la cargaison et l'équipage. Ou bien, un deuxième transbordement peut être organisé, de nuit, pour sécuriser la livraison sur la « terre ferme ». Dans le cas présent, il semblerait que des avaries affectant des navires-mère aient nécessité une adaptation du plan initial, imposant un échouage du LPV sur une plage déserte du nord de l'Espagne.

### **3.3. L'Espagne, narco-chantier naval ?**

Par ailleurs, un deuxième événement lié désigne l'Espagne comme un point d'entrée historique de la cocaïne en Europe : la découverte en mars 2021 du premier semi-submersible construit en Europe. Coordonnée par l'Office européen de police, EUROPOL, l'opération FERRO<sup>16</sup> visait à démanteler une organisation criminelle internationale composée de ressortissants espagnols, colombiens et dominicains. Agissant en divers points de l'Espagne, les perquisitions ont amené la saisie de plus de 3 tonnes de cocaïne, 700 kilogrammes de haschich et ... d'un semi-submersible dans un entrepôt industriel situé dans la zone côtière de Malaga. Conçu dans cet atelier artisanal, il mesurait 9 mètres de long, 3 mètres de largeur comme de hauteur.

### **3.4. La torpille sous-marine, emblème de la furtivité**

Dans la recherche effrénée du progrès technique, il a été découvert un dispositif de conteneur torpille remorqué par un navire-mère. Il est immergé à plus de 30 mètres de profondeur grâce à un astucieux système de ballast contrôlant la submersion. En cas de contrôle en mer, la remorque est abandonnée, le conteneur libère automatiquement une bouée camouflée en forme de pièce de bois, équipée d'un dispositif de géolocalisation afin de récupérer ultérieurement le conteneur chargé. Cette technique dite du « parasite » peut connaître de multiples variantes selon l'ingéniosité des opérateurs criminels et la réalité du « terrain ». Ce mode opératoire suppose,

<sup>16</sup> <https://www.europol.europa.eu/newsroom/news/spanish-police-seize-first-ever-narco-submarine-made-in-europe>, consulté le 27/09/2021.

cependant, une manœuvre opérationnelle d'intégration et d'extraction particulièrement complexe, nécessitant des capacités et une coordination rigoureuse.

Au regard des mesures d'interdiction rendues publiques, ils sont observés et interceptés principalement dans le Pacifique même si des exemplaires ont pu être interceptés dans les eaux de l'Atlantique.

Le 3 mai 2020, les plongeurs de la marine colombienne ont découvert 200 kilogrammes de cocaïne contenus dans une torpille fixée sur la coque du STAR COURAGE, dans le port de Turbo (province d'Antioquia). Ce porte-conteneurs avait pour destination le port espagnol de Tarragone.

## *4. À la conquête de marchés de consommation internationaux*

Seules des flottilles aguerries se livrent à des traversées transocéaniques. En sécurité. De manière régulière. Il s'agit de navires marchands de grande capacité tels les navires-citernes, les porte-conteneurs ou les vraquiers. En conséquence, les organisations criminelles s'efforcent de pénétrer, inlassablement, les chaînes logistiques internationales contribuant à la globalisation économique. Ces navires s'intègrent dans des liaisons maritimes programmées à l'avance, selon des itinéraires convenus et dont les escales, coûteuses, sont planifiées rigoureusement.

### **4.1. Des techniques de contamination du fret maritime très audacieuses**

L'enjeu fondamental pour les narco-organisations est d'acheminer, en quantité et en sécurité, les produits stupéfiants vers les foyers de consommation. Le modèle économique repose, la plupart du temps, sur des coûts de conditionnement du fret illicite, de transport, souvent très réduits, et de main-d'œuvre, plus élevés selon les techniques employées. La séquence « transport » donne de la valeur à ces matières premières issues de plantation. Elle nécessite plusieurs phases coordonnées par une organisation, généralement opaque, fondée sur le cloisonnement des différents maillons d'une chaîne logistique clandestine d'envergure régionale voire internationale. L'effet majeur recherché est la dissimulation de la cargaison elle-même mais aussi l'anonymisation du flux logistique qu'il soit dédié ou « contaminé ».



## Pénétrer les chaînes logistiques globalisées

Pour ce faire, et en complément des flottilles affrétées, il s'agit de s'immiscer dans les rouages de la logistique internationale, en « s'invitant à bord ». Bien souvent avec la complicité de certains membres de la communauté portuaire. À l'insu des équipages des navires. Étudier avec précision ces mécanismes frauduleux, c'est aussi pénétrer au cœur des réalités logistiques d'une économie-monde fondée sur la maritimisation des échanges. C'est aussi souligner la fragilité du lien maritime bien souvent ignoré mais, ô combien, fondamental dans la résilience de nos sociétés et économies fortement tournées vers la mer. C'est enfin revendiquer davantage de sécurité dans le fonctionnement quotidien des chaînes logistiques internationales tant elles conditionnent, en retour, la stabilité des relations socio-économiques mais aussi internationales.

## Contaminer le navire à l'insu de l'équipage

La « contamination » est le fait d'introduire dans une chaîne logistique, à l'insu des acteurs licites, des substances non autorisées. Cette manœuvre particulièrement exigeante et délicate suppose l'appui d'une structure et la capacité à contrôler des circuits logistiques de dimension internationale pourtant soumis à des règles de sécurité imposées par des conventions internationales. Elle sous-tend aussi des connexions, en amont et en aval, du marché de consommation. De manière concrète, la contamination consiste à introduire des quantités de produits stupéfiants conditionnés soit dans les superstructures d'un vecteur maritime soit dans le fret transporté.

Les espaces non exploités d'un point de vue commercial ou opérationnel sont par construction très nombreux à bord d'un navire marchand et offrent de gros volumes disponibles. Situés sous la ligne de flottaison ou à bord, ils sont plus ou moins accessibles aux trafiquants. L'enjeu est alors d'accéder, par exemple, aux œuvres vives<sup>17</sup> du navire, aux parties techniques immergées comme les différentes prises d'eau situées<sup>18</sup> sur la coque qui alimentent le circuit de refroidissement ou qui équilibrent les ballasts. Mentionnons aussi le *ruddertrunk*<sup>19</sup> ou le coffre de safran qui offre un espace de 1,6 mètre de côté et de 2,5 mètres de haut. Cela nécessite une opération d'approche discrète du navire marchand ciblé par un semi-rigide et le travail de plongeurs pour introduire dans cet espace les produits illicites.

<sup>17</sup> Par différence, les œuvres mortes désignent tout ce qui est au-dessus de la ligne de flottaison.

<sup>18</sup> Le 9/08/2023, l'*Australian Border Force* découvre, dans le port de Melbourne, lors d'une inspection par drone sous-marin de la coque d'un porte-conteneurs en provenance d'Argentine via la Nouvelle-Zélande 200 kilogrammes de cocaïne dissimulés dans un coffre à eau. <https://www.afp.gov.au/news-centre/media-release/call-information-after-200kg-cocaine-seized-hull-cargo-ship>, consulté le 18/12/23.

<sup>19</sup> <https://www.yumpu.com/en/document/read/11296391/rudder-trunk-used-for-smuggling-maritime-security-council>, consulté le 2/10/21.

Par ailleurs, les superstructures d'un navire sont aussi très favorables à la dissimulation de substances de contrebande. La conception des navires marchands – porte-conteneurs, navires citernes ou vraquiers – offre de nombreuses mailles sèches ou *cofferdam*, c'est-à-dire des espaces de séparation entre parties de la coque d'un navire. Ils sont fermés avec une tape boulonnée. Ces espaces non exploités se trouvent dans les ballasts, les *cofferdam* de grues, *stools*, à l'intérieur des mats de radar ou des mats avant, dans la double coque des pétroliers. D'autres installations à bord sont susceptibles d'être exploitées à l'image du *duck keel*. Il s'agit d'une maille sèche, c'est-à-dire un passage interne de construction étanche parcourant toute la longueur du navire. Il facilite le passage de gaines techniques et il fournit une flottabilité supplémentaire. Accessible par un trou d'homme étanche depuis la salle des machines, la vérification de son intégrité n'est assurément pas la priorité de l'équipage comme celle des services répressifs. Cela suppose, néanmoins, une complicité partielle ou totale de l'équipage.

Enfin, des conteneurs artisanaux appelés « torpille » peuvent aussi être fixés sur le bouchain ou la tôle anti-roulis sur les côtés du navire après des travaux de soudure subaquatique.

### Réalités quotidiennes du commerce maritime<sup>20</sup>

Le 5 novembre 2023, dans le port de Vitoria (État d'Espirito Santo), la police fédérale et la douane brésilienne ont saisi 1 594 kg de cocaïne répartis en 52 paquets à bord du navire roulier à capacité porte-conteneurs GRANDE AMBURGO (pavillon italien). Ce dernier effectue une liaison circulaire de Hambourg à différents ports du Brésil, l'Argentine, puis Dakar, les Canaries, Anvers, et à nouveau Hambourg.

Comme lors de sa dernière escale à Hambourg, le 23 octobre, où les autorités allemandes auraient déjà découvert 400 kg de cocaïne, la drogue découverte au Brésil était dissimulée dans des cloisons en métal et dans des conduits de ventilation portant le poids total à environ 2 tonnes. L'emballage de la cocaïne était conçu pour effectuer un *drop off* des paquets.

### L'imagination débordante des narco-logisticiens

Les substances peuvent aussi être dissimulées et camouflées dans le fret transporté avec un niveau d'ingéniosité remarquable. Ce qui a pour effet de mettre en échec toutes velléités de détection des forces de sécurité. Voici quelques exemples de mécanisme observé.

Le 13 septembre 2021, la Direction du Renseignement Fiscal indien a saisi<sup>21</sup> au port de Mundra, en Inde, deux conteneurs de marchandises en provenance d'Afghanistan. Déclarant du talc sur les manifestes douaniers, l'analyse de

<sup>20</sup> Voir vidéo disponible sur <https://youtu.be/ZtFIWS8AJZM>, consulté le 18/12/23.

<sup>21</sup> Voir article publié le 23/09/2021, *DRI arrests 8 including 5 foreign nationals in 3,000kg heroin seizure case at Mundra Port*, <https://theprint.in/india/dri-arrests-8-including-5-foreign-nationals-in-3000kg-heroin-seizure-case-at-mundra-port/738371/>, consulté le 29/09/21.

l'échantillonnage de la marchandise révèle la présence d'héroïne. Au total, 3 tonnes de drogue ont été isolées, représentant une valeur marchande d'au moins 2 milliards de roupies, soit 27 millions de dollars sur le marché international.

Le 19 septembre 2021, les autorités brésiliennes ont découvert, après une fouille de plus de 10 heures, 3 sacs contenant, au total, 155 kg de cocaïne à bord d'un vraquier dans le port de Santos. Le navire transportait 46 000 tonnes de sucre, à destination de l'Afrique.

Au printemps 2021, la douane brésilienne a découvert plusieurs centaines de kilogrammes de cocaïne dans un conteneur de bois exotique entreposé sur la zone de transit du port d'Itaguaí (Province de Rio de Janeiro). Les produits stupéfiants étaient dissimulés à l'intérieur de troncs de bois évidés.

Les expéditions de fruits ou légumes tropicaux cultivés en Amérique du Sud constituent des écrans favorables à la dissimulation de cocaïne. Ainsi, au cours de l'été 2021, deux tonnes de cocaïne ont été retrouvées dans un conteneur de pommes de terre en provenance du Costa Rica. De même, près de 503 kilogrammes de cocaïne ont été découverts dans un entrepôt à Bucarest<sup>22</sup> dans une quarantaine de cartons de bananes. Cette cargaison de 20 tonnes de fruits provenait de Colombie.

### **La banane équatorienne, vecteur de choix de l'exportation de la cocaïne ?**

L'Équateur est le premier pays exportateur de bananes<sup>23</sup> au monde avec un volume annuel supérieur à 6,5 millions de tonnes. Stimulée par une politique nationale (la « *Ley del Banano* ») qui encadre strictement la filière bananière, cette activité en expansion représente 40 % du PIB agricole soit 3 % du PIB national. L'accroissement des surfaces cultivées (plus de 200 000 hectares) conjugué à un meilleur rendement ont accompagné une consommation mondiale en hausse. Exception internationale, la banane de l'Équateur alimente tous les marchés mondiaux, en priorité l'Union européenne, la Russie puis les États-Unis d'Amérique. L'Asie, le Moyen-Orient, l'Océanie deviennent aussi des destinations en pleine croissance. La structure du marché international évolue simultanément. Le marché spot portant sur l'achat de cargaisons au jour le jour se développe à côté du marché à terme (60 % du volume export en 2021) qui garantit des prix négociés à l'avance.

<sup>22</sup> Voir article publié le 29/06/2021, *Romania : Cocaine found in Colombian banana boxes*, <https://apnews.com/article/europe-business-colombia-romania-f4eec671805e68a17f0420e536ea95fc>, consulté le 29/09/21.

<sup>23</sup> <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.fruitrop.com/content/download/57650/1023744/version/8/file/F274%2Bfiche%2Bbanane%2Bequateur%2BFRA.pdf&ved=2ahUKewjv5aVnqWEAxATqQEHSSD04QFnoECBcQBg&usq=AOwVaw0lca06t94QPvMtlKgeSeQK>

Près des trois quarts des exportations se font par le port de Guayaquil situé à moins de 150 kilomètres des plantations majeures de Guayas et de Los Rios, représentant respectivement 27 et 35 % de la sole bananière. Le reste de la production transite *via* Puerto Bolivar situé à 200 kilomètres plus au sud et à 50 kilomètres des zones de production d'El Oro. Enfin, des petits volumes sont expédiés depuis le nouveau port bananier de Posorja situé à 65 kilomètres au nord de Guayaquil. Précisons, en outre, que l'Équateur est signataire d'accords de libre-échange avec l'UE, ce qui diminue les droits de douanes.

Enfin, les zones de production bananière sont localisées sur des sols volcaniques, principalement situés en bordure de Cordillère au centre-ouest du pays. Au cœur des chaînes logistiques d'exportation de la cocaïne colombienne et péruvienne ?

Le 16 février 2022, la Direction nationale des enquêtes antidroque (UIAN) a procédé, dans la zone de pré-embarquement du port de Guayaquil (Équateur) à l'inspection d'un conteneur suspect ayant pour destination finale un port allemand. Les enquêteurs ont découvert des packs contenant 5 720 bouteilles censées renfermer du thé de guayusa (plante tropicale reconnue pour ses vertus), mais remplies de cocaïne liquide, d'un poids total de 3,5 tonnes. La drogue, en provenance de Colombie, avait transité par l'Équateur en vue de son acheminement vers le marché européen.

La dissimulation de produits illicites recherche aussi à déjouer l'action des forces de sécurité. Ainsi, répartir ces substances au sein de carcasses de thon à bord de navire de pêche est une manière de mettre en échec des contrôles opérés par des équipes cynophiles. De même, d'autres types de vrac rendent possible le transport de ces produits en sécurité. Ainsi, il est noté de telles pratiques sur des navires marchands transportant du charbon en provenance de Colombie<sup>24</sup>. Le 6 octobre 2023, la Douane turque a annoncé avoir découvert 150 kilogrammes de cocaïne à bord du vraquier PHOENICIAN-M<sup>25</sup> (pavillon Panama) dans le port turc d'Eregli sur la mer Noire. Ce phénomène est régulier comme en témoigne des découvertes de cocaïne à bord dans les ports de Durrës (Albanie) en mai 2022 et Gand (Belgique) en novembre 2022. D'autres techniques émergent avec l'intégration des substances illicites au sein de machines ou d'équipements industriels. En juillet 2019, 380 kilogrammes de cocaïne ont été découverts dans les bras hydrauliques d'engins de chantier destinés à l'exploitation minière en Australie. Le 28 janvier 2024, la police fédérale australienne a saisi 139 kilogrammes de cocaïne dissimulés dans des caches aménagées dans des autobus de luxe importés d'Asie. Ces bus faisaient partie d'une cargaison de 6 400 véhicules transportés sur un navire Ro-Ro effectuant des liaisons régulières depuis Singapour à destination du port de Fremantle. Cette saisie correspond à la commercialisation de près de 700 000 transactions soit un chiffre d'affaires estimé selon le cours local à 45 millions de dollars australiens (soit 29 millions de dollars américains).

<sup>24</sup> La Colombie est le 5<sup>e</sup> exportateur mondial de charbon.

<sup>25</sup> <https://www.maritimebulletin.net/2023/10/06/cocaine-found-on-bulk-carrier-with-coal-from-colombia-turkey/>, consulté le 3/12/2023.

Enfin, les gaines techniques des conteneurs frigorifiques ou *reefer* sont faciles d'accès sur un terminal et facilitent la dissimulation des produits.

### Les enjeux de la détection : l'imprégnation de supports par des substances illicites

L'opacification des flux illicites donne lieu à de nouvelles solutions techniques en jouant sur les phases du traitement chimique et leur dissimulation sur des supports physiques conventionnels.

La Bolivie<sup>26</sup> a effectué une saisie historique de chlorhydrate de cocaïne le 26 décembre 2023. 776 kilogrammes de cette substance ont été isolés de planches de bois qui avaient préalablement été imprégnées. Après traitement, les 776 kilogrammes de chlorhydrate auraient pu générer 8 tonnes de produits offerts à la consommation. Le marché nord-européen était la destination finale.

Le chlorhydrate de cocaïne est une poudre blanche, qui, une fois coupée, peut être sniffée. Par ailleurs, elle sert de base au crack selon un processus d'extraction en milieux aqueux et alcalin par un solvant organique (éther).

### Les techniques de contamination des chaînes logistiques maritimes

Lutter contre le narcotrafic, c'est aussi appréhender les réglementations, les procédures et les réalités opérationnelles au sein de chaînes d'approvisionnement globalisées et multimodales.

Ainsi, les techniques de contamination du fret maritime sont multiples :

- 1) Le conditionnement du produit aux fins de sa dissimulation** dans le fret licite selon des techniques aussi sophistiquées qu'audacieuses et son introduction, ensuite, au sein de la cargaison ou dans les superstructures du navire.
- 2) La contamination de la cargaison licite** par les substances illicites avant le dépotage du conteneur sur un quai de chargement portuaire.
- 3) « Rip on, Rip Off »**

Le processus opérationnel est le suivant. L'organisation criminelle parvient à pénétrer les espaces portuaires. Puis, elle accède à un conteneur<sup>27</sup> par effraction du sceau douanier. Elle y dépose, au milieu de la cargaison, de la drogue conditionnée dans des sacs de sport ou autre contenant de même nature. Cela nécessite de prévoir deux nouveaux sceaux douaniers. Un premier pour la fermeture du conteneur au port départ. Un deuxième pour sa fermeture au port arrivée.

<sup>26</sup> Consulté le 6/01/24.

<sup>27</sup> Ou EVP ou Équivalent Vingt Pieds (en anglais TEU : *Twenty-Foot-Equivalent Unit*) est une unité de mesure internationale définissant une longueur normalisée de 20 pieds pour les conteneurs (longueur : 6,058 mètres – largeur : 2,438 mètres et hauteur de 2,591 mètres).

Deux autres alternatives récentes ont été identifiées :

- le clonage ou méthode des 3 sceaux (« *Three Seals Method* ») consiste à remplacer le conteneur contaminé par un autre prévu d'être contrôlé par les Douanes muni des mêmes codes d'enregistrement ;
- la méthode du *switch* de conteneurs consiste à intervertir le fret illicite acheminé dans un conteneur contaminé avec un autre susceptible d'être moins contrôlé, en visant notamment le flux intra-communautaire.

Ces deux derniers modes opératoires confèrent aux organisations criminelles un contrôle direct sur le fret mais imposent un accès au plus près des conteneurs aussi bien au port amont qu'aval. Cela nécessite un effort de corruption dédoublé auprès des autorités portuaires. Dans ces deux cas, cette opération suppose à *minima* la complicité au sein de l'entreprise et/ou au sein de la communauté portuaire (docker, transporteur, agent de l'État, vigile...) afin d'accéder aux conteneurs. En retour, les autorités publiques sont en mesure d'effectuer un ciblage des mouvements portuaires au regard des provenances des flux. Néanmoins, l'efficacité des contre-mesures est à nuancer au vu du gigantisme des flux et de l'activité intense observée sur certains terminaux portuaires. Ces modes d'action concernent des cargaisons importantes (plusieurs dizaines de kilogrammes à tonnes) ;

#### **4) L'intégration de colis dans les superstructures du conteneur :**

les trafiquants s'efforcent de glisser dans les superstructures du conteneur (parois, plancher ou plafond) ou dans le local technique des conteneurs frigorifiques (*reefers*) donnant accès au système de réfrigération.

#### **5) L'insertion de la cargaison illicite dans les superstructures d'un navire :** une autre méthode consiste à approcher le navire, en discrétion, au mouillage et à y insérer des produits conditionnés dans des sacs étanches. Un navire de commerce regorge de possibilités dans les superstructures.

Le 28 avril 2020, le navire marchand THRONE<sup>28</sup>, battant pavillon Palau, est arraisonné hors des eaux territoriales par la garde-côte de Trinité et Tobago. 400 kilogrammes de cocaïne, d'une valeur estimée à la revente à 13 millions d'euros, avaient été immergés au port équatorien de Guyaquil dans les cuves du navire à destination de Bélem au Brésil.

28 <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2020/29533/cargo-ship-intercepted-seized-all-crew-400-kg-coca/>

Cette manœuvre peut, aussi, être rendue possible par la participation de l'équipage. S'en suit alors une manœuvre de corruption de l'équipage afin qu'il accepte le fret illicite à bord, à l'insu de l'armateur. Charge, ensuite, aux marins de dissimuler le produit à bord. Ce système nécessite au préalable la connaissance de la route maritime de ce vecteur et, principalement, de convenir des conditions de récupération du produit au port de destination. Deux scénarii sont envisageables : soit une récupération en mer dans les mêmes conditions (*Drop off*) que lors du transit du navire, soit directement dans un conteneur sur le quai de chargement.

### 6) Les opérations en mer : le *Drop off*.

Il s'agit pour des trafiquants à bord d'un semi-rigide d'approcher un navire en mouvement. Cette opération se déroule, bien souvent, dans les eaux territoriales au large d'une aire de consommation. D'autre part, les produits illicites conditionnés de manière étanche peuvent, aussi, être passés par-dessus bord, dérivant avant que d'être récupérés par une équipe complice en mer.

Ainsi, les côtes françaises de la Manche et de la mer du Nord sont régulièrement le théâtre de manœuvre de *Drop off*. Certaines sont de véritables et cuisants échecs à l'image du mois de février 2023 où plus de 2 tonnes de cocaïne ont été découvertes échouées sur les plages de la Manche. Les produits étaient conditionnés dans des sacs étanches solidarisés à l'aide de cordages, munis de gilets de sauvetage et de bidons vides, leur permettant de flotter. Des dispositifs de géolocalisation ont été retrouvés dans ces paquets étanches. Lors de patrouilles aériennes, des sacs vides de type « *big bag* » ont également été détectés. Le même phénomène a été aussi constaté, en octobre 2023, sur les côtes anglaises<sup>29</sup> au large des côtes du Dorset, de l'île de Wight et du Hampshire.

#### MSC GAYANE, symbole d'une contamination industrielle organisée<sup>30</sup> ?

20 tonnes de cocaïne ont été découvertes le 17 juin 2019 à bord du porte-conteneurs MSC GAYANE<sup>31</sup> lors d'une opération logistique au terminal maritime Packer du port de Philadelphie aux États-Unis (Côte Est). Cette saisie record est évaluée à 1,3 milliard de dollars. En provenance de Colombie, il faisait escale aux États-Unis avant de rallier Rotterdam (Pays-Bas).

<sup>29</sup> <https://metro.co.uk/2023/10/24/package-of-cocaine-washes-up-on-beach-for-the-fourth-time-this-month-19710532/>, consulté le 03/12/23.

<sup>30</sup> <https://splash247.com/msc-guyane-crewmember-provides-details-about-the-largest-drugs-bust-in-us-history/>, consulté le 30/09/21.

<sup>31</sup> Porte-conteneurs battant pavillon libérien de l'armement *Mediterranean Shipping Co* (MSC). Long de 314 mètres, sa capacité d'emport est de 10 776 EVP.

Les membres d'équipage de nationalité monténégrine ont avoué avoir été approchés par l'organisation avant le départ du navire. Convaincus, d'autres marins du bord auraient reçu des sommes d'argent d'un montant minimal de 55 000 dollars en échange de leur complicité.

Des opérations de transbordement du fret illicite ont eu lieu, à différentes reprises, en haute mer, de nuit, entre des vedettes rapides et le MSC GAYANE. De même, entre deux escales au Chili comme à Panama, le porte-conteneurs a été approché par des embarcations rapides pour se voir remettre des colis de drogue. La grue du navire a été employée pour lever les charges transbordées en mer et l'équipage a, ensuite, réparti les colis dans 7 conteneurs contenant du vin, des extraits de légumes, de la ferraille et d'autres biens de consommation à destination de l'Europe, de l'Afrique et de l'Asie. Les sceaux douaniers ont été falsifiés pour faciliter le camouflage de leur méfait.

Le deuxième officier embauché depuis 11 ans dans l'armement et un élève-mécanicien en contact direct avec l'organisation criminelle ont recruté 5 autres membres d'équipage. Moyennant une forte somme d'argent, ils les ont convaincus de prendre part aux différentes opérations logistiques de transbordement par la fourniture de service. Il s'agit d'officier en chef du navire, du quatrième mécanicien, de l'assistant frigoriste, de l'électricien de bord et d'un matelot.

Ces opérations complexes nécessitent une rigoureuse préparation en amont, la sélection préalable de compétence maritime (plongeurs, propulsistes...), une étude précise du vecteur cible et de sa cinématique maritime sans omettre les scénarii d'introduction et de récupération du fret illicite dans les ports départ puis arrivée. Les besoins préalables en renseignement sur l'identification du navire cible, les mesures de coordination sur deux voire trois continents, la mobilisation de compétences rares et de matériels spécifiques et leur projection au port départ/arrivée, l'immobilisation sur de longue période d'un capital financier important démontrent la puissance des organisations criminelles impliquées dans ces trafics d'envergure internationale. Ils disent, aussi, le faible nombre d'impétrants capables d'agir dans la cour des très grands.

Les modes opératoires sont adaptés aux réalités du terrain et aux flux maritimes. Ainsi, l'Observatoire de la Criminalité Organisée de l'Équateur, a identifié des variantes selon les ports de ce pays de transit fortement exposé :

- Port de Manta : *Rip-on/ Rip-off* sur le vrac, la pollution étant réalisé en amont du port ;
- Port de Bolivar (El Oro) : usage des doubles fonds des conteneurs de fruits et légumes à destination des États-Unis et de l'Europe ;
- Port de Contecon (Guayaquil) : tous les modes opératoires sont rencontrés, notamment du fait de l'accessibilité aisée aux installations portuaires.



## 4.2. Le droit international de la mer à l'épreuve du narcotrafic

Quel que soit le mode opératoire retenu, ces manœuvres de contamination du fret maritime interrogent sur la sûreté des installations portuaires comme des vecteurs. Plus largement, la question de la sûreté globale du commerce international est posée dans un contexte où les rivalités interétatiques comme la menace terrorisme sont évaluées comme très importantes. Comment justifier alors que des conteneurs scellés puissent être ainsi ouverts sur des quais ou à bord de navire ? Comment expliquer que des colis soient insérés dans la superstructure du navire marchand à l'insu de l'équipage ou des personnels de sécurité du site portuaire ? Le problème prend encore davantage d'acuité si l'on remplace les produits stupéfiants par des substances explosives ou chimiques. Ou encore, si l'on envisage le scénario d'embargos qui restreignent l'export de certains types de produits nommément définis.

Le droit maritime s'est très vite emparé des problématiques de sécurité liées aux risques d'origine naturelle et ceux en lien avec la navigation maritime (réglementation du nombre de gilets et de dromes de sauvetage au *pro rata* du nombre de passagers et de membres d'équipage). Par différence, les premières références normatives dédiées à la sûreté maritime c'est-à-dire la malveillance humaine se font jour, uniquement, à la fin du XX<sup>e</sup> siècle à la suite d'un épisode malheureux qui a cristallisé la coopération internationale : le détournement de l'ACHILLE LAURO<sup>32</sup>. Cet événement a donné lieu à la Convention de Rome dite SUA (*Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Navigation*) relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, enrichie de protocoles additionnels<sup>33</sup>. Signée en 1988, elle vise la capture d'un navire par la force, les voies de fait contre les personnes se trouvant à bord comme l'introduction à bord de dispositifs propres à détruire ou endommager le navire.

Même si le terrorisme s'était déjà manifesté sur mer<sup>34</sup>, cette menace est clairement prise en compte dans les années 2000 dans le sillage de l'attentat visant le LIMBURG<sup>35</sup> et les attentats du 11 septembre 2001. Ainsi, la Convention SOLAS intègre dans son chapitre XI-2 le Code ISPS (*International Ship and Port Facilities Security*) entrée en vigueur le 1er juillet 2004. S'imposant à tous les acteurs de la navigation maritime internationale, il vise à garantir un niveau de sûreté élevé aussi bien sur les installations portuaires qu'à bord

32 Navire à passagers détourné, en mer Méditerranée, le 7 octobre 1985, par des terroristes du Front de Libération de la Palestine.

33 Comme en 2005, le protocole relatif à la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental.

34 Le mouvement palestinien, l'IRA ou les Tigres tamouls.

35 Attaque d'un pétrolier français par un bateau-suicide dans le golfe d'Aden le 6 octobre 2002 revendiquée par l'Armée islamique d'Aden-Abyane.

des navires appareillant sur des liaisons internationales. De ce fait, même si le terrorisme est visé en priorité, le narcotrafic n'en éprouve pas moins quotidiennement ces dispositions réglementaires et leurs applications sur le terrain. Ce test grandeur nature invite à une réflexion approfondie de la sûreté du transport maritime.

### **Code International Ship and Port Facilities Security**

Ce code comporte deux volets :

- des prescriptions détaillées en matière de sûreté maritime et portuaire s'imposant aux États, autorités portuaires et compagnies maritimes contractant la Convention SOLAS ;
- des recommandations sur les dispositions à prendre pour satisfaire aux obligations en matière de sûreté maritime et portuaire.

Celle-ci a pour but de détecter les menaces d'actes illicites qui pèsent sur les navires, les ports et les installations portuaires. Ainsi, un Plan de Sûreté Portuaire (PSP) est élaboré par un agent de sûreté portuaire selon une méthodologie précise. Chaque installation portuaire dispose d'un Agent de Sûreté des Installations Portuaires (ASIP) dûment formé qui établit un plan de sûreté de son installation. Chaque compagnie dispose d'un agent de sûreté<sup>36</sup> au même titre que chaque navire<sup>37</sup>. Ce dernier établit à chaque escale un plan de sûreté efficace permettant de lutter contre toutes menaces potentielles. Le Code ISPS établit trois niveaux de sûreté qui ont pour objectif de limiter la vulnérabilité de la navigation maritime et de l'exploitation portuaire.

Ces conventions internationales ont été complétées par des réalisations régionales qui démontrent l'adaptation des règles de droit et la définition d'outils de sûreté internationaux dans le but de contrecarrer les velléités criminelles. Il s'agit, alors, de concilier les principes fondamentaux du droit international de la mer avec les réalités d'États souverains fragiles ou de taille critique<sup>38</sup>. Ceux-ci sont amenés à partager leur compétence répressive avec de grandes puissances implantées dans la région. Ainsi, les accords de San José de Costa Rica résultent des accords d'Aruba signés le 10 avril 2003 entre les États caribéens et les États européens implantés dans la région. Ils s'inscrivent dans le cadre du renforcement de la coopération en vue de la répression du trafic illicite de produits stupéfiants et de substances psychotropes par voie maritime comme aérienne dans les Caraïbes. Conséquence directe de l'article 17 de la convention de Vienne, ils facilitent la détection, l'identification, la surveillance comme l'interception des navires suspects grâce à une coopération opérationnelle renforcée. Ces textes adaptent l'exercice de la souveraineté nationale dans une zone où

<sup>36</sup> Ou *Company Security Officer* (CSO).

<sup>37</sup> Ou *Ship Security Officer* (SSO).

<sup>38</sup> La configuration de l'espace caribéen offre de très nombreuses facilités pour les malfaiteurs et confronte les services répressifs à d'insolubles problèmes. Certains États possèdent des centaines d'îles ou îlots. Ainsi, Saint-Vincent-et-les-Grenadines est un archipel composé de trente-deux îles dont neuf seulement sont habitées.

les frontières maritimes sont très ténues. Des aménagements dérogatoires du droit de la mer ont, ainsi, été négociés en matière de droit de poursuite, d'arraisonnement de navire ou encore d'usage des armes. De plus, des accords bilatéraux promus par les États-Unis d'Amérique dès 1999 ont été signés avec une majorité d'États caribéens. En vertu de « *shiprider agreements* », les garde-côtes américains patrouillent ainsi dans les eaux territoriales d'États-tiers et contribuent à la sûreté des espaces océaniques. De manière très opérationnelle, ces accords sont complétés par les « *hot pursuit agreements* » qui les autorisent à prolonger la poursuite d'un navire suspect dans les eaux territoriales sans la présence à bord d'un représentant de cet État souverain<sup>39</sup>.

Au total, un corpus normatif s'est développé autour de ce texte fondateur de la CNUDM. Il vise à prendre acte des évolutions sécuritaires récentes observées sur les eaux du globe. Cependant, les opérateurs illicites ne sont pas signataires de ces conventions internationales et, donc, peu impliquées par ces objectifs universels.

### 4.3. La mer comme zone tampon

Les océans sont utilisés comme des aires de stockage logistique ou des zones tampons en attente d'un post-acheminement de produits illicites. Cette tendance récente remet en cause la connaissance des modes opératoires des trafiquants. C'est un phénomène nouveau révélé sur l'ensemble du globe, en mer Méditerranée, dans les océans Atlantique et Pacifique, bien souvent à l'approche des foyers de consommation. Cela nécessite au préalable des préparatifs et la connaissance des courants et des routes de navigation maritime. Il suppose aussi la mise en œuvre de dispositifs de géolocalisation en temps réel destinés à coordonner les opérations de suivi et de récupération des colis immergés à la dérive.

En décembre 2022, un avion de patrouille de la garde-côte néerlandaise des Caraïbes (DCCG) a repéré un champ de balles flottant dans les eaux internationales des Caraïbes. L'équipage du HOLLAND a découvert une vaste cargaison de 5 tonnes de cocaïne attendant d'être repêchée.

Le 7 février 2023, agissant dans le cadre de l'opération Hydros<sup>40</sup>, le bâtiment-base des plongeurs de la marine néo-zélandaise MANAWANUI a ramené à Auckland 3,2 tonnes de cocaïne<sup>41</sup>, réparties en 81 balles trouvées flottantes

<sup>39</sup> En contradiction avec l'article 111 de la CNUDM qui stipule que « *le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'État dont il relève ou d'un autre État* ».

<sup>40</sup> Hydros a débuté en décembre 2022. Agissant en étroite partenariat avec d'autres agences internationales, elle consiste à suivre et contrôler la navigation maritime pour y déceler des navires suspects.

<sup>41</sup> Voir le communiqué de presse de la Police de Nouvelle-Zélande, <https://www.police.govt.nz/news/release/operation-hydros-police-customs-and-nzdf-recover-half-billion-dollars%E2%80%9999-worth-cocaine>, consulté le 3/12/23

à plus de 700 nautiques au nord-ouest de la Nouvelle-Zélande. Les balles étaient réunies entre elles par un filet et soutenues par des engins flottants. La cargaison aurait été larguée depuis le bord d'un navire en haute mer par des trafiquants à destination de l'Australie. Les autorités estiment qu'elle représenterait le volume du marché annuel. La valeur estimée de revente est évaluée à un demi-milliard de dollars américains. Cette opération exceptionnelle a été coordonnée par les douanes et la police, sur la base d'informations en provenance du groupe « *Five Eyes* », cette alliance des services de renseignement d'Australie, du Canada, des États-Unis, de Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni.

En avril 2023, la *Guarda di Finanza* italienne repère, au large des côtes orientales de la Sicile, une cargaison flottante et dérivante constituée de ballots de cocaïne. Retenu par un filet de pêche. Elle était identifiable du fait d'un dispositif lumineux. L'inspection amène la découverte de 70 colis comportant plus 1 600 briques d'un poids brut total de 2 000 kilogrammes. La valeur à la revente au commerce de détail s'élève à 400 millions d'euros.

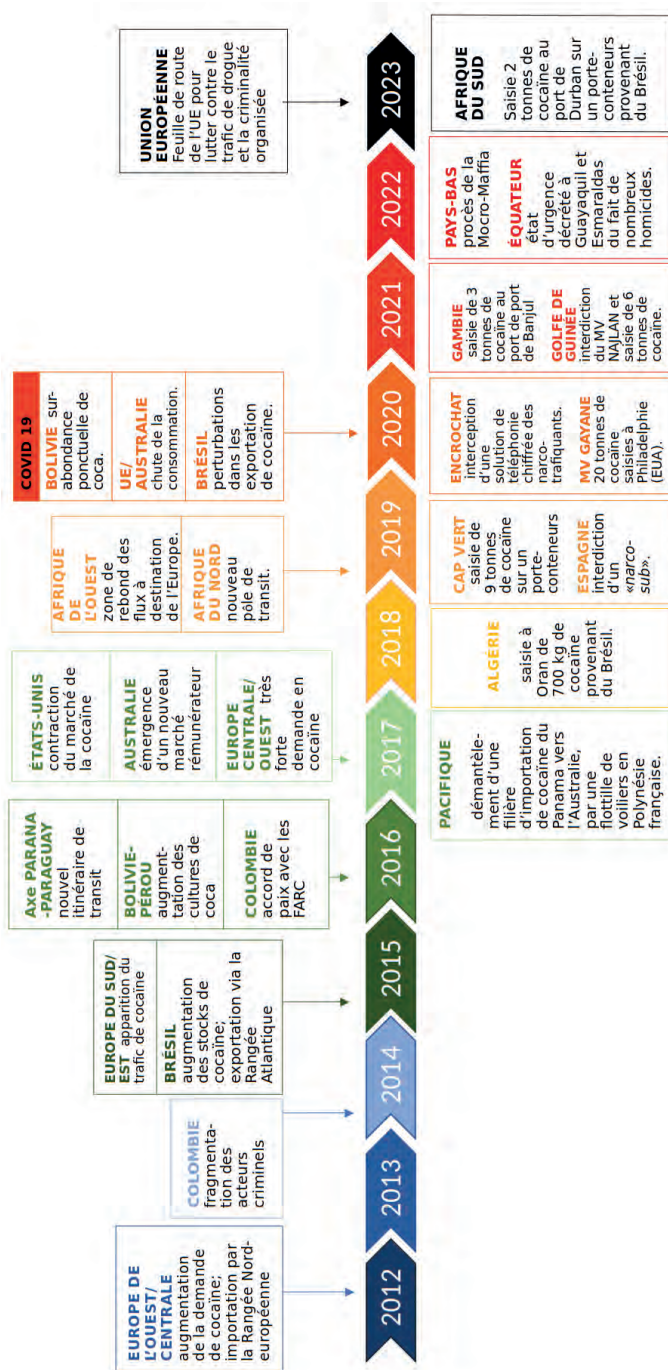
### Figure 8. Cartographie mondiale des expéditions de cocaïne des aires de production vers les marchés de consommation

Réalisé par Ronan KERBIRIOU, janvier 2024



### Figure 9. Chronologie des événements en lien avec le trafic illégal de cocaïne

Réalisé par Guillaume MANET





# Une thalassopolitique des flux illicites

Dessiner les flux actuels de drogue empruntant les espaces océaniques est un exercice fondamental mais complexe à réaliser (1). Il permet d'identifier les principales trajectoires (2) qui mènent, depuis l'Amérique du Sud (3), aux marchés de consommation (4), *via* des zones de rebond (5).

La thalassopolitique désigne une posture thalasso-centrée dans l'appréhension des relations internationales dans un monde de plus en plus liquide. Ce point de vue paraît en totale cohérence au regard de la maritimisation des échanges, des modes de vie et de la compétition entre États et économies.

## *1. Une cartographie criminelle fondamentale mais complexe à dessiner*

Ce travail minutieux de cartographie est fondamental dans la compréhension des équilibres mondiaux. Il en facilite l'évaluation du risque en matière de commerce international. En outre, il est fondamental pour appréhender les équilibres internes des États impliqués dans ce commerce illicite à différentes titres (aire de production de substances, zone de rebond et foyer de consommation). Plus précisément, ce travail patient de synthèse met en lumière les forces en présence (producteurs, commanditaires, intermédiaires...), les alliances de circonstance ou durables, les effets concrets des politiques de sécurité et d'interdiction maritimo-terrestre sur les flux ainsi que les nouvelles dynamiques du marché international des drogues. Il permet, en retour, d'enrichir la connaissance des trafics « à terre » par la compréhension des flux amont. Enfin, ce travail collaboratif amont – aval apportera des éléments explicatifs sur les mécanismes d'importation des substances psychotropes. Plus largement, il donne à comprendre les modes opératoires facilitant la réalisation des trafics illicites quels qu'ils soient dans un marché criminel globalisé dont les foyers sont reliés principalement par des flux maritimes.

## Des limites méthodologiques

Fondamentale dans la compréhension du narcotrafic international, cette cartographie se révèle être néanmoins complexe à dessiner. Elle est, en effet, tributaire de multiples facteurs dont voici les principaux :

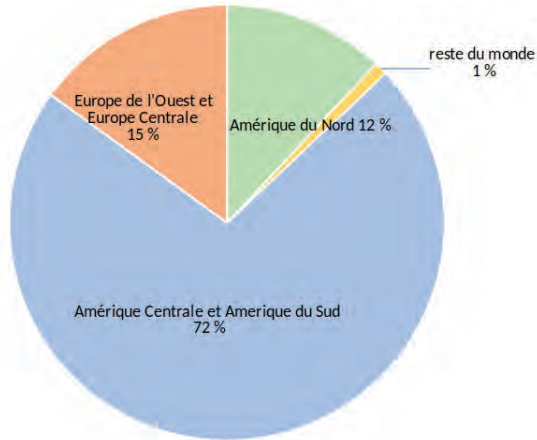
- le contexte agricole local qui conditionne la productivité des récoltes ;
- la nature des matières premières cultivées dans des aires géographiques restreintes ;
- les acteurs de la transformation des matières premières en drogue ;
- la situation politique intérieure qui influe sur les mesures d'éradication des cultures ou sur leur extension ;
- les matrices logistiques régionales qui orientent le flux des productions vers les marchés de consommation mais aussi les approvisionnements en produits précurseurs ;
- le contexte géopolitique international qui crée des zones d'instabilité, véritable opportunité pour les opérateurs illicites, ou, au contraire, qui exerce une politique sécuritaire ferme et constante ;
- la loi de l'offre et de la demande qui prédomine sur les marchés internationaux des drogues ;
- les opportunités locales ou régionales qui introduisent de nouvelles pratiques addictives ;
- la régularité des chaînes logistiques multimodales internationales<sup>1</sup> ;
- la connectivité des places portuaires.

De plus, la très grande majorité des saisies de produits s'opère par voie maritime ou sur des vecteurs conteneurisés de transport ayant pris la mer. L'exemple de la cocaïne illustre les enjeux des stratégies de lutte focalisées sur le produit.

---

<sup>1</sup> La crise sanitaire liée à la diffusion du SARS-COV 2 a perturbé durablement les flux logistiques internationaux. L'exemple de la gestion globale des conteneurs illustre la désorganisation des mouvements logistiques et du temps nécessaire à un retour à l'équilibre des chaînes logistiques.



**Figure 10. Localisation mondiale des saisies de cocaïne, année 2020**Source : ONUDC, *Global Cocaine Report*, 2023. Réalisé par Guillaume MANET

## *2. Une variété de routes maritimes, révélateur des intentions des commanditaires ?*

Les routes maritimes employées par les narco-trafiquants sont tributaires des modalités de transport choisies (dédié ou contamination de navire/cargaison), des vecteurs à disposition (voile, semi-submersible, navire marchand) mais aussi des intentions criminelles (dissimulation, ...).

### **Les itinéraires logistiques s'adaptent à l'extension du marché criminel international : l'exemple de la cocaïne.**

Depuis 1975, la demande en cocaïne s'accroît fortement en Amérique du Nord et aux États-Unis en particulier. Cet appel d'air stimule une augmentation conséquente de la culture de la feuille de coca en Amérique du Sud. La façade maritime nord-colombienne devient alors un des pôles d'exportation à destination des clients nord-américains *via*, principalement, la Floride dès 1980.

De fait, les Caraïbes deviennent progressivement la zone de transit privilégiée à l'image de certaines îles contrôlées ou même achetées par des membres de cartels colombiens. Carlos Lehder Rivas dit El Bocon, « la grande gueule », cofondateur du cartel de Medellín acquiert l'île de Norman's Cay dans l'archipel des Bahamas, à 200 kilomètres de la Floride.

Confrontés initialement à des importations opérées par voie aérienne, les États-Unis définissent, en 1995, une stratégie opérationnelle, *Air Bridge Denial Programm*. Opérée par la CIA, elle cible les vecteurs aériens mis en œuvre par les narco-trafiquants. De fait, la voie maritime devient le vecteur privilégié. Il échappe au contrôle strict des forces américaines, épousant, particulièrement, la géographie du golfe du Mexique et celle de la mer des Caraïbes. Toutefois, la stagnation de la demande de produit aux États-Unis opère naturellement l'ouverture d'un nouveau foyer de consommation parmi les insulaires caribéens. Puis, dans la seconde moitié des années 1990, la vague de la cocaïne atteint enfin le marché européen. Les Caraïbes s'imposent, alors, comme une zone de rebond voire un marché de gros secondaire à destination de l'Europe. Simultanément, de nouvelles zones d'affrètement de la cocaïne émergent de plus en plus loin des trois producteurs, au cœur de l'Amérique du sud.

## 2.1. Des itinéraires imposés par le milieu maritime

Les itinéraires sont révélés au gré des opérations d'interdiction, des enquêtes judiciaires ou des événements de mer qui génèrent des avaries ou des abandons de navire par l'équipage. De fait, il faut admettre des zones d'ombre dans la connaissance des flux. Puissent-elles être les plus réduites possibles. Il convient de synthétiser ces routes de la manière suivante :

- les **courants marins** (*golf stream*, alizées) et leurs saisonnalités pour la navigation à voile ;
- les **points de passage obligés** comme les îles, les péninsules ou les canaux. Ainsi, la route Pacifique reliant, par voile, par exemple, les pays producteurs de cocaïne ou les zones de rebond à destination de l'Australie nécessite, pour l'équipage, des escales en Polynésie française ou en Nouvelle-Calédonie. Les Açores comme le Cap Vert sont aussi des points de passage naturel dans la navigation à voile transatlantique respectivement en Atlantique Nord et Sud. Ces refuges naturels permettent de pallier les limites de la résistance humaine et technique de ces expéditions maritimes. Ils permettent, aussi, des ravitaillements en vivres frais et en eau potable ;
- les **autoroutes des mers** relient les grands *hubs* logistiques internationaux comme la rangée nord-européenne (*Northern Range*), les ports brésiliens en Atlantique-sud ou des nouvelles plateformes portuaires en mer Méditerranée comme Tanger Med ou le port franc de Marsaxlokk<sup>2</sup> au sud-est de l'île de Malte. Les autoroutes des mers sont reliées entre eux par des goulets d'étranglement naturels comme des détroits ou des canaux appelés *shoke point*. Ils

<sup>2</sup> Le *Malta Freeport* connaît une très forte hausse du trafic de transbordement. 95 % du trafic de ce port est en transit pour sa destination finale. Des navires collecteurs ou *feeders* effectuent ensuite la liaison avec les autres ports méditerranéens. Ainsi, la CMA-CGM en a fait sa principale escale méditerranéenne sur sa ligne maritime reliant l'Asie à l'Europe en 44 jours via le détroit de Malacca, trait d'union entre la mer de Chine et la mer d'Andaman, et le canal de Suez.

concentrent les flux majeurs du commerce international. Ainsi, à titre d'illustration, l'Autorité du Canal de Panama (ACP) a communiqué, le 28 octobre 2021, que le canal a battu son record de fréquentation en tonnage sur l'année fiscale 2021 soit +8,7 % par rapport à l'exercice précédent, déjà record, en dépit de la crise mondiale due à la congestion des ports. 516 millions de tonnes y ont transité soit 3,5 % du commerce maritime mondial. Il s'agit principalement des conteneurs, des céréales, des produits chimiques et du gaz naturel liquéfié. À l'inverse, l'été 2023 a remis en cause les dynamiques maritimes entre les océans Pacifique et Atlantique *via* ce canal. En effet, une pluviométrie insuffisante observée au cours de 2023 a imposé une réduction du trafic<sup>3</sup> tout comme le gabarit des navires au cours de la période sèche. Un complexe dispositif de gestion des eaux a été conçu pour franchir les 80 kilomètres de l'isthme de Panama. Il repose, notamment, sur trois ensembles d'écluses alimentées par deux lacs artificiels (lac de Gatun et Madden).

- les **itinéraires de « contrebandiers »** : bien souvent dans le cadre du cabotage régional ou dans la convergence de flux fluvio-maritimes qui projettent des produits naturels ou transformés sur les installations d'exportation de dimension internationale situées en bordure d'océan. La côte atlantique du Brésil est très illustratrice des connexions des généreux bassins-versant avec l'océan. La taille comme le débit des nombreux fleuves encouragent le succès de ces facilités naturelles. Ces itinéraires peuvent, aussi, impliquer des eldorados naturels à l'image des multiples îles des Caraïbes, l'archipel du Cap Vert ou encore la façade maritime de la Guinée-Bissau morcelée par l'archipel des Bijagos<sup>4</sup> ;
- la **typologie des flux maritimes et des cargaisons acheminées** : elle conditionne le mode de transport qu'il soit conteneurisé, en vrac ou liquide. Elle implique des vecteurs maritimes dédiés ou non, à voile ou des navires marchands. Elle se justifie, en outre, par la nature des relations commerciales entre pays et continents. Ainsi, le port d'Anvers affiche une forte connectivité avec l'Amérique du Sud, notamment, en matière d'importation de fruits frais en gros volume.

<sup>3</sup> 32 navires/ jour au lieu de 36. Le tirant d'eau a été réduit à 13,41 mètres au lieu de 15,2 mètres. Le type de navire apte à emprunter le canal est appelé PANAMAX.

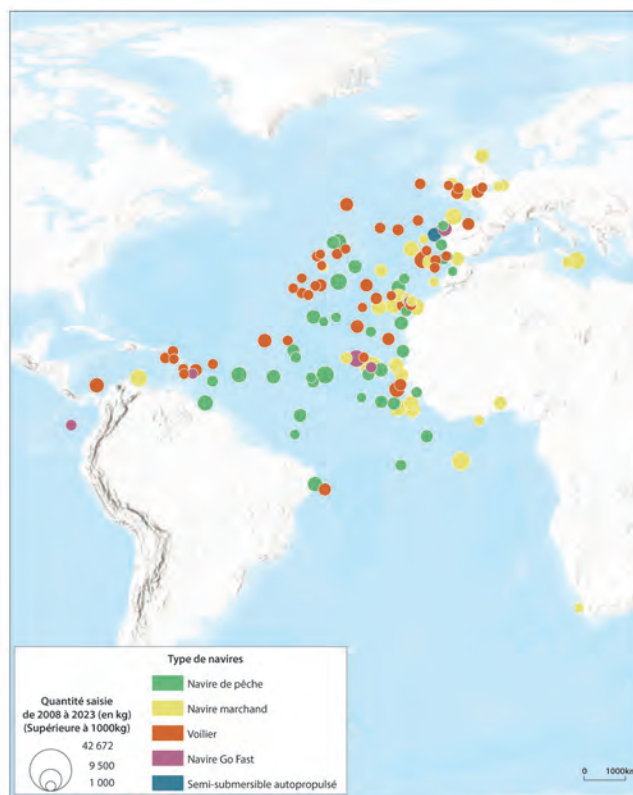
<sup>4</sup> Cet archipel est constitué de 88 îles ou îlots dans l'océan Atlantique, à l'embouchure du fleuve Rio Geba. Sa superficie est de 10 000 kilomètres carrés. L'UNESCO a classé cet archipel comme une réserve de biosphère le 16 avril 1996. Les 27 000 habitants sont répartis dans vingt-trois îles principales.

Pour appréhender précisément les grandes artères maritimes du narcotraffic, distinguons, dans l'expédition maritime, les littoraux de départ et ceux de destination ainsi que les escales.

Les deux cartes suivantes localisent les opérations d'interdiction menées en Atlantique depuis 15 ans par le Centre européen d'Analyse et d'Opérations maritimes contre le narcotraffic (MAOC-N) basé à Lisbonne (Portugal).

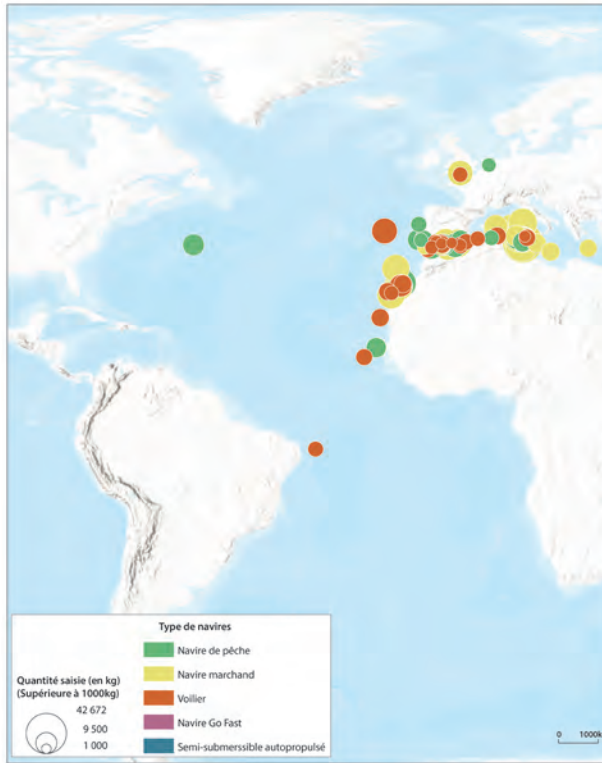
**Figure 11. Opérations d'interdiction en Atlantique coordonnées par le MAOC-N ciblant la cocaïne, période de 2008 à 2023.**

Sources : MAOC-N. Réalisé par Ronan KERBIRIOU, janvier 2024



## Figure 12. Opérations d'interdiction en Atlantique coordonnées par le MAOC-N ciblant le cannabis, période de 2008 à 2023.

Sources : MAOC-N. Réalisé par Ronan KERBIRIOU, janvier 2024



### 2.2. Des escales déterminées par des appuis criminels

Les organisations criminelles s'implantent au plus près des maillons de la chaîne logistique en créant des « comptoirs » à l'international. Cela facilite le contrôle et le suivi des opérations logistiques voire permet aussi de créer des opportunités de revente localement. Ils tirent profit de communautés linguistiques ou de sympathies criminelles pour s'implanter dans la vie sociale des pays ciblés, intégrant au fil du temps des postes clés. C'est un mouvement généralisé observé actuellement quel que soit le produit. L'organisation criminelle brésilienne, le *Primeiro Comando da Capital*<sup>5</sup>, est un exemple intéressant de déploiement international, notamment dans le monde lusophone. Il en est de même avec les acteurs balkaniques, présents aussi bien en Amérique du Sud qu'en Europe.

<sup>5</sup> Cette organisation criminelle aurait été créée en 1993 dans la prison de Taubaté afin de réguler les relations entre prisonniers dans des établissements pénitentiaires surpeuplés. Le « Parti » s'est progressivement imposé comme un interlocuteur de l'État en milieu carcéral. Dans le même temps, il s'est donné une réputation d'organisation très violente implantée dans les périphérie et centres urbains majeurs du Brésil. Il a mené des attaques contre des commissariats de police comme des prisons, notamment à São Paulo.

### *3. L'Amérique du Sud, laboratoire de la logistisation du monde ?*

Il convient d'identifier à présent les zones d'exportation des substances psychotropes. Elles varient naturellement en fonction des produits et des réalités géopolitiques mais aussi au regard des contraintes logistiques. Notre étude se concentrera sur le cas de la cocaïne, en étudiant la situation des pays producteurs (3.1, 3.2) dont la Bolivie, pays enclavé (3.3). Cette étude pointe logiquement l'intérêt des chaînes logistiques maritimes, source de profit, de sécurité du transport mais aussi de concentration du risque sur un vecteur.

Les zones de production de matières premières nécessaires à la production de drogue sont des aires géographiques restreintes. Même si la plupart des drogues sont cultivées sur tous les continents<sup>6</sup>, il n'en demeure pas moins que trois bassins principaux concentrent une majorité des cultures :

- **l'Amérique du Sud**, à savoir, d'une part, la Colombie, la Bolivie et le Pérou pour la feuille de coca et, d'autre part, le Mexique et Colombie pour l'opium ;
- le **Moyen-Orient et l'Asie du Sud-Est** pour la culture de l'opium. Les principaux producteurs sont situés dans le « triangle d'or » (Birmanie, Thaïlande, Laos et Vietnam) et le « croissant d'or » (Afghanistan, Iran, Pakistan) ;
- le **Maghreb** (Maroc) mais aussi **l'Afghanistan, le Mexique, l'Inde, l'Afrique du Sud** pour le cannabis.

Avec l'exception notable de l'Afghanistan ou la Bolivie qui sont totalement enclavés, tous les pays producteurs possèdent un accès à la mer même si, pour certains, il est limité voire peu propice à la navigation maritime. Des pays voisins jouent le rôle d'intermédiaire stratégique. Du fait de leur position géographique comme de leur connectivité portuaire, ils constituent des bases avancées pour l'exportation. Au fur et à mesure, et notamment, pour des raisons combinant la logistique comme les impératifs de sûreté, il est noté l'extension progressive des zones de départ ou des aires d'influence à l'image d'une tache d'huile. L'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC) a recensé plus de 900 routes au départ du bassin de l'Amazone à destination des marchés de consommation.

<sup>6</sup> L'exception notable est la culture de la coca qui requiert des conditions climatiques et d'altitude présentes sur différents continents. Toutefois, la coca n'est produite qu'en Amérique du Sud et dans trois pays. Pourquoi cette culture n'est pas développée au Venezuela ou en Équateur par exemple ? Juan Lucas RESTREPO, directeur du CIAT (Centre International d'Agriculture Tropicale) déclarait au journal *La Semana*, (édition du 05/04/20) : « il y a des milieux analogues aux milieux colombiens en Afrique ou en Asie, où l'on pourrait produire de la coca ».

**Figure 13. Destination des flux de cocaïne au départ des pays producteurs et du Brésil, période 2010-2021**

Source : UNODC, World Drug Report 2023 (United Nations publication, 2023)

	Pays connectés	Union européenne (ouest, est)	Asie, Afrique	Amérique, Centrale et du Nord	Principales destinations
<b>Colombie</b>	64	35 %	/	52 %	Équateur, Venezuela, Panama, Italie, Belgique, Salvador, Espagne, Mexico, États-Unis
<b>Pérou</b>	51	35 %	/	47 %	Chili, Équateur, Uruguay, Monténégro, Mexico, Panama, Suisse
<b>Bolivie</b>	31	20 %	/	60 %	Chili, Uruguay, Paraguay, Panama, Argentine, Italie, Liban
<b>Brésil</b>	65	44 %	23 %	/	Italie, Uruguay, Hong Kong, China, Portugal, Belgique, Afrique du Sud, Liban

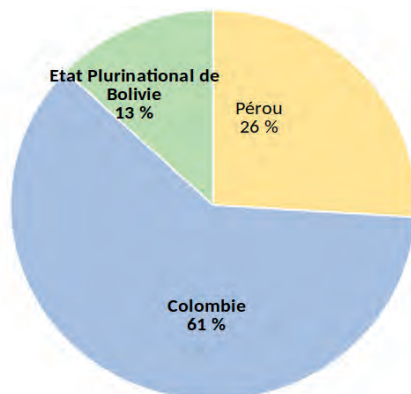
**Figure 14. Superficie des cultures de coca en hectares, selon les pays producteurs, 2014-2021**

Sources : rapport de l'ONUDC, World Drug Report 2023, consulté le 4/12/23, <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/world-drug-report-2023.html>. Réalisé par Guillaume MANET

Pays	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bolivie	20 400	20 200	23 100	24 500	23 100	25 500	29 400	30 500
Colombie	69 000	96 000	146 000	171 000	169 000	154 000	142 800	204 300
Pérou	42 900	40 300	43 900	49 900	54 100	54 700	61 800	80 681
Total	132 300	156 500	213 000	245 400	246 200	234 200	234 200	296 600

### Figure 15. Répartition de la culture de la feuille de coca par pays producteur, en 2020

Source : ONUDC, *Global Cocaine Report*, 2023. Réalisé par Guillaume MANET



#### La feuille de Coca : une feuille sacrée des peuples andins ?

Les recherches archéologiques ont démontré que la civilisation pré-incasique Tiwanaku<sup>7</sup> cultivait la feuille de coca. Elle entourait la feuille de coca d'une dimension culturelle introduite au sein de rites et de croyances. Elle a vécu entre le VII<sup>e</sup> et le XI<sup>e</sup> siècle sur un territoire allant des Andes à l'océan Pacifique recouvrant des régions situées actuellement en Bolivie, au Pérou et au Chili.

L'avènement des Incas a restreint l'usage de cette plante aux seules élites même si, en cas de crise, elle pouvait être distribuée aux populations. Elle revêt, aussi, une fonction mystico-religieuse fondatrice de cette civilisation selon la légende des Fils du soleil. Des qualités éminentes lui sont déjà reconnues : substitut alimentaire, valeur énergisante, remède puissant au mal causé par l'altitude et oubli des malheurs.

La colonisation espagnole a finalement reconnu après de nombreux débats autour de l'éradication de sa culture l'intérêt que présentait cette feuille dans l'ordre public des Incas.

Actuellement, la feuille de coca est partie intégrante de la culture bolivienne ancestrale telle que le reconnaît la constitution de la République de Bolivie. Elle est à ce titre étrangère à la production de cocaïne. Elle est usuellement mastiquée.

En 1952, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) considère cette pratique comme addictive. En 1961, la Convention internationale de Vienne relative au trafic illicite de produits stupéfiants et autres substances psychotropes classe la feuille de coca comme un produit stupéfiant. De fait, le *cocalero* ou cultivateur de coca est considéré comme un narco-trafiquant et son consommateur comme un narco-dépendant.

<sup>7</sup> En langue vernaculaire aymara ou « *Tiahuanaco* » en espagnol. L'aymara est l'une des langues officielles à côté de l'espagnol selon la constitution de la République de Bolivie promulguée le 26 janvier 2009.



Ensuite, confrontés à l'explosion de l'usage de cocaïne, les États-Unis condamnent la culture, la commercialisation et la consommation de la feuille de coca. Entraînant dans son sillage l'Organisation des États d'Amérique, ils organisent avec méthode la lutte contre le trafic de cocaïne. Avec une exception. Culturelle ? La société *Coca-Cola Company* reçoit un privilège afin d'alimenter avec cette boisson « sacrée » les populations occidentales. La culture de la coca devient *in fine* le privilège de cette multinationale américaine.

En 1995, un rapport de l'OMS reconnaît la non-toxicité de la feuille de coca. Au grand dam des États-Unis qui censurent ce rapport. Le 15 janvier 2013, l'ONU finalement reconnaît que mastiquer cette feuille sacrée est autorisé ! En conséquence, la culture de la coca conquiert un statut légal par cette entremise. Cette pratique traditionnelle délivrant des effets alimentaires comme médicinaux perd alors sa connotation addictive. Cette reconnaissance internationale porte sur un usage traditionnel mais point sur une politique d'exportation d'une matière première susceptible d'être transformée en substances aux vertus psychotropes. Par là-même, la Bolivie réintègre son rang dans le concert des nations au sein de la convention de Vienne.

### 3.1. La Colombie, au cœur de la production mondiale de cocaïne

La Colombie est le premier pays producteur de la feuille de coca avec une croissance enregistrée en 2021 en comparaison avec 2020 de +43 %. La culture est très concentrée car 44 % de la production nationale est issue de 14 % du territoire d'implantation de la coca.

#### Une géographie concentrée de la culture de la feuille de coca

Les départements périphériques de la côte Pacifique sont les régions les plus productrices avec plus de 89 200 hectares soit 41 % de la superficie nationale. La croissance est de 5,5 % sur la référence de 2021. Les régions du Nariño et de la Cauca ont les plus fortes densités de culture<sup>8</sup>, notamment sur la zone frontalière avec l'Équateur et au cœur de la Cordillère. La deuxième région productrice est le Putumayo-Caquetá frontalier de l'Équateur avec 53 648 hectares soit 23 % de la superficie totale estimée. L'augmentation est très forte avec +68 %, en particulier dans les enclaves de Puerto Asis, Orito, Valle del Guamez et San Miguel situées sur la frontière avec l'Équateur. Enfin, la région de Catatumbo occupe la troisième place avec 42 043 hectares soit 18 % de la superficie totale, en repli (-1 %). La municipalité de Tibú concentre 52 % des cultures. Elle est située dans la région de Norte de Santander, frontalière de la République bolivarienne du Venezuela.

L'observation géographique souligne la localisation des cultures de coca dans des zones montagneuses ou situées au Piémont de la Cordillère des Andes. Elles sont souvent peu accessibles. Offrant les conditions climatiques idéales, la forêt amazonienne est prédominante et est traversée par des

<sup>8</sup> Les secteurs de Tumaco, El Charco (Nariño) et de El Tambo (Cauca) concentre 41 % des surfaces.

fleuves importants, vecteurs majeurs des mobilités régionales. Le relief cloisonne les déplacements et a pour effet, aussi, d'isoler ces provinces périphériques des influences du gouvernement central. Ces grands foyers de production de la feuille de coca sont soit frontaliers avec des États (Équateur, République bolivarienne du Venezuela) ou avec l'océan Pacifique. Ces limites administratives sont naturellement poreuses et favorisent les trafics illicites comme la corruption. Elles témoignent toutes des défis posés aux autorités publiques en matière de contrôle sécuritaire des espaces nationaux terrestres comme maritimes, rendu particulièrement difficile. La région du Norte de Santander est illustrative de cette situation. La Sierra Orientale partage le territoire selon une ligne nord-ouest / sud-est, rendant plus aisées les communications avec le Venezuela qu'avec le reste de la Colombie. Riche en ressources naturelles, ce département est, malgré tout, pauvre en investissements économiques et en infrastructures publiques. En dépit de politiques de substitution volontaire des cultures illégales de coca, les populations locales perçoivent cette activité comme la seule rentable. De plus, les tendances de culture ne semblent pas être conditionnées par la frontière administrative. La même croissance des zones cultivées est constatée de part et d'autre de la frontière entre la Colombie et le Pérou. Entre 2018 et 2022, le département colombien du Putumayo a augmenté sa superficie de 1,8 fois tandis que sur la même période, la circonscription du Loreto a crû de 1,5 fois.

Selon des estimations rendues publiques<sup>9</sup>, 49 % des cultures ont pour cadre des zones de gestion spéciales comme les parcs naturels (21 %), les réserves indigènes (18 %) et les territoires des communautés afro-descendantes (4 %).

### Des politiques publiques de limitation des cultures de coca

Les autorités publiques colombiennes développent un plan de lutte contre la coca, renouvelé au vu de l'augmentation significative de la production en Colombie. Le Plan national des Drogues 2023-33 a été bâti avec l'appui des populations touchées par les conséquences de cette activité illicite. Les municipalités des régions<sup>10</sup> les plus impactées ont été consultées, notamment les communautés paysannes, indigènes et afro-descendantes.

Dans un contexte de retour à la paix publique, les lignes directrices sont les suivantes :

<sup>9</sup> Voir le rapport conjoint de l'ONUDC et du SIMCI (Sistema Integrado de Monitoreo de Cultivos Illicitos), *Monitoreo de los territorios con presencia de cultivos de coca 2022*, septembre 2023, [https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia\\_Monitoreo\\_2022.pdf](https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia_Monitoreo_2022.pdf), consulté le 3/12/23.

<sup>10</sup> La municipalité de Tumaco et Taminago (Nariño), San Miguel et Puerto Asis (Putumayo), Santander de Quilichao, Cali, Buenaventura (Cauca), Tibú (Norte de Santander)...

- oxygéner les communautés dépendantes de cette économie criminelle par un plan de développement territorial dans les zones concernées ;
- asphyxier les capacités opérationnelles des organisations criminelles ainsi que leur modèle économique.

### Figure 16. Résultats de la répression du trafic illicite de cocaïne par les forces de sécurité colombiennes, période 2021-2022

Source : UNODC, *World Drug Report 2023* (United Nations publication, 2023). Réalisé par l'auteur

	2021	2022	Évolution 2021/22
<b>Saisie de pâte de cocaïne – base</b>	88 655 kg	106 728 kg	+ 20 %
<b>Saisie de cocaïne</b>	669 340 kg	659 134 kg	- 1,5 %
<b>Démantèlement de laboratoires clandestins</b>	5 750	4 707	- 18 %

### 3.2. Le Pérou, deuxième producteur mondial de coca et porte de sortie de la production de la Bolivie

Le Pérou est le deuxième producteur de cocaïne au monde, derrière la Colombie mais devant la Bolivie. La production de cocaïne péruvienne évolue à la hausse, avec environ 700 tonnes en 2020 selon les rapports annuels de l'ONDCP (*Office of National Drug Control Policy* des États-Unis) et de l'ONUDC (Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime). Selon les autorités péruviennes, la superficie des cultures est estimée à 95 000 hectares en 2022, ce qui laisse envisager une production de 870 tonnes de chlorhydrate de cocaïne. Près de 70 % de cette production serait exportée en très grande majorité vers le marché européen, essentiellement par voie maritime, contre 10 % seulement vers les États-Unis. Selon la police nationale péruvienne, 45 % des flux empruntent la voie maritime de manière directe (les flux terrestres ou aériens peuvent aussi conduire au bord de mer).

Selon certains experts les feuilles de coca récoltées au Pérou contiennent un taux d'alcaloïde bien supérieure à celle de Colombie ou de Bolivie.

## Une concentration des aires de culture de la coca dans la Vallée

L'aire principale de la culture de la coca au Pérou est la région dite VRAE<sup>11</sup>. Elle fournit à elle-seule 75 % de la production nationale. Cet acronyme hispanisant désigne la vallée des rivières Apurímac et Ene, affluents lointains de l'Amazone. On complète désormais cet acronyme par le « M » de Mantaro, cet autre affluent de l'Amazone. Elle est nichée sur les pentes luxuriantes de la jungle des Andes orientales, à une altitude comprise entre 2 000 et 2 500 mètres. La superficie de culture estimée est supérieure à 21 000 hectares dont une grande majorité alimente le marché illicite. Malgré la difficulté à chiffrer avec précision, sa contribution à la valeur produite par le secteur agricole s'élèverait à 55 %<sup>12</sup>. Elle emploierait 69 % de la main-d'œuvre<sup>13</sup> et produirait 90 % du produit intérieur brut<sup>14</sup> de la vallée.

Située à 1 100 kilomètres au sud-est de Lima, la capitale, elle tire profit d'un contrôle étatique plus faible, facilitant l'extension d'activités illicites de toutes natures.

### L'extension des zones des cultures en synergie avec la dynamique régionale

Toutefois, on assiste à l'émergence de nouvelles zones de culture de la feuille de coca dans des régions, certes, moins favorables naturellement à la croissance des plants mais caractérisées par une faible pression étatique. Ceci est encouragée par la proximité avec la région des trois frontières (Pérou, Colombie et Brésil). Cabalococha et la province de Mariscal Ramón Castilla sont considérés comme les nouveaux points chauds du Pérou en matière de culture de la coca mais aussi en lien avec de multiples activités criminelles<sup>15</sup>. La région de Loreto illustre cette tendance haussière. En 2018, 5 072 hectares étaient recensés. En 2022, la superficie des cultures est estimée à 13 844 hectares soit 14 % de la superficie totale des cultures de la coca du pays. Le réseau fluvial de ce bassin converge naturellement vers l'Amazone qui traverse des secteurs couverts par la forêt équatoriale. La vallée du fleuve Putumayo relie au nord la Colombie à l'État du Puno au sud-est du Pérou. Mieux, il fait partie d'un projet

11 Ou *Valle del Rio Apurímac y Ene* est une région isolée du Pérou d'une superficie de 12 000 kilomètres carrés dans laquelle a sévi le mouvement d'insurrection armée, Sentier Lumineux, dissident du parti communiste.

12 Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), « *IV Censo Nacional Agropecuario* », Lima, INEI, Pérou, 2012, cité par Romain BUSNEL, Ce qui se joue dans la protestation : défendre la coca pour saisir l'État au Pérou, in *Critique Internationale*, 2019/3 (N°84), <https://lite.qwant.com/?q=cairn+info+critique+internationale+2019%2C+3+page+165&client=opensearch>, consulté le 4/12/23.

13 Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), « *Encuesta Nacional de Hogares sobre Condiciones de Vida y Pobreza (ENAHO) 2013-2014* », Lima, INEI Pérou, 2014.

14 Ministerio de Agricultura y Riego (MINAGRI), *Plan de intervención a mediano plazo (2013-2016) del Ministerio de Agricultura en los Valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro*, Lima, MINAGRI, 2012.

15 Notamment les délits miniers.

d'envergure piloté par l'*Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana*<sup>16</sup> (IIRSA) ou Initiative d'Intégration de l'Infrastructure de la Région Sud-Américaine. L'ambition affichée est de dynamiser l'axe Pacifique-Atlantique en créant le grand axe de communication appelé *Eje de Amazonas* (« axe de l'Amazone ») dont le Putumayo sera un maillon clé. La construction d'infrastructures portuaires et routières doit permettre de relier les ports fluviaux (Manaus, Macapá) et atlantiques brésiliens (Belém) aux ports pacifiques du sud de la Colombie (Tumaco) et du nord de l'Équateur (San Lorenzo et Esmeraldas). Facteur d'intégration économique indéniable entre les côtes Pacifique et Atlantique, ce projet d'envergure internationale aura nécessairement des impacts favorables sur l'économie souterraine de la coca qui cherche des débouchés océaniques.

Ces décisions politico-économiques ne sont pas sans effet en matière criminologique puisque le narcotraffic est avant tout une affaire de logistique. Au-delà des seuls flux de cocaïne cultivée et transformée au Pérou viennent s'ajouter des productions illicites boliviennes. De fait, ce dynamisme maritimo-portuaire soutient le narcotraffic, malgré lui, en fournissant de nouveaux débouchés commerciaux inattendus. Ainsi, situé à 80 km au nord de Lima, le port de Chancay est appelé à devenir la porte d'entrée d'une des principales routes commerciales entre l'Amérique du Sud et l'Asie. Débutée en 2011, sa construction devrait être en partie achevée fin 2024 avec la mise en service de 4 postes d'amarrage. L'armateur chinois Cosco Shipping en est le principal investisseur avec un budget total de 3,5 milliards de dollars. À terme, le port, d'une surface de 141 hectares, abritera 15 postes d'amarrage qui pourront accueillir des porte-conteneurs de 18 000 EVP. Il sera relié à l'autoroute *Panamericana Norte* par un tunnel long de 1,8 km doté de trois voies de circulation.

### Une économie souterraine structurée

Historiquement, le contrôle de la transformation de la feuille de coca et l'exportation de la cocaïne sont assurés par des organisations criminelles étrangères au pays. Ainsi, les cartels mexicains sont présents au Pérou depuis les années 1990. Leurs influences s'exercent des villages andins aux foyers de consommation des États-Unis d'Amérique qu'ils approvisionnent.

Les exportations de la cocaïne vers les foyers de consommation s'effectuent selon diverses modalités en fonction des opportunités offertes par la géographie et la situation sécuritaire. Région enclavée située à 1 100 kilomètres au sud-est de Lima, la VRAE bénéficie d'un contrôle limité exercé par les autorités

<sup>16</sup> L'IIRSA est une initiative proposée par la Banque Inter-américaine de Développement (BID) et la Corporacion Andina de Fomento (CAF) au sommet de Brasilia en août 2020. Depuis sa naissance, le projet IIRSA a eu comme objectif d'intégrer tous les moyens de communication existantes et en projet (routes, aéroports, voies navigables, chemin de fer, liaison à fibre optique, etc.) en Amérique du Sud dans le but de promouvoir le commerce et les échanges et aussi d'offrir toutes les meilleures conditions pour la libre exportation.

nationales. De fait, le recours à l'aviation civile est privilégié. Des aéronefs légers de type Cessna sont requis pour « sortir » les productions de substances de la Vallée. Des modalités logistiques de groupage du fret ont été mises en œuvre au travers de véritables ponts aériens, notamment, au cours des années 1980 et 1990 entre la Colombie et le Pérou. Des vidéos<sup>17</sup> attestent de poser et de décollages immédiats exécutés sur des terrains sommaires d'aviation suite à la déforestation. Le chargement d'un poids moyen de 300 kilogrammes de cocaïne par vol est effectué très rapidement. Au plus fort de l'activité, il est estimé près de 300 vols clandestins chaque année dans la région du VRAE. Les forces armées péruviennes ont mis, alors, sur pied des opérations d'interdiction aérienne à l'égard des avions clandestins qui acheminaient la drogue dans les vallées péruviennes mais aussi vers les pays voisins (Bolivie, Brésil) considérés comme pivot logistique des exportations illicites. Il semblerait que des contre-mesures de contrôle aérien strict ont été mises en place par ces pays notamment au moyen de radar<sup>18</sup>. Les organisations criminelles auraient alors adapté leur mode opératoire en acheminant le fret dans les vallées d'Urubamba, plus à l'est, ainsi que dans la vallée du fleuve Palcazu, au nord. À partir de ces nouvelles positions, les manœuvres aériennes clandestines auraient pris un nouvel essor<sup>19</sup> en particulier à destination de la Bolivie.

### Les exportations par la voie maritime

Les exportations empruntent, en majorité, la voie maritime, supposant un acheminement terrestre et un stockage du fret illicite dans les régions littorales, déjouant, ainsi, d'éventuels contrôles étatiques. Le littoral pacifique du Pérou est long de 2 414 kilomètres soit le sixième plus vaste littoral d'Amérique du Sud. La « Costa » ou zone côtière correspond à 10 % de la superficie du pays mais concentre 60 % de la population. C'est exactement l'inverse pour la « Selva » ou forêt amazonienne péruvienne, frontalière avec l'Équateur, la Bolivie et le Brésil. C'est là que prolifère la feuille de coca. Le versant oriental possède deux fleuves clés – l'Ucayali et le Marañón – qui donnent naissance, ensuite, à l'Amazone. Le bassin hydrographique occidental converge vers les côtes pacifiques.

La façade Pacifique du Pérou est une zone de départ privilégié des exportations de cocaïne à destination des marchés nord-américains comme européens. Plusieurs ports ont déjà été identifiés, notamment, en raison

<sup>17</sup> <https://www.courrierinternational.com/article/perou-bolivie-le-grand-retour-du-traffic-massif-de-cocaine-par-avion>, consulté le 1/09/21.

<sup>18</sup> Le CINDACTA (*Centro Integrado de Defensa Aérea e Controle de Trafego Aéreo*) est le centre chargé du contrôle aérien au Brésil. Il dispose de quatre centres en charge d'un segment de l'espace aérien. Ainsi, le CINDACTA IV est basé à Manaus sur l'aéroport international Eduardo Gomes. Il veille sur la région amazonienne brésilienne.

<sup>19</sup> Voir étude menée par Evan ELLIS, publié le 4/5/2017, *The Evolution of Transnational Organized Crime in Peru*, <https://theglobalamericans.org/2017/05/evolution-transnational-organized-crime-peru/>, consulté le 31/10/21.

de leur capacité logistique et de leurs connectivités au plan régional ou international. L'ambition portuaire est déterminée, non seulement, par les données hydrographiques de l'avant-pays maritime qui impacte le tirant d'eau (et donc la classe des navires y faisant escale) mais aussi par le dynamisme de l'*hinterland*, cet arrière-pays maritime qui conditionne le niveau d'équipement (grue de manutention, superficie des quais, réseau ferré). Pour autant, d'autres trafics sont susceptibles de se dérouler à partir d'autres ports en fonction du mode opératoire retenu par les trafiquants. Notamment, si les facteurs de discrétion et d'autonomie sont primordiaux à la réussite de la mission. Ces ports excentrés ou de taille modeste sont susceptibles d'attirer les réseaux criminels, achetant la complicité ou le silence des villageois par la corruption et la menace. Plusieurs faits avérés attestent de l'activité criminelle déployée sur le littoral. Ainsi, le 26 août 2014, un stock de cocaïne de 7,6 tonnes a été découvert dans un entrepôt en bord de mer à Huanchaco, un village de pêcheurs et une remarquable station balnéaire dans la province de Trujillo, sur la côte nord du Pérou. Cela démontre l'implantation d'organisations criminelles en charge de l'exportation de la cocaïne agissant comme un maillon d'une complexe chaîne logistique illicite. D'ailleurs, dans ce cas précis, l'opacification de l'entreprise criminelle se fondait sur des sociétés écran qui avaient pour raison sociale l'exportation de charbon. La cargaison avait pour destination finale la Belgique et l'Espagne.

Nous porterons un focus appuyé sur trois ports de commerce péruviens en présentant la dimension portuaire comme élément de compréhension de l'environnement criminel. Tout d'abord, le port de Callao. Il bénéficie du statut de premier port marchand du Pérou et sixième sur la rangée Pacifique de l'Amérique du Sud. En pleine extension, il constitue de ce fait une escale sud-américaine du commerce international très prisée aussi bien pour le flux conteneurisé, les vracs solides comme liquides. Il joue le rôle d'ouverture maritime de la capitale Lima, à proximité immédiate. Ensuite, situé au sud du Pérou, Ilo est un port secondaire en pleine croissance. Il bénéficie des effets positifs résultant d'accords commerciaux conclus depuis 2010 avec la Bolivie voisine, pays enclavé, afin d'assurer à son profit une fenêtre maritime pour son commerce. Ainsi, des quais portuaires sont loués et des projets d'infrastructure logistique (liaisons routières et ferroviaires) sont en cours de réalisation au même titre que dans d'autres ports de la sous-région. En conséquence, Ilo est devenu l'une des portes d'entrée principale pour la Bolivie. Véritable corridor logistique portuaire vers cet État enclavé, une augmentation de 90 % des flux entrants a été observée en l'espace d'une année. En outre, Chimbote est un port maritime situé au nord du Pérou, distant de 420 kilomètres de Lima. Ce port de pêche réputé bénéficie d'une position privilégiée à l'embouchure du Rio Lacramarca. Il est réputé pour être un point de départ d'exportation de cocaïne péruvienne qui, de manière complémentaire avec l'Équateur voisin, achemine des cargaisons illicites vers le Mexique, véritable aiguillage

logistique à destination des foyers de consommation nord-américains et européens. Ainsi, le 11 juin 2002, un stock de 1,76 tonne a été saisi dans un entrepôt du port de Chimbote équivalant à une valeur marchande à la revente estimée à 70 millions de dollars. Cette organisation criminelle était rattachée au cartel mexicain de Tijuana. Elle cherchait à approvisionner l'Amérique du Nord et l'Union européenne via un rebond effectué au Mexique. Afin de dissimuler ses activités, ce cartel s'appuyait sur des navires de pêche qui transbordaient, en haute mer, le fret illicite sur des navires-mère. La cocaïne était transformée dans la localité d'Ayacucho située à 580 kilomètres au sud-est de Lima. Le procureur a communiqué sur les nationalités des mis en cause. Outre des péruviens, des citoyens colombiens, mexicains et guatémaltèques figuraient sur le banc des accusés. Signifiant ainsi le caractère transnational de ces entreprises criminelles. L'interdiction d'un « *narco-sub* », le 7 décembre 2019, à 180 milles au large de Peita, au nord du Pérou, est une première qui démontre les stratégies d'évitement des narco-organisations. Chargé dans la mangrove le long de la frontière entre le Pérou et l'Équateur, il transportait une tonne de cocaïne à destination du Mexique.

### Pérou, au cœur des attentions des organisations européennes<sup>20</sup>

Le 2 septembre 2022, Poseidon, une opération commune menée par les polices péruvienne et allemande, la *Guardia di Finanza* italienne et la *Drug Enforcement Administration* américaine a permis de neutraliser une organisation criminelle constituée de ressortissants albanais et italiens établie au Pérou. Appuyée par des citoyens péruviens, elle s'est spécialisée dans l'approvisionnement, par voie maritime, du marché européen en cocaïne et, ce, en grande quantité. Ainsi, ils envisageaient l'importation de 3 tonnes de poudre blanche à destination de ports italiens et allemands lorsque l'opération coordonnée a mis un terme à cette entreprise criminelle.

Pour sécuriser leur trafic, ils utilisaient différentes techniques comme le recours à des ports secondaires (Tumbes au Pérou, Avilés en Espagne) en pré- ou post-acheminement employant des navires marchands. Par ailleurs, ils utilisaient des opérations de transbordement avec des navires de pêche, notamment aux approches des côtes européennes. Dans un cas, deux ex-plongeurs de la Marine péruvienne travaillaient à la récupération des colis immergés sous la ligne de flottaison dans les eaux espagnoles.

### Le Pérou, laboratoire emblématique des défis internes de la lutte anti-drogue ?

La Vallée était initialement peuplée de communautés natives qui ont connu, dans le temps, différentes vagues de colonisation comme au XIX<sup>e</sup> siècle de populations rurales quechua en provenance du département d'Ayacucho. Puis, durant les années soixante, le développement économique (construction d'infrastructures, émergence de coopératives et de petits

<sup>20</sup> <https://ipys.org/noticias/periodismo/albanians-and-ndragheta-united-by-peruvian-cocaine>



commerces) a initié de nouvelles arrivées notamment sur les rives de l'Apurímac tandis que la réforme agraire de 1969 bouleversa profondément les équilibres socio-économiques. Dans ce contexte de tension entre l'État, les organisations sociales et les groupes d'autodéfense locaux dont le Sentier lumineux, mouvement révolutionnaire d'obédience maoïste, cristallisent les revendications et optent pour la guérilla dès les années 1980. L'intensité de la lutte armée semble diminuer dans les années 1995 où les dernières colonnes du Sentier se réfugièrent dans les zones reculées de l'Ene et du Mantaro. Parallèlement à l'émergence de cette violence politique et face à une demande mondiale croissante des dérivés de l'alcaloïde de cocaïne, la production de coca commence à se développer dans la Vallée dès 1983. Cette tendance lourde coïncide avec l'effondrement du cours du café sur les marchés internationaux mais aussi avec les défis sécuritaires impactant sévèrement les circuits commerciaux du fait de violence armée. Jusqu'alors considéré comme un produit traditionnel de la culture locale, le commerce de la coca se développe grâce à la transformation de la feuille en pâte base de cocaïne et gagna d'autres marchés ... illicites en forte demande. La vente de la coca a constitué pour les habitants une ressource économique importante et a contribué, en retour, à faciliter l'achat d'armes à feu. Reste à approfondir le rôle véritablement joué par les narco-trafiquants et la nature de leurs collaborations avec le Sentier lumineux dans la Vallée.

Aujourd'hui, la normalisation de la situation au Pérou illustre les enjeux de la lutte contre l'économie illicite de la feuille de coca envisagée en amont, dès les zones de culture. Particulièrement complexe, l'histoire contemporaine illustre les tiraillements politiques au cœur des décisions. En effet, l'État central est perçu dans la Vallée comme le promoteur de l'éradication de la feuille de coca<sup>21</sup> tandis que les populations locales revendiquent, simultanément, le développement économique d'une Vallée victime « du narcotrafic et du narco-terrorisme » et d'une absence d'État. Le rapport des forces en présence serait incomplet s'il n'était pas fait mention des enjeux de positionnement des organisations socio-économiques locales. Ces dernières jonglent entre la défense d'un ordre local contre des injonctions nationales et internationales, l'opportunité de contrôler un État régional en pleine mutation par la conquête de postes électifs mais, également, en se faisant les ambassadeurs de la mise en œuvre de l'action publique censée réduire l'importance d'une économie illicite à laquelle ils sont adossés<sup>22</sup>. Ces conflits armés internes des années 1980-90 ont forgé une identité collective qui se caractérise par un rapport conflictuel aux institutions de l'État

21 La DEVIDA (Commission nationale pour le développement et la vie sans drogues) est créée en 2016. Rattachée à présidence du conseil des ministres, elle est chargée, en priorité, de mettre en œuvre des politiques antidrogues. Le 24 mai 2019, le Conseil des ministres a approuvé une nouvelle stratégie antidrogues proposée par la DEVIDA, qui prévoit l'éradication de 35 000 hectares de coca au niveau national d'ici 2021.

22 Romain BUSNEL, *Ibid.*

central. Or, en complément des « pressions » régulièrement exercées par les narco-organisations, l'opposition à la politique d'éradication est devenue un catalyseur d'unité de populations relevant de quatre départements différents traversés par ces artères fluviales ainsi qu'une source de revenus inégalables. Le Pérou constitue, en ce sens, un laboratoire de réflexion sur les stratégies politiques de lutte contre le narcotrafic et le déploiement de politiques publiques au niveau national comme international. Il illustre la nécessité impérieuse d'une stratégie globale, certes sécuritaire mais aussi socio-économique. L'exemple péruvien n'illustre-t-il pas le fait que la culture de drogue se développe prioritairement dans les régions où le contrôle politico-territorial est faible ? Alors, dans ce contexte, comment sortir les communautés rurales de l'étau d'un État qui les réprime et de groupes criminels qui les contraignent mais leur offrent des revenus constants ? Comment l'État peut-il parvenir à neutraliser les influences d'acteurs intermédiaires qui instrumentalisent cette situation à leur profit exclusif ? Autrement dit, comment les autorités publiques peuvent-elles s'affirmer au détriment de structures ancrées localement qui tiennent un double langage, déstabilisant et pervertissant les rapports socio-économiques sur ces territoires ?

### **3.3. Bolivie : une production de la feuille de coca sous contrôle ?**

La Bolivie incarne une voie autonome du contrôle de la culture de coca fondée sur des références traditionnelles.

#### **Une garantie constitutionnelle fondée sur la culture bolivienne**

L'article 384 de la Constitution bolivienne, réformée en 2009, témoigne de la perception singulière de la coca : « *L'État protège la coca, une plante ancestrale et indigène, comme un patrimoine culturel, une ressource naturelle de la biodiversité de la Bolivie, et comme un facteur d'unité sociale. À son état naturel, la coca n'est pas un narcotique* ». La dimension culturelle prédomine. La coca est, avant tout, un remède au mal de l'altitude, une source d'énergie et un coupe-faim et, ce, depuis des millénaires. Les feuilles sont mâchées ou infusées et bues sous forme de thé appelé « *mate de coca* ».

Le dilemme entre la référence culturelle ancestrale et les pressions émanant des pays développés consommateurs de cocaïne constitue le fil conducteur de la gestion de la culture de la coca par les autorités boliviennes. La guerre déclarée à la culture de la coca intervient initialement comme une réaction face à l'explosion de la consommation sur les marchés occidentaux qui se situe dans les années soixante-dix. Dès lors, des opérations militaires telles *Blast Furnace* sont menées avec l'appui des États-Unis d'Amérique. Le cadre légal

évolue progressivement. Ainsi, en 1988, une loi anti-drogue particulièrement ferme est promulguée par le président bolivien Víctor Pas Estenssoro sous pression américaine. Elle impose, notamment, la limitation de la surface cultivée à 12 000 hectares et renforce les sanctions pénales en cas de culture illégale et de trafic de drogue. Les années quatre-vingt-dix sont le théâtre de nombreux affrontements entre l'État et les cultivateurs, dont le point d'orgue est le *Plan Dignidad* (plan pour la dignité). Lancé par le président Hugo Banzer Suarez, il vise à éradiquer complètement la culture de la coca.

En 2004, une nouvelle orientation politique est impulsée par le président Carlos Mesa : il crée le *cato de coca* et légalise la culture dans deux régions du pays : les Yungas et le Chapare. Un plafond national de 22 000 hectares est déterminé. Des lots appelés *cato de coca* sont distribués aux paysans. Ils correspondent à 1 600 mètres carrés dans le Chapare et 2 500 mètres carrés dans les Yungas. Cette mesure de libéralisation des cultures s'inscrit, avant tout, dans la perspective d'assurer un moyen de subsistance honnête et suffisant accordé aux paysans. Il s'agit de leur permettre aussi d'investir en complément dans d'autres cultures vivrières financées avec l'appoint de ces premières liquidités. Cette politique de légalisation de la culture de la coca initiée en 1988 est renforcée, ensuite, par Eva Morales, lui-même *cocalero* et président de la fédération des cultivateurs de coca de Bolivie. Élu président de la République en 2005, il lance la politique « *Coca Sí, Cocaína No* » dont les principales mesures sont la diminution de l'éradication forcée, le suivi rigoureux des productions et des producteurs mis en responsabilité, le développement agricole et l'incitation à la diversification des cultures. Les effets de ce train de mesures sont jugés comme un réel succès et un modèle à suivre en matière de politique publique de contrôle des cultures de coca selon le Programme de Développement des Nations Unies<sup>23</sup>. Fort de ce soutien, le président Eva Morales renforce son cap d'une reconnaissance d'une culture contrôlée de la coca conformément à l'histoire de son peuple. Aussi, en 2008, fidèle à sa ligne politique, il décide l'expulsion de l'antenne bolivienne de la *Drug Enforcement Administration*. Cet organe américain spécialisé s'inscrit dans la stratégie américaine de lutte contre le narcotraffic international en positionnant des capacités de renseignement et d'intervention à la source de la production des drogues. Cette décision politique souveraine affaiblit sévèrement la position américaine de régulation de son propre marché illicite intérieur. En 2009, une réforme constitutionnelle mentionne l'obligation de « *protéger la culture autochtone et ancestrale de la coca comme patrimoine culturel* ». Le contrôle des cultures en Bolivie sous la présidence Morales constitue une voie originale en Amérique du Sud, étant fondée sur un auto-

23 In *Development Dimensions of Drug Policy, innovative Approaches*, article paru en juin 2019, [file:///C:/Users/flori/Downloads/Development\\_Dimensions\\_of\\_Drug\\_Policy%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/flori/Downloads/Development_Dimensions_of_Drug_Policy%20(1).pdf), consulté le 01/09/21 – « *By recognizing coca cultivation as a legitimate source of income, the (Bolivian) government has helped stabilize household incomes and placed farmers in a better position to assume the risk of substituting illicit crops with alternative crops or livestock.* »

contrôle social et des relations de confiance établies entre les producteurs et l'État. Celui-ci est réalisé par différentes mesures dont les principales sont résumées ci-après :

- l'autocontrôle social mené par les cultivateurs eux-mêmes : l'augmentation des surfaces cultivées accroît la production qui s'en trouve de fait dévalorisée ;
- les pouvoirs publics au travers de grandes opérations d'éradication menées avec difficulté au vu de la physionomie des zones de culture. Ils effectuent des saisies et démantèlent des laboratoires clandestins ;
- les autorités parient sur les enjeux d'équilibre agricole et alimentaire : l'extension des zones de culture de la coca réduit d'autant les cultures vivrières, effectivement, moins rémunératrices que la feuille de coca.

En conséquence, officiellement limitée à 12 000 hectares, la superficie des cultures autorisées serait *de facto* étendue à 20 000 hectares. Ressemblant fort à des aveux, l'État autorise, désormais, une extension des cultures jusqu'à... 22 000 hectares en 2017. Rappelons l'esprit de la loi : cette superficie est censée subvenir à la consommation nationale d'un « produit ancestral » au cœur de la culture bolivienne. A-t-elle vraiment été évaluée avec méthode ? Comment comprendre cette extension de la feuille de coca ? Comment expliquer une telle augmentation de la consommation intérieure en si peu de temps ? Sans faire de procès d'intention, il paraît légitime de s'interroger sur le fondement d'une telle décision lourde de sens et d'appréhender le contour des objectifs poursuivis aussi bien en matière de politique intérieure qu'étrangère. N'est-ce pas un moyen déguisé de pérenniser des soutiens politiques au sein même du pays ? Quels subsides sont-ils escomptés ? Cet accroissement de la surface cultivée engendre *ipso facto* une augmentation de la production. Cela répond-il à un besoin nouveau de consommation intérieure ? La demande domestique est-elle à même d'absorber ce surplus ? N'y a-t-il pas un risque d'un réel détournement de cet usage ancestral à d'autres fins ? Si oui, quels en seront les principaux bénéficiaires ?

On peut aisément imaginer que le « sur-quota » de production peut être contrôlé par des organisations criminelles et rapidement exporté vers les marchés nord-américains ou européens. La production de cocaïne en Bolivie est estimée comme étant haussière.

### Des modalités d'exportation propres à un pays enclavé

Les modalités d'exportation de la cocaïne vers les marchés de consommation sont particulièrement originales s'agissant d'un pays enclavé donc dépourvu

de façades maritimes. Les producteurs de Bolivie sont, de fait, tributaires des chaînes logistiques des pays voisins. Toutefois, les échanges s'avèrent en réalité plus complexes notamment dans les zones frontalières où la pression policière semble moindre. Les flux sortants de cocaïne s'accompagnent parallèlement de la fourniture de précurseurs indispensables à la transformation de la feuille de coca. Ces produits chimiques sont en effet très disponibles et moins coûteux en Bolivie qu'au Pérou voisin. Les livraisons sont effectuées par l'entremise de narco-vols aériens atterrissant sur des terrains sommaires clandestins. Les ouvertures maritimes résultant d'accords conclus avec le Pérou ou le Chili ont déjà été évoquées. Le bénéfice escompté par les organisations criminelles est, en effet, essentiel. Mais cette situation accroît la pression exercée sur les littoraux et génère une menace supplémentaire à appréhender par les services répressifs locaux devant déjà faire face à leurs propres difficultés. Une majorité de la production est acheminée par la forêt amazonienne *via* le Brésil et la multitude de ports fluviaux ou maritimes. Ce point sera détaillé ultérieurement.

#### *4. Les eldorado criminels à conquérir*

La conquête de nouveaux marchés est la raison d'être des organisations criminelles avides de profit. En Europe, les exemples de la Péninsule ibérique (4.1) et de la rangée Nord-européenne (4.2) illustrent le processus sous l'angle maritime et portuaire.

##### Les portes d'entrée des grands marchés de consommation

La conquête de nouveaux marchés de détail se fonde sur un préalable : la création et la maîtrise d'une tête de pont logistique. Il s'agit, alors, d'identifier et de tenir un accès « privilégié » à un port maritime ou fluvial, à un terminal ou à une zone logistique située en amont, dans l'*hinterland* du continent visé. La réussite de cette étape fondamentale nécessite des contacts opérationnels et de confiance avec des organisations criminelles déjà implantées localement. S'insérant dans une logique de contrôle de territoire, ces dernières offrent ce service aux « nouveaux entrants ». Ils facilitent la corruption d'agents situés aux maillons clés de la chaîne logistique. De fait, les installations portuaires cristallisent de multiples tensions à la fois du côté des malfaiteurs que des services étatiques comme des compagnies privées.

Le choix de la tête de pont est stratégique. Il est conditionné par de multiples facteurs liés à l'histoire, à la géographie physique et économique, à des considérations logistiques mais aussi aux pratiques locales de la criminalité. À bien des égards, ce choix essentiel est aussi révélateur de nombreuses

réalités caractéristiques de cet environnement socio-économique. Il dit, en effet, le dynamisme des connectivités maritimes et portuaires comme l'actualité des relations économiques internationales. En ce sens, il traduit la pertinence des politiques publiques de développement des infrastructures logistiques. Il décrit, aussi, l'insertion de la ville portuaire dans son *hinterland* et la capacité des acteurs locaux à maîtriser l'espace.

### **Détroit de Gibraltar, avant-poste du narcotrafic ?**

La Linea de la Concepcion est une ville espagnole à l'ombre du rocher de Gibraltar. Tournée vers la mer, située sur un isthme sableux, elle est distante d'une quinzaine de kilomètres des côtes marocaines et de Ceuta, ville autonome espagnole au Maroc. Ses plages constituent des sites utilisés par les organisations criminelles pour décharger des centaines de kilogrammes de haschich emportés par des semi-rigides très puissants. Avec un taux de chômage de 30 %, les autorités estiment que la trentaine de narco-organisations présentes à La Linea emploient près de 3 000 « collaborateurs » sur les 60 000 habitants.

Actuellement, deux routes maritimes majeurs approvisionnent en drogue l'Union européenne sur la façade maritime occidentale :

- la Péninsule ibérique ;
- la Rangée Nord-européenne<sup>24</sup> (France, Belgique, Pays-Bas et Allemagne).

#### **4.1. La Péninsule ibérique, avant-poste du narcotrafic international ?**

La Péninsule ibérique est une zone de transit privilégié du narcotrafic international du fait, notamment, d'une position géographique très favorable en matière de navigation et de connectivités maritimes. Par ailleurs, elle cumule les points d'attraction avec, non seulement, le flux traversier méditerranéen dédié au cannabis mais, aussi, les liaisons transatlantiques qui acheminent la cocaïne. En ce qui concerne les importations de cocaïne, l'Espagne a été considérée comme la porte d'entrée historique de l'UE par les cartels colombiens depuis les années 2000.

La situation géographique de la Péninsule est particulièrement favorable. Son littoral est le premier à être touché en Europe lors de navigations transatlantiques. Ouverts sur l'Atlantique, les 1 500 kilomètres de côtes de la Galice sont engoncés entre la France et le Portugal. Ce positionnement est apparu très vite comme une facilité pour livrer du fret illicite, bien souvent, après un transbordement en haute mer entre navires-mère et des flottilles de pêche. Cet atout géographique est encore d'actualité comme le démontre

<sup>24</sup> Cette notion a été développée par Alain VIGARIÉ en 1964. En anglais « *northern range* ». Appelé aussi « le rail du Nord » ou la « rangée Manche-Nord ». En France sont concernés les ports du Havre, Rouen, Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque.

l'interception en mer territoriale espagnole d'un engin semi-submersible<sup>25</sup> en 2019.

Au-delà d'une communauté linguistique, des rencontres et des solidarités humaines ont confirmé des convergences d'intérêt entre organisations criminelles. Elles ont aussi rendu possible la réalisation de ces projets criminels afin d'ouvrir et d'alimenter un nouveau marché de la drogue au sein de l'UE. Ce nouveau débouché arrive en complément des consommateurs nord-américains. Ainsi, des rencontres informelles ont rapproché les cartels colombiens et les organisations criminelles de Galice en recherche de solutions afin de blanchir les profits tirés de la contrebande de tabac. À la suite des premières arrestations de trafiquants sud-américains par les autorités espagnoles, des amitiés solides se sont développées entre détenus au sein des établissements pénitentiaires espagnols. Elles ont ouvert les réseaux à de nouvelles recrues et jeté les bases de coopérations futures. Des arrangements, des compromis, des partages de territoires illicites ont ainsi été conclus. Progressivement, Madrid est devenue à la fois la plaque tournante et la base arrière historique du trafic international de cocaïne à destination de l'Europe. Au-delà des seules côtes espagnoles de l'Atlantique, les îles (les Canaries,...) comme les littoraux et les ports méditerranéens deviennent dès lors des portes d'entrée à l'image d'Algésiras, de Barcelone ou de Valence.

Les atouts de la Péninsule sont aussi confirmés par les importations de haschich en provenance du Maghreb. Le recours aux vecteurs maritimes s'inscrit dans une zone d'action réduite où des flotteurs hors-bord puissants sont en mesure de franchir une faible distance entre le Maroc et l'Espagne.

### Algésiras, un port pivot dans les échanges mondiaux

Le port maritime d'Algésiras a connu depuis les années soixante un développement économique majeur sous le double effet d'une décision politique impulsée par le général Franco et, ensuite, d'un choix porté par MAERSK. Cet opérateur portuaire danois a placé le port andalou au cœur de l'échiquier maritimo-portuaire mondial à la fin des années quatre-vingt comme port pivot sur les routes maritimes mondiales.

Au fil du temps, le port d'Algésiras s'est imposé comme un observatoire privilégié des changements et restructurations du transport maritime contemporain. Sans être à la tête d'une production internationale ou d'une zone de consommation de masse, cet espace maritime est devenu un lieu d'escale incontournable pour les navires de la flotte mondiale traversant la mer Méditerranée. Dans l'économie générale de la logistique internationale, ce port andalous est considéré comme un *hub* à la croisée des autoroutes maritimes du commerce mondial. Il joue le rôle de point de recomposition du fret maritime primaire, principalement, originaire d'Asie reconfiguré vers les destinations secondaires situées en Europe méditerranéenne, dans le *Northern Range* mais aussi sur le continent américain.

<sup>25</sup> Voir chapitre 2, §3.

D'ailleurs, les performances portuaires soulignent cette fonction de plateforme logistique, maritime et portuaire de référence en Méditerranée occidentale. Il se classe au quatrième rang des ports en Europe derrière la rangée Nord-européenne mais devant le port de Marseille. Ce port s'est, donc, spécialisé dans le stockage et la redistribution des conteneurs associé à une forte activité de ravitaillement des flottes marchandes en hydrocarbures et en réparation navale. Désormais, les installations portuaires font d'Algésiras un port de référence dans le bassin méditerranéen. Non seulement, il assure des liaisons traversières nord-sud entre l'Europe et les côtes nord-africaines en matière de fret, de véhicules et de passagers. Mais il opère aussi des connections stratégiques reliant l'Asie, l'Europe et le continent américain *via* le canal de Suez. Il est, effectivement, idéalement placé à proximité du verrou naturel que constitue le détroit de Gibraltar commandant les circulations maritimes entre la mer Méditerranée et l'Atlantique.

Algésiras est le 2<sup>e</sup> plus grand port de conteneurs d'Espagne avec 226 000 conteneurs reçus au 1<sup>er</sup> décembre 2023. 90 % des conteneurs manipulés proviennent de flux de transbordement. Au croisement des lignes intercontinentales reliant l'Europe du Nord, l'Asie et l'Amérique, Algésiras est connecté à 200 ports en direct et sans transbordement. CMA CGM, le champion français, fait « escalier » de nombreuses lignes maritimes chaque semaine à l'image de Med Caribbean<sup>26</sup>, North Europe – French Guiana – North Brazil<sup>27</sup>.

En lien direct avec notre sujet, le port d'Algésiras relie en 14 jours les régions productrices de fruits exotiques produits en Colombie ou au Costa-Rica avant de les diffuser sur les marchés sud-européens. Les infrastructures portuaires mettent à disposition deux terminaux à conteneurs (*APM Terminals Algeciras* et *Total Terminal International Algeciras*). À titre d'illustration, l'*APM Terminal* s'étend sur 67 hectares gagnés sur la mer et il est armé par 19 grues *Ship-to-Shore*. Ce terminal peut accueillir des porte-conteneurs de plus de 18 000 EVP.

Par ailleurs, très proche des côtes marocaines, il opère de nombreuses liaisons avec les ports méditerranéens du Maroc. Il est le premier port de la Péninsule ibérique en matière de trafic de véhicules et de passagers. Cette tendance est en croissance permanente, les connexions avec Tanger Med augmentant de +20 % par an. On dénombre jusqu'à 58 liaisons quotidiennes par ferry entre Algésiras et le Maroc (Tanger Med, Tarifa et Ceuta) soit un total annuel de 4,5 millions de passagers et 1 million de véhicules.

Les statistiques disent la réalité du phénomène : en 2020, 45 conteneurs contaminés ont permis de saisir 18,5 tonnes de cocaïne soit la moitié du total annuel pour l'Espagne.

#### **4.2. L'industrialisation des importations de cocaïne : l'heure du conteneur et le choix de la Rangée Nord-européenne**

L'Espagne est, désormais, surpassée par les ports internationaux de la rangée Nord-européenne mais aussi par le port marocain de Tanger-Med, nouvelle porte méditerranéenne de l'Europe. Cette rangée portuaire désigne

26 Desservant notamment Algésiras – Malta Freeport (Malte) – Marseille- Pointe à Pitre – Fort de France, Caucedo (République dominicaine) – Cartagena (Colombie) – Moïm Limon (Costa Rica) – Manzallino (Mexique) – Kingston (Jamaïque).

27 Desservant notamment Algésiras – Londres – Rotterdam – Le Havre – Degrad des Cannes (Guyane française) – Vila do Conde, Fortaleza, Natal (Brésil).



la concentration des principaux ports européens alignés le long du littoral méridional de la mer du Nord sur un arc s'étirant sur 800 kilomètres. Elle sert de façade maritime à un vaste territoire centré sur l'Europe rhénane. C'est la deuxième façade maritime mondiale après les ports chinois de la mer jaune. On y trouve d'ouest en est :

- en France : Le Havre, Rouen, Calais, Dunkerque ;
- en Belgique : Ostende, Zeebruges, Gand, Anvers ;
- aux Pays-Bas : Flessingue, Rotterdam, Amsterdam, Helder, Delfzijl ;
- en Allemagne : Emden, Wilhemshaven, Bremerhaven, Brême, Cuxhaven, Hambourg.

Cette proximité stimule concurrence et complémentarité entre ports Nord-européens. Les relations logistiques sont très étroites à l'image des navires collecteurs ou *feeders* qui réexpédient à d'autres places portuaires les cargaisons groupées. Cette rangée Manche-mer du Nord alimente un *hinterland* correspondant aux régions les plus densément peuplées et les plus riches d'Europe. De Londres à Gênes. Cette dorsale européenne est centrée sur la « mégalopole européenne » qui est constituée de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne, du Nord-Est de la France, de la Suisse, de l'Autriche et du nord de l'Italie. C'est une zone englobant les régions situées aux carrefours nord-sud et est-ouest qui facilite les opérations commerciales. Et, ce, d'autant plus qu'elle dispose de nombreuses et variées infrastructures de transport (maritime, fluvial, routier et ferroviaire). Elle regroupe un bassin de plus de 70 millions d'habitants concentrés sur un tissu urbain très dense. Ces trafics illicites contemporains ne reprennent-ils pas, finalement, les traditions marchandes ancestrales en Europe ? Les foires de Champagne du Moyen Âge étaient au cœur des influences des banquiers et des marchands, issus d'une part, de Venise, de Gênes, de Florence et de Milan, et d'autre part, de Bruges, Anvers, Londres et Amsterdam.

Faire transiter les produits illicites par les *hubs* de la rangée Nord-européenne est un gage de réussite laissant envisager une intégration favorable sur les marchés de détail porteurs en Europe. Ce changement radical de paradigme témoigne, d'une part, de la maritimisation irréfragable de l'économie mondiale au travers du conteneur maritime, unité de compte de la logistique internationale et, d'autre part, du phénomène d'industrialisation observé dans les importations de cocaïne à destination du marché européen.

Les saisies moyennes des années 2019 et 2020<sup>28</sup> désignent le nouvel épice centre des importations sur le marché européen mais aussi le mode industriel des

<sup>28</sup> UNODC and EUROPOL, *The illicit trade of cocaine from Latin America to Europe – from oligopolies to free-for-all?*, [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Cocaine\\_Insights\\_2021.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Cocaine_Insights_2021.pdf), Cocaine Insights 1, UNODC, Vienna, September 2021.

arrivées par voie maritime. Anvers, Rotterdam comme Hambourg sont, avant tout, des ports marchands à conteneurs parfaitement insérés dans les routes maritimes du commerce international. Le haut degré de pureté de la cocaïne constaté aussi bien dans l'Union européenne qu'en Amérique du Nord lors des saisies témoigne de connexions directes entre les aires de production et les foyers de consommation. Il suggère aussi les infrastructures criminelles nécessaires à la préparation du produit avant la mise sur le marché (coupe, conditionnement, vente en gros et en détail). Elles sont implantées dans l'*hinterland* de la Rangée.

### Saisie record historique à Rotterdam

Le 10 août 2023, les autorités judiciaires néerlandaises ont annoncé une saisie douanière record sur le port de Rotterdam, d'une cargaison de 8 064 paquets de cocaïne pour un poids total de 8 tonnes, dissimulées à l'intérieur d'un conteneur de bananes en provenance d'Équateur.

Au cours du premier semestre 2023, 29,7 tonnes de drogue ont été saisies par les douanes, la moitié des cargaisons contenaient moins de 100 kg.

### Port de Rotterdam, 1<sup>er</sup> port européen de la rangée Nord-européenne

Situé sur le delta du Rhin, le port de Rotterdam a une superficie de 13 000 hectares. Il possède 42 kilomètres de quai, 131 jetées, plus de 30 millions de mètres cube de capacité de stockage d'hydrocarbures et 1 500 kilomètres de conduites. Localisées initialement à 25 kilomètres de l'embouchure, les installations portuaires ont désormais conquis la mer avec la construction de deux terminaux (hydrocarbures et conteneurs), en eaux profondes, à Maasvlakte.

Port d'importation classé devant Anvers (Belgique) et Hambourg (Allemagne), son activité se décompose comme suit : 50 % de vrac liquide (hydrocarbures), 25 % de vrac sec et 20 % de conteneurs. C'est un port d'éclatement qui redistribue le fret importé sur des flux secondaires *via* des *feeders* à destination des autres places de la rangée Nord-européenne mais aussi des façades britanniques, scandinaves, baltes et méditerranéennes. Il connecte l'Europe du Nord avec le reste du monde.

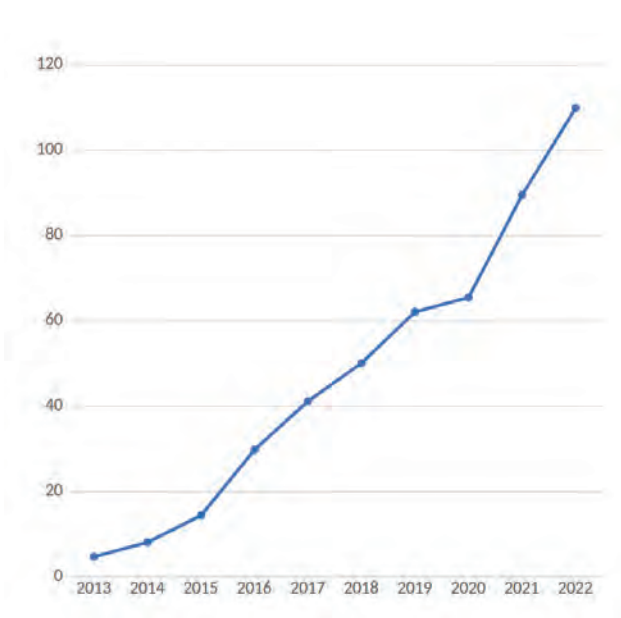
Le port de Rotterdam investit dans des technologies avant-gardistes pour améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité du port. Elles se fondent sur l'automatisation portuaire pour réduire les temps d'attente pour les navires (grues automatisées, systèmes de guidage automatique pour les véhicules portuaires, terminaux intelligents). Par ailleurs, il déploie l'internet des objets au travers de capteurs et de dispositifs connectés dans tout le port afin de surveiller en temps réel les activités et les infrastructures. Rotterdam explore l'utilisation de la technologie *blockchain* pour améliorer la transparence et la traçabilité des transactions commerciales entre les parties prenantes du port pour fluidifier les opérations commerciales internationales.

### Hausse constante des saisies au port d'Anvers (Belgique)

Le port d'Anvers est devenu la principale porte d'entrée de la cocaïne sur le continent européen. Ainsi, en 8 ans, les saisies réalisées à Anvers ont été multipliées par 14 (4T en 2013 pour 64T en 2020). Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 août 2021, près de 64 saisies, représentant un total de 61,5 tonnes de cocaïne, ont été réalisées à Anvers. En comparaison, sur toute l'année 2020, le chiffre total des saisies de cocaïne était de 137,7 tonnes, arrivées dans le port d'Anvers ou à destination de la Belgique.

**Figure 17. Saisie de cocaïne au port maritime d'Anvers (Belgique), période de 2010 à 2023**

Réalisé par Guillaume MANET



### L'Italie, à la convergence des influences criminelles ?

L'Italie demeure une destination secondaire au regard d'autres pays de l'Union européenne. Une évolution récente voit, en 2021, le port de Gioia Tauro, situé en Calabre, surpasser le port de Livorno. En effet, plus de la moitié du volume saisi au niveau national l'a été dans ce *hub* méditerranéen avec 14 tonnes. Les influences conjuguées voire coordonnées de la 'Ndrangheta, de la Camorra et des réseaux albanais semblent se confirmer selon les autorités italiennes<sup>29</sup>.

<sup>29</sup> <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/italian-operation-takes-down-corrupt-port-workers-facilitating-%E2%80%98ndrangheta-drug-trafficking-activities>

## *5. Les zones de rebond, second souffle des flux primaires ?*

Quelle que soit la substance psychotrope considérée, les flux primaires issus des aires de production nécessitent des pays partenaires situés dans leur environnement immédiat en charge de la diffusion structurée des drogues à destination des foyers de consommation.

### **5.1. L'Amérique du Sud, tremplin logistique vers l'international ?**

L'Amérique latine et centrale joue le rôle d'aire de transit sur laquelle rebondisse des flux primaires de cocaïne diffusés par les trois pays producteurs. L'étude de ces mécanismes de rebond permet de mieux comprendre la structure des organisations criminelles. Elle met en lumière les ressorts offerts par la géographie mais aussi par la maritimisation de l'économie.

#### **Heurs et malheurs de l'Équateur : fenêtre de sortie de la cocaïne vers l'Europe et les États-Unis**

Baigné par les eaux de l'océan Pacifique et traversé par la chaîne de la Cordillère des Andes, l'Équateur est situé au contact de deux pays producteurs de cocaïne parmi les plus importants. Il partage sa frontière avec la Colombie sur une longueur de 590 kilomètres au nord-est. Au sud, le Pérou est limitrophe sur 1 420 kilomètres. La géographie de cette région s'avère très favorable au développement des activités illicites. En effet, une frontière verte caractérisée par une végétation luxuriante et souvent impénétrable est constituée par la forêt amazonienne. Celle-ci est innervée par un réseau de cours d'eau qui convergent vers un débouché océanique. D'ailleurs, le milieu naturel dense et sauvage ne permet pas réellement de matérialiser avec une nette et flagrante délimitation les terres des pays limitrophes. Bien souvent imposants, ces fleuves constituent des artères majeures de communication pour la population comme pour l'ensemble des activités économiques. De fait, beaucoup de ports sont fluvio-maritimes, notamment ceux du Pérou.

De plus, l'Équateur dispose d'une autre singularité géographique qui lui apporte une grande richesse halieutique mais aussi un atout stratégique : les Îles Galápagos. Cet archipel volcanique composé de dix-neuf îles dont quatre sont habitées est situé à un millier de kilomètres des côtes de l'Équateur, à la convergence de trois courants océaniques.

Tourné vers la mer pour son développement, l'Équateur dispose d'un réseau portuaire maritimo-fluvial. Le port de Guayaquil témoigne d'un dynamisme

international absorbant 90 % du commerce extérieur de l'Équateur. Le terminal de Contecon, notamment, a vu transiter 46 % des exportations en 2021. Il s'agit de bananes (69 %), de crevettes (6 %) ou du bois (5 %). Les infrastructures portuaires se développent afin de soutenir une croissance de l'activité et de faciliter les exportations tirées des très étendues zones de culture fruitière (banane, mangue, canne à sucre, café). Précisons que Guayaquil, « *la perle du Pacifique* », est la ville la plus peuplée du pays et la capitale de la Costa, la région côtière. Le port a enregistré un record régional le 17 janvier 2022, en recevant le plus grand navire dans un port d'Amérique du Sud, l'APL ESPLANADE d'une longueur de 382 mètres et d'une largeur de 51 mètres. Cela souligne le gigantisme du commerce international et préfigure les connections internationales rendues possibles grâce à des travaux ambitieux d'approfondissement de la jetée d'amarrage.

Cette croissance portuaire est manifeste comme en témoigne le nombre d'EVP ayant transité par ce port. Ainsi, en 2019, 1 940 000 EVP ont touché les quais de Guayaquil. 2 773 navires tous terminaux confondus ont mouillé au terminal céréalier, en manutention chimique et pétrochimique, sur des terminaux polyvalents ou à conteneurs. La croissance régulière des saisies de drogue par les forces de sécurité équatorienne traduit le rôle clé joué par ce pays en tant que point de transit majeur tout comme la détermination politique des autorités équatoriennes qui se traduit par des missions de sécurité renforcées. Le port de Guayaquil est à la fois un lieu de rencontre des organisations criminelles, une zone de stockage avant l'exportation et une porte de sortie internationale des produits illicites à destination des marchés de consommation. Au cours du premier semestre 2021, les autorités du port de Guayaquil ont procédé à la saisie de 44 tonnes de cocaïne.

La position géographique de l'Équateur voisin des pays cultivateurs de la feuille de coca ainsi que la politique de développement volontariste d'un port à vocation internationale favorisent les activités d'exportation des productions nationales au même titre que le fret illicite. L'histoire contemporaine de ce pays démontre l'ancrage ancien de la criminalité organisée<sup>30</sup> en Équateur. Cet État est conçu depuis longtemps comme une zone refuge et une zone tampon aux yeux des colombiens voisins. En effet, des organisations criminelles ont pris pied durant la deuxième partie du XX<sup>e</sup> siècle. Dès les années 1970, les cartels colombiens de Medellín et de Cali ont exploité la position géographique de l'Équateur. Cet État andin a été considéré comme une zone de stockage et de rebond vers de nouvelles destinations dans le cadre des trafics de drogue. C'est aussi une plaque tournante de la contrebande de précurseurs chimiques nécessaires à la transformation de la feuille de coca. Démobilisées, les Forces Armées Révolutionnaires de Colombie ou FARC (*Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia*) ont été présentes de longue date dans ce pays charnière. Établies à cheval sur la frontière équatoro-colombienne, elles dirigeaient le trafic international de cocaïne et, notamment, exploitaient les

<sup>30</sup> Insight crime, publié le 26/06/2018, consulté le 12/09/21, <https://insightcrime.org/ecuador-organized-crime-news/ecuador-profile/>

ports maritimes nécessaires aux expéditions internationales. Le 48<sup>e</sup> Front des FARC, une des unités les plus puissantes du Bloc Sud, était très actif dans cette zone frontière comme le démontrent des opérations de police régulièrement mises sur pied afin d'affaiblir les structures criminelles<sup>31</sup>. En outre, l'Équateur était aussi considéré comme une plateforme logistique approvisionnant durant les opérations en Colombie, en médicaments, en vivres mais aussi en équipements militaires comme en témoigne un raid mené le 2 mars 2011 par l'armée de l'Équateur sur une usine d'armes à feu implantée en Équateur et contrôlée par les FARC<sup>32</sup>.

Malgré la détermination des autorités régaliennes, l'Équateur joue un rôle croissant dans l'exportation des productions illicites des pays voisins. Exploitant des connections criminelles antérieures entre *guérilleros* des FARC et criminalité organisée, la démobilisation des FARC en 2016 a laissé le champ libre à des organisations criminelles pour le contrôle des territoires de culture abandonnés par la guérilla, la transformation et la commercialisation de la cocaïne sur les marchés de consommation. D'ailleurs, des dissidents des FARC ont abandonné le volet politique du combat pour se concentrer sur des activités délinquantes<sup>33</sup>. Ils se sont organisés dans des groupes criminels dénommés BACRIM (ou « *Bandas Criminales* »). Leurs zones d'action englobaient aussi bien la Colombie que l'Équateur voisin. En outre, des groupes criminels tels Los Rastrojos<sup>34</sup>, Urabenos<sup>35</sup> ou encore le cartel mexicain de Sinaloa s'efforcent depuis des années de contrôler le marché des drogues en Équateur.

31 Les Forces de sécurité de l'Équateur ont interpellé en mai 2012 Wilson Tapiero alias « *Dumar* » ou « *Trincho* », le chef présumé du 48<sup>e</sup> Front des FARC dans le nord de l'Équateur. Il jouait un rôle clé dans le soutien logistique au Bloc sud des FARC. Insight Crime publié le 8/5/2012, consulté le 12/09/2021, <https://insightcrime.org/news/brief/ecuador-arrests-alleged-leader-of-farc-48th-front/>

32 Cinq personnes ont été interpellées, une cache d'armes contenant 1 500 obus, une mitrailleuse 9 mm et plusieurs fusils semi-automatiques ont été confisqués. Devenue un refuge face aux offensives des forces équatoriennes, la province frontalière de Sucumbios aurait abrité un atelier de confection de mines anti-personnel, bénéficiant des ressources en matière explosive comme le nitrate d'ammonium très employé dans l'industrie minière florissante dans cette partie de l'Équateur. *Insight Crime* publié le 7/3/2011, consulté le 12/09/2021.

33 *Ciudadanos extranjeros está detrás de ataques en Sucumbios, El Comercio* publié le 08/08/2016, consulté le 12/09/21, <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/extranjeros-criminales-guerrilla-ataques-sucumbios.html>

34 Né du puissant cartel de la drogue de Norte del Valle en 2002, Los Rastrojo a été considéré comme l'une des plus puissantes organisations criminelles colombiennes jusqu'à son démantèlement en 2012 à la suite de l'arrestation ou à la rédition de ses principaux chefs. Initialement implantée sur la côte pacifique, elle a développé son réseau de trafic de la cocaïne jusqu'en Équateur ou au Venezuela voisin. <https://insightcrime.org/news/brief/ecuador-arrests-alleged-leader-of-farc-48th-front/>

35 Du nom d'une région, Urabà, située au nord-ouest de la Colombie à la frontière avec le Panama, Urabenos est né en 2006 des cendres du mouvement paramilitaire colombien pour devenir une force criminelle dominante en Colombie. Elle est aussi appelée par les autorités *Clan del Golfo*. Son influence s'est rapidement étendue aux zones de production de la coca, aux voies logistiques facilitant l'exportation par voie maritime depuis les côtes pacifique et atlantique mais aussi terrestre par la frontière vénézuélienne. Les autorités colombiennes parviennent à neutraliser cette organisation criminelle en 2017 à la suite d'opérations. Le modèle criminel d'Urabenos est fondé davantage sur un système de franchise délivrée à des cellules autonomes, bien souvent issues du « milieu » local, plutôt que comme un cartel centralisé. Ainsi, elle apporte un soutien et un appui, notamment, en matière de sécurisation des opérations illicites (transformation dans des laboratoires clandestins, stockage et expédition du « fret » à l'international).

Enfin, le terreau national équatorien recèle aussi de multiples compétences criminelles. Même si certains nationaux travaillaient au profit d'organisations criminelles étrangères comme en Colombie en qualité de sous-traitants, des figures autonomes émergent à l'image du Pablo Escobar équatorien, Washington Prado Alava. La connexion entre les organisations criminelles colombiennes spécialisées dans le narcotraffic et la population équatorienne s'est tissée au fil du temps, notamment, pour des raisons politiques et financières. En effet, la crise économique qui a violemment affecté l'Équateur à la fin des années quatre-vingt-dix a profondément modifié les rapports entre ces deux pays. Cette crise résulte d'une combinaison de bas prix du pétrole, de la faible assiette fiscale du secteur non pétrolier et d'importantes augmentations de salaires dans le secteur public. Les populations équatoriennes ont été incitées à venir en Colombie voisine pour effectuer leurs achats de biens de consommation, jouant sur la différence de prix liés au cours des monnaies. De plus, afin d'éviter la fuite des capitaux et l'hyperinflation, la monnaie nationale, le sucre (adoptée le 22 mars 1884 en hommage au maréchal Antonio José de Sucre) est abandonnée au profit du dollar américain le 9 septembre 2000. Cette dollarisation<sup>36</sup> de l'économie a eu pour effet de résoudre la crise et même de relancer la croissance de cette économie (+4,4 % par an), nettement plus favorable en comparaison de la situation observée dans les autres pays d'Amérique latine. En diminuant les coûts des transactions du commerce international, elle facilite les exportations vers son partenaire commercial clé, les États-Unis d'Amérique. Analysée sous l'angle criminologique, cette décision politique de dollarisation de l'économie équatorienne engendre un double effet favorisant les commerces illicites. Tout d'abord, l'adoption du dollar en Équateur unifie un marché criminel constitué de producteurs de cocaïne et ... de consommateurs. Cette mesure stimule les échanges commerciaux illicites... comme dans l'économie réelle. Enfin, elle offre un cadre très favorable à toutes les opérations de blanchiment de fonds tirés de ces trafics. D'ailleurs, les flux de produits stupéfiants à destination du marché nord-américain traduisent aussi ce dynamisme.

L'élection de Rafael Correa à la fonction suprême le 15 janvier 2007 conduit à de nouvelles orientations politiques symboliques. Aussi en est-il du non-renouvellement du bail de la base aéronavale de Manta<sup>37</sup> accordé aux forces américaines le 19 septembre 2009. Cette base aérienne située à 170 kilomètres de Guayaquil avait été concédée en 1999 afin de permettre aux forces américaines de mener des opérations anti-drogue sur la côte Pacifique. Outre l'évolution de la situation intérieure de la Colombie, les effets de cette

36 Voir étude de SAM WANG publié le 26/07/2016, *Examining the Effects of Dollarization on Ecuador*, <https://www.coha.org/examining-the-effects-of-dollarization-on-ecuador/>, consulté le 24/09/2022.

37 [http://www1.rfi.fr/actufr/articles/115/article\\_82802.asp](http://www1.rfi.fr/actufr/articles/115/article_82802.asp), consulté le 24/09/2021.

nouvelle politique ont contribué à accroître l'emprise du narcotraffic sur cet État andin devenu en dix ans le principal point d'expédition de la cocaïne colombienne en dehors de la Colombie elle-même.

Désormais, étudions les modalités de « sortie » de la cocaïne de Colombie à travers l'Équateur. Ce focus illustre l'organisation méthodique et la dimension logistique de cette entreprise multinationale criminelle. Ce cas d'école équatorien démontre l'intérêt d'une analyse globale des flux et l'importance du volet logistique impliquant de multiples parties prenantes. Deux routes émergent : l'une maritime vers l'ouest *via* l'océan Pacifique, l'autre fluviale vers l'est *via* l'Amazone. Chacune de ces routes dessert un foyer de consommation identifié même si le commerce international a ses logiques propres. La route Pacifique évacue la production de coca provenant du département de Nariño<sup>38</sup>, le plus prolifique de Colombie. L'entrée en Équateur se fait selon deux modalités différentes :

- soit, par voie maritimo-fluviale, par des bateaux de pêche empruntant les voies navigables, peu contrôlées, dans la jungle convergeant vers la rivière Mataje, séparant le Nariño de la province équatorienne de Esmeraldas ;
- soit, par voie routière, par des véhicules ralliant le pont international de Rumichaca dans la province de Carchi, artère majeure panaméricaine du commerce entre ces deux pays. Arrivées en Équateur, les cargaisons sont dissimulées dans des criques ou des abris proches des plages de la région d'Esmeraldas ou dans des fermes ou propriétés dans la province de Carchi.

La route amazonienne connecte la région de Putumayo, deuxième foyer de production colombien avec la province équatorienne de Sucumbíos. Ensuite, en fonction de la configuration des lieux, les entrées se font soit par voie fluviale par les rivières de San Miguel et Putumayo<sup>39</sup> soit par voie routière *via* le pont international de San Miguel. Les fleuves sont des artères majeures de communication, très empruntées au vu de leur navigabilité et de l'inaccessibilité de la jungle. Ils sont aussi des traits d'union entre pays à l'image du fleuve Putumayo qui, prenant sa source en Colombie, traverse l'Équateur et une partie du Pérou avant de rallier le Brésil en grossissant l'Amazone. Les cours d'eau offrent des itinéraires de pénétration des

38 En 2009, ce département produisait 25 % de la production de coca en Colombie soit 12,5 % de la production mondiale.

39 Le fleuve San Miguel est un fleuve long de 240 kilomètres avec un bassin de 6 404 kilomètres carrés. Prenant sa source dans la Cordillère des Andes, il se jette ensuite dans le Putumayo avant de grossir l'Amazone. D'une longueur de 1 930 kilomètres, le Putumayo possède un bassin versant de 124 510 kilomètres carrés. Il est navigable très rapidement après sa source et quasiment tout le long de son parcours. Des travaux d'infrastructure majeurs développés par l'*Inicativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana* (IIRSA) depuis 2010 ont conçu un axe amazonien structurant ralliant les ports atlantiques brésiliens de Manaus, Macapá et Belém aux ports pacifiques du sud de la Colombie (Tumaco) et du nord de l'Équateur (San Lorenzo et Esmeraldas). Ces fleuves séparent la Colombie de l'Équateur.



substances illicites particulièrement intéressantes pour les trafiquants. Mais, ô combien, difficiles à contrôler par les autorités publiques.

### Destination des saisies de cocaïne en 2018 en Équateur<sup>40</sup>

Le flux de produits stupéfiants à destination du marché nord-américain est acheminé soit par des bateaux rapides lancés depuis la côte nord-est de l'Équateur soit à partir d'aéronefs depuis des plateformes bien souvent sommaires et clandestines. Le point d'entrée du continent est clairement identifié : le Mexique, qui dilue les importations dans les États voisins (Nicaragua, Guatemala, Honduras, Belize). Côté Atlantique, la zone caraïbe joue aussi le rôle de rebond et d'intermédiaire entre les pays exportateurs (Venezuela, Colombie) et les ports nord-américains (Floride, Géorgie, Philadelphie, New York). La côte nord de l'Équateur est propice à ces expéditions à partir d'Esmeraldas, Manabí, Santa Elena et, dans une moindre mesure, Guayas et El Oro. Les embarcations sont de puissants bateaux à moteur hors-bord. Au vu de la distance du périple, ces opérations nécessitent un soutien logistique organisé en amont avec des points de rencontre fixés à l'avance en haute mer afin de ravitailler en carburant. Par ailleurs, les organisations criminelles sont dans l'obligation de recruter des hommes de l'art pour sécuriser ces périples. La main-d'œuvre de pêcheurs est alors une ressource précieuse, très sollicitée et achetée à coup de liasses généreuses de billets.

#### Chute de « Gerald », le pêcheur devenu le baron équatorien de la drogue

Sous le pseudonyme « Gerald » employé dans le milieu criminel se cachait, en réalité, Washington Prado Alava le plus grand et le plus puissant trafiquant de cocaïne de nationalité équatorienne. Il est parfois affublé du titre de Pablo Escobar équatorien.

Âgé de 35 ans au moment de son interpellation à la suite d'une complexe opération baptisée « *Operacion Sol Naciente* » ou « Soleil levant » déclenchée le 11 avril 2017, il avait acquis sa totale autonomie à l'issue du démantèlement de l'organisation criminelle *Los Rastrojos* qui, auparavant, le protégeait. Il avait ainsi fondé son propre gang dans le sud de la Colombie et s'était construit méticuleusement un empire parmi les plus puissants d'Amérique du Sud. Selon les mots du directeur de la police nationale colombienne, le général Jorge Hernando Nieto Rojas<sup>41</sup>, « *Sans aucun doute, ce criminel dirigeait l'organisation mafieuse la plus sophistiquée et la plus technique du Pacifique colombien* ».

40 InSight Crime, *Ecuador Cocaine Superhighway to the US and Europe*, par James BARGENT, paru le 30/10/2019, <https://insightcrime.org/news/analysis/ecuador-a-cocaine-superhighway-to-the-us-and-europe/>, consulté le 17/10/2021.

41 « *Sin duda alguna, este delincuente lideraba la organizacion mafiosa mas sofisticada y tecnificada del Pacifico colombiano* », *op. cit.*

En effet, « Gerald » s'est assuré d'un monopole et d'un contrôle rigoureux de l'ensemble de la chaîne criminelle, de la culture de la coca à l'exportation par voie maritime en passant par la commercialisation aux États-Unis. À titre d'illustration, ses réseaux logistiques criminels irriguaient l'ensemble du continent sud-américain. Ils s'appuyaient sur sa propre flotte de navires marchands de taille variée, souvent sous pavillon équatorien. Il lui est imputé le transport de plus de 250 tonnes de cocaïne.

Lors de l'opération « soleil levant », son complice « Thiago », un équatorien de 25 ans était en charge du volet maritime du trafic. L'organisation expédiait jusqu'à 10 navires chargés de près d'une tonne de chlorhydrate de cocaïne. Elle était aussi en mesure d'opérer dans les eaux internationales avec une flotte dédiée, de ravitailler en haute mer les équipages en vivre et de réaliser des transbordements de drogue.

De plus, le coup de filet a aussi permis de mettre la main sur « Rocho » superviseur des laboratoires clandestins établis dans la municipalité de Nariño qui produisaient en moyenne 10 à 12 tonnes de cocaïne par semaine.

Enfin, « Zorro » concevait et assurait le volet technologique au sein de l'organisation, notamment dans le suivi en temps réel de la marchandise comme les communications sécurisées entre les différents membres à travers le monde.

### Le Brésil, fenêtre sud-américaine tournée vers l'Europe ?

Le fret illicite gagne l'Europe principalement par conteneurs contaminés ou est introduit frauduleusement dans les superstructures des navires marchands à partir des zones portuaires fluviales ou maritimes ou même au large, en mer territoriale. Le Brésil n'est pas un pays producteur de cocaïne. Toutefois, sa position géographique fait de lui un acteur clé de ce commerce. Il s'impose, en effet, comme un pays tampon à double titre. D'une part, sur ses marges occidentales, ce pays-continent est au contact des trois pays producteurs réunis grâce à la forêt amazonienne et au bassin hydrographique de l'Amazone. D'autre part, par son ouverture maritime atlantique, sur sa façade orientale, il est en relation commerciale avec l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Afrique occidentale mais aussi, de manière plus lointaine, avec l'Asie et l'Océanie. Dans le contexte de maritimisation généralisée de nos économies, dire le rôle joué, malgré lui, par le Brésil dans cette économie criminelle, c'est finalement rendre hommage au dynamisme d'un pays connecté sur le monde connaissant une croissance remarquable. *In fine*, le narcotraffic traduit, à sa manière, le potentiel maritimo-portuaire du Brésil.

Rappelons quelques données caractéristiques du Brésil. Celles-ci permettront au lecteur de mesurer l'ampleur des enjeux sécuritaires qui sont posés au Brésil certes, mais aussi aux pays destinataires de ces flux logistiques. Le Brésil compte 7 500 kilomètres de littoral et 175 ports maritimes dont 32 relèvent de l'autorité de l'État. Ces ports maritimes interagissent avec de très nombreux ports fluviaux irrigués par 50 000 kilomètres d'artères fluviales. Celles-ci sont, bien souvent, les seules voies de communication, notamment dans le bassin amazonien. Ports fluviaux et ports maritimes sont

parfaitement intégrés au sein des chaînes logistiques et à l'économie de ce pays-continent. Les aires de production et les foyers de consommation sont, ainsi, reliés par ces traits d'union logistiques que sont les vecteurs maritimes. L'économie brésilienne est véritablement tributaire de la mer pour ses importations et ses exportations. Exprimé en volume, cela représente plus de 90 % soit 700 millions de tonnes de matière manipulées par an dans les ports maritimes. Cette ossature logistique en plein développement repose sur un réseau fort de 36 ports en eau profonde qui constituent des poumons entre l'*hinterland* brésilien et le reste du monde. Puissance économique régionale, son aire d'influence dépasse le seul Brésil et ses 211 millions d'habitants. Il diffuse largement à l'échelle de la sous-région.

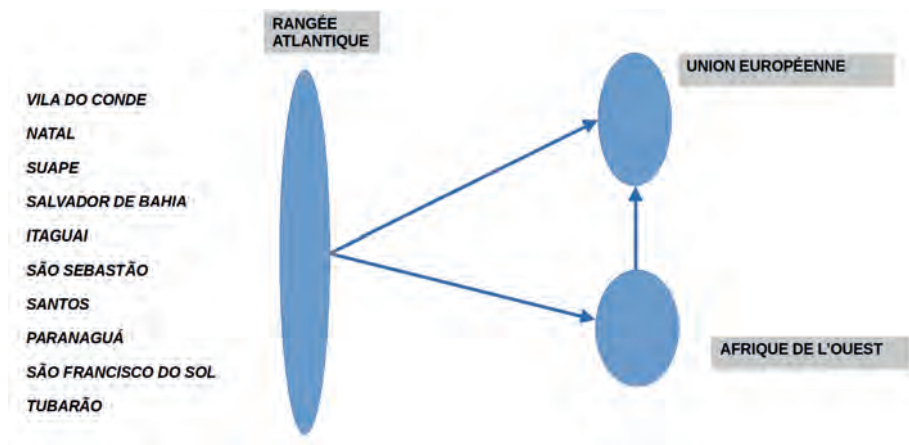
### Figure 18. Classement des ports brésiliens comparés aux ports américains sur le critère du transport de marchandises (en tonne métrique)

Sources principales : American Association of Port Authorities ; Lloyd'sList, Institute of Shipping and Logistics ; Secretariat of Communications and Transport of Mexico ; AAPA Surveys. <https://atlasocio.com/classements/economie/transports/classement-ports-par-transport-de-marchandises-amerique.php>, consulté le 5/11/21

Rang / Amérique	Port	2005	2010	2015	2019	Observations
3	Itaqui (São Louis)	86 000	118 058	146 600	179 000 (2016)	Exportation industrielle et minerais
5	Tubarão	93 000	132 031	137 200	133 700 (2016)	Exportation minerais de fer
6	Santos	72 000	96 026	119 931	129 800 (2017)	39 <sup>e</sup> port de conteneurs / monde 50 % vrac solide (soja, sucre, café, maïs, engrais...)
8	Sepetiba / Itaguaí (Rio de Janeiro)	67 000	90 475	110 300	112 300 (2016)	
20	São Sebastião (Almirante Barroso)	-	47 939	49 500	49 500 (2015)	
24	Paranaguã	-	47 939	49 500	49 500 (2015)	Le plus grand port de vrac d'Amérique latine, port principal d'exportation de céréales

## Figure 19. Rangée brésilienne et filières d'exportation de la cocaïne vers l'Union européenne et l'Afrique de l'Ouest

Réalisé par Guillaume MANET



### Port de Santos (Brésil), épicentre des exportations de cocaïne vers l'Europe ?

Situé dans l'État de São Paulo, le port de Santos constitue l'un des poumons économiques les plus dynamiques du Brésil. 27 % de la balance commerciale nationale passe par le port de Santos.

Ses performances commerciales sont en pleine croissance. La Lloyd's le classe au 39<sup>e</sup> rang des ports à conteneurs au plan mondial. Il est le second en Amérique latine et le plus grand port brésilien connectant 600 ports répartis dans 125 pays.

En 2022, 5 millions d'EVP ont transité dans le port. C'est le plus important port de conteneurs de l'Amérique latine. Les équipements portuaires accompagnent ce développement remarquable.

Sur plus de 13 kilomètres, ce port maritime abrite 32 terminaux et 65 postes d'amarrage sur une superficie de 78 millions de mètres carrés. Polyvalent, il traite toute la gamme de marchandises : le vrac sec (sucre, café, soja, céréales...), le vrac liquide (éthanol...), *roll-on – roll-off* de la production automobile nationale.

Dans le cadre du projet *BR do Mar*<sup>42</sup> initié en 2020, le gouvernement brésilien entend développer l'offre de transport maritime en développant, notamment, le cabotage national au sein de ce pays- continent et en modernisant l'exploitation portuaire<sup>43</sup>. Ainsi, l'objectif de 7,9 millions d'EVP en 2040 est d'ores et déjà fixé pour le port de Santos. À cet effet, depuis le 2 mars 2021, le port de Santos accueille des porte-conteneurs de 14 000 EVP d'une longueur maximale de 366 mètres. Jusqu'alors, les plus grands navires accueillis au port de Santos étaient de 9 000 EVP.

42 « BR » est l'acronyme réglementaire au Brésil pour identifier les routes fédérales. Ainsi, « BR do Mar » constitue une nouvelle route fédérale, celle de la mer, comme une autoroute de la mer. Cette dénomination illustre la ferme volonté politique d'exploiter les espaces maritimes comme alternative au tout routier qui caractérise actuellement les flux logistiques au Brésil.

43 *Ports and Logistics in Transition to Face Global Challenges: the Case of Brazil*, par Michel DONNER, p. 517, in *Dinámicas portuarias en el Caribe y Americana latina/ Ports in transition to face global challenges*, SEFACIL, Éditions EMS, Tome 7 des Océanides, février 2021.

## Une porte de sortie de la cocaïne à destination des aires de consommation

Ce dynamisme portuaire se reflète, aussi, dans les activités criminelles prolifiques constatées, notamment, dans le commerce illicite de produits stupéfiants. Ces connexions internationales comme les liens économiques forts avec l'*hinterland* régional irrigué par un puissant réseau hydrographique constituent autant d'atouts séduisant des organisations en recherche de nouveaux marchés de consommation. Le volume annuel de saisie de cocaïne dans les ports brésiliens traduit simultanément un accroissement de la production, une forte pression criminelle et... une performance accrue des services répressifs en charge de la sécurité des installations portuaires. Selon la Police fédérale, les six premiers mois de 2023 ont amené la saisie de 10,5 tonnes de cocaïne dont 6 sur le seul port de Santos.

### La route du Nord du Brésil

Le 23 octobre 2021, au cours d'une opération réalisée par la police fédérale et la Receita federal (douane), 453 kilogrammes de cocaïne ont été saisis dans un conteneur dans le port de Vila do Conde (État du Para, nord du Brésil). La drogue était dissimulée dans une cargaison de manganèse à destination de Rotterdam (Pays-Bas). Il s'agit de la deuxième saisie réalisée dans ce port cette année. Vila do Conde est l'un des ports utilisés par les narcotrafiquants empruntant la « route du Nord ». La drogue produite au Pérou ou en Colombie est acheminée par la voie fluviale amazonienne jusqu'à ce port situé à proximité de Belém (capitale du Para), pour y être ensuite expédiée en Europe par voie maritime.

### La route Sud

Le 5 novembre 2023, au cours d'une opération conjointe dans le port de Vitória (État d'Espirito Santo), la police fédérale et la douane ont saisi 1,5 tonnes de cocaïne répartis en 52 paquets à bord d'un navire roulier à capacité porte-conteneurs. Outre la cinquantaine d'agents engagés, des drones sous-marins ont également été utilisés pour inspecter la coque. Le navire effectue une liaison circulaire de Hambourg à différents ports du Brésil, l'Argentine, puis Dakar, les Canaries, Anvers, et à nouveau Hambourg.

La cocaïne était dissimulée dans des cloisons en métal et dans des conduits de ventilation. L'emballage de la cocaïne était conçu pour faciliter le rejet des paquets par-dessus bord afin qu'ils soient récupérés plus facilement par une embarcation.

## 5.2. L'Afrique, au cœur d'un mécanisme international de rebond multiproduits

De manière générale, l'Afrique joue le rôle de zone de rebond pour plusieurs substances psychotropes que cela soit pour :

- la cocaïne, principalement sur la façade occidentale ;
- l'héroïne avec un flux initial des côtes orientales du continent et une zone de redistribution maritime à partir de l'Ouest à la suite d'un long transit par voie routière ;
- les méthamphétamines.

La distance la plus courte entre les continents sud-américain et africain est de 2 850 kilomètres, établie entre l'État brésilien du Rio Grande do Norte et le fleuve Casamance entre le Sénégal et la Guinée-Bissau.

Cette réalité a émergé en 2016 lorsque les autorités marocaines détectèrent des flux de cocaïne importée depuis le Brésil transbordée à bord de navires de pêche. Ensuite, l'expérience acquise avec la résine de cannabis et les connections opérées au sein de la diaspora marocaine établie aux Pays-Bas ont démultiplié ce canal. Celui-ci a affecté progressivement l'ensemble du Maghreb comme en témoignent des saisies importantes opérées à Oran (Algérie, en 2018). La « contamination » de l'Afrique de l'Ouest devient visible en 2019 avec la saisie record de 9,57 tonnes opérée au Cap Vert en août 2019. Elle affecte l'ensemble des États d'Afrique de l'Ouest (Sénégal, Ghana, Côte d'Ivoire, Togo, Bénin) avant d'impacter l'Afrique centrale (Nigeria). Le flux en provenance du Brésil s'impose car il est estimé actuellement que 60 % des exportations de cocaïne au départ du Brésil et à destination de l'UE transitent par les côtes de l'Afrique de l'Ouest. Les saisies parlent d'elles-mêmes : 435 kilogrammes en 2014, 27 tonnes en 2019.

Dans cette perspective, l'analyse du rôle joué par le continent africain dans ce type de trafic illicite fournit des clés de compréhension singulière de la situation intérieure des États africains. Les connexions avérées entre le trafic de drogue, d'autres réalités criminelles (trafic d'armes à feu, prostitution, violence...) et le terrorisme exercent en effet des influences sur la stabilité d'un État en particulier mais, aussi, au plan régional comme international. Ce phénomène de convergence criminelle doit être, aussi, appréhendé par le prisme financier qui est un levier séduisant pour les organisations. Le degré de bancarisation des économies est un indicateur à exploiter. Bien souvent le transfert de fonds est assuré *via* des services fournis par des opérateurs de téléphonie. La fiabilité de l'identité déclarée lors de l'activation des comptes doit être nuancée au regard, par exemple, de vols massifs de stocks importants des cartes SIM.

En outre, l'Afrique devient aussi un marché de consommation de toutes sortes de substances psychotropes dont le dynamisme interroge.

Enfin, différents pôles sont identifiés :

- la façade atlantique (Afrique de l'Ouest et Golfe de Guinée) ;
- l'Afrique australe (Afrique du Sud et canal du Mozambique) ;
- l'Afrique de l'Est (Somalie, Mozambique) ;
- le Maghreb.

Ainsi, ces États côtiers jouent le rôle de rebond, de reconditionnement des cargaisons illicites et d'éclatement des flux dans une logique multimodale (terre, air et mer). Pour ce faire, des réalités géographiques, historiques et géopolitiques constituent des clés de compréhension utile pour décrypter cette économie globalisée.

## L'Afrique de l'Ouest et le Golfe de Guinée

L'Afrique de l'Ouest constitue, depuis 2019, une nouvelle plateforme de rebond de la cocaïne, opacifiant ainsi, davantage, des flux primaires émanant d'Amérique du Sud avant d'atteindre les marchés européens ou méditerranéens. C'est une manière déguisée et habile de brouiller les pistes en fractionnant les routes logistiques par des étapes supplémentaires. Le fret illicite primaire acheminé dans les ports africains est reconditionné en flux secondaires. Ces installations logistiques en développement offrent des capacités de stockage et de transbordement entre différents vecteurs maritimes comme terrestres. Les routes maritimes transatlantiques au départ de l'Amérique du Sud conduisent naturellement aux côtes ouest-africaines.

Ainsi, aujourd'hui, le narcotraffic international dédié à la cocaïne repose, en partie, sur le rebond ouest-africain en complément des expéditions directes entre l'Amérique du Sud et les marchés de consommation européens. Cette alternative logistique facilite l'approvisionnement des marchés d'Océanie comme d'Asie. Cette tendance lourde émerge en 2007 avec un volume de saisie inégalé de cocaïne de près de 7 tonnes<sup>44</sup> qui attire l'attention au niveau international. S'en suit une relative atonie durant quelques années même si l'on observe un sursaut entre 2010 et 2012. L'année 2019, quant à elle, provoque un réel séisme tant le volume des saisies (16 tonnes). Ce record révèle un ancrage profond du trafic illicite sur les côtes ouest-africaines.

### **Le Sénégal, en première ligne face à la vague blanche sud-américaine**

Le 14 décembre 2023, le patrouilleur WALO de la marine nationale sénégalaise a procédé à la saisie de 3 tonnes de cocaïne à bord d'un navire de pêche, arraisonné hors des eaux territoriales, à 230 milles (425 kilomètres). Le navire a été dérouté vers Dakar et l'équipage de 7 personnes était constitué d'un ressortissant du Sénégal, un du Venezuela et cinq de la Guinée-Bissau. Cette affaire a été un succès grâce au soutien du Falcon 50 de la marine nationale française basé à Dakar, qui a pu guider les unités de contrôle sur la cible. La valeur est estimée à 126 milliards de francs CFA soit 192,3 millions d'euros.

Cette saisie est la troisième réalisée en 2023 par les autorités sénégalaises avec le soutien du Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime (MAOC-N) pour un total de près de 7 tonnes de cocaïne.

Il convient de souligner les flux multiproduits qui transitent en Afrique à l'image de l'héroïne, du cannabis et des drogues de synthèse. L'analyse de la situation régionale invite à identifier les facteurs favorables au développement de la criminalité organisée dans cette région côtière sans omettre un regard dans la profondeur. Il s'agit d'identifier des connexions

<sup>44</sup> *West Africa's Cocaine Corridor, Building a subregional response*, Lucia BIRD, avril 2021, Global Initiative against Transnational Organized Crime, <https://globalinitiative.net/analysis/west-africas-cocaine-corridor/>, consulté le 13/11/21.

logistiques avec l'arrière-pays empruntant des routes terrestres. En effet, un tiers des États africains n'ayant pas de littoral, le transport maritime demeure la principale porte d'entrée du continent sur le marché mondial. De fait, le commerce international de l'Afrique dépend fortement de la navigation et des ports. Selon la Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), en 2022, l'Afrique ne représente qu'une part réduite du commerce international de marchandises, en valeur soit 2,87 % des exportations et 2,67 % des importations. En volume, l'Afrique représente une part un peu plus importante : les ports africains ont chargé près de 7 % du commerce maritime mondial (exporté) et déchargé (importé) 4,6 % des flux. Dans le détail, l'Afrique de l'Ouest « pèse » pour 25 % du commerce maritime africain derrière l'Afrique du Nord (36 %) et devant l'Afrique australe (18 %). L'analyse de la performance des ports ouest-africains montre des situations très disparates entre économies, certaines affichant une ouverture maritime importante caractérisée par des liaisons internationales au-delà du seul cabotage inter-ports au sein de la sous-région. Ainsi, le Togo démontre une forte connectivité bilatérale : dans le top 10, figurent trois pays africains (Ghana, Bénin, Afrique du Sud), trois ports d'Asie (Chine, Singapour, Corée) et deux d'Europe (Croatie, Slovénie). Par différence, la Guinée Bissau possède une dominante régionale forte (Cap-Vert, Mauritanie, Angola).

Le dynamisme de l'Afrique de l'Ouest<sup>45</sup> repose sur la constitution de *hubs* logistiques de dimension internationale à fort rayonnement régional sur l'*hinterland*. Le *hub* assure au moins l'une des trois fonctions suivantes : transit, production et distribution (BROWN, HERMANN, 2020<sup>46</sup>). La conjonction d'un port à conteneurs, d'un aéroport international et d'un réseau routier dense rend possible et efficace l'interconnexion des chaînes d'approvisionnement. Ces *hubs* sont des pivots dans le commerce illicite, notamment sur l'activité « conteneurs ». Ainsi, la Gambie connaît une croissance du flux portuaire en moyenne de 7 % depuis 2008 dont 75 % repose sur le flux conteneurisé.

### La Gambie<sup>47</sup>, nouvel épice centre du narcotraffic atlantique ?

Les autorités portuaires de Banjul ont saisi le 8 janvier 2021 près de 3 tonnes de cocaïne. Elle était conditionnée dans 118 sacs dissimulés dans quatre conteneurs distincts contenant du sel industriel. Les quatre conteneurs avaient été expédiés depuis le port de Guayaquil en Équateur et avait pour destination l'Europe. Trois avaient été transbordés au port d'Algésiras en Espagne. Le quatrième, chargé sur un autre navire, avait eu deux escales intermédiaires à Anvers, en Belgique, et à Las Palmas en Espagne.

45 Yann ALIX, *Histoires courtes maritimes et portuaires*, éditions EMS, décembre 2023.

46 *Transnational Crime and Black Spots, Rethinking Sovereignty and the Global Economy*, Palgrave MacMillan, 2020.

47 Voir article de REUTER publié le 09/01/2021, *Gambia seizes 3 tonnes of Cocaine in one of West Africa' largest Busts*, <https://www.reuters.com/article/uk-gambia-cocaine-idUSKBN29E09R>, consulté le 14/11/2021.



La question de la destination du produit mérite d'être posée au regard du cas précédent en Gambie. Même si l'erreur de ciblage du conteneur par les malfaiteurs ne peut pas être totalement exclue, le contrôle des quatre conteneurs sur les quais de Banjul suggère une destination africaine. L'instabilité de la zone sahélo-saharienne et les activités de groupes armés terroristes constituent des facteurs favorables à des trafics illicites de produits stupéfiants telle la cocaïne. De manière avérée, ils sont identifiés comme une source potentielle de financement des activités terroristes dont des subsides peuvent être perçus à la fois dans le transport vers d'autres destinations intra-africaines voire européennes comme dans la consommation. Originaires des rangées portuaires ouest-africaines, deux axes logistiques routiers émergent dans cette sous-région :

- à destination du Mali par les frontières sud du Sénégal, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire et du Burkina-Faso ;
- de Guinée-Bissau puis *via* le Sénégal et la Mauritanie à partir de laquelle des cargaisons illicites sont acheminées vers l'Europe au moyen de navires de pêche.

Ces flux de fourmis terrestres provenant des *hubs* côtiers sont attestés par de régulières saisies opérées hors des façades maritimes comme les 72 kilogrammes de cocaïne saisis en avril 2019 sur les routes conduisant à Tambacounda. Cette ville sénégalaise est située à la croisée des réseaux routiers du Sénégal, de la Gambie, de la Guinée-Bissau et du Mali. En mars 2019, 789 kilogrammes de poudre ont été interceptés en Guinée-Bissau dans un camion en route depuis Dakar vers le Mali.

L'indicateur des saisies de produits stupéfiants par les services répressifs est, certes, incomplet et fragile. Il traduit à l'instant « T » un engagement des autorités africaines mais aussi internationales, notamment par la fourniture de renseignement criminel. Toutefois, cet indicateur délivre des tendances de fond qui peuvent servir de base à une analyse ultérieure. Ces données démontrent, ainsi, une concentration du risque et des vulnérabilités sur le système côtier ouest-africain selon une triple temporalité qui font émerger les « points chauds » suivants :

- année 2019 : le Sénégal, la Guinée Bissau et la Sierra Léone ;
- année 2020 : la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Bénin ;
- année 2021 : la Gambie, la Côte d'Ivoire, Afrique du Sud et l'Algérie<sup>48</sup>.

Ces alternatives logistiques demeurent circonscrites au périmètre de la sous-région et traduisent, aussi, la connectivité des ports au sein de cette rangée portuaire. Une redondance des installations portuaires est observée entre pays frontaliers dont certains disposent d'un trait de côte très réduit.

<sup>48</sup> Découverte de colis de cocaïne flottant au large du port d'Oran, en juin 2021.

**Figure 20. Performance maritime des États de l'Afrique de l'Ouest en 2020**

Source : Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement. Réalisé par l'auteur

Pays	Ports	Longueur de la façade maritime en kilomètre	Débit portuaire de conteneurs 2020 en EVP	Nombre d'escales en 2020	Indice de connectivité <sup>49</sup> des transports maritimes réguliers (T4 -2020)
Sénégal	Dakar	531	562 875	1 860	17,03
Gambie	Banjul	80	71 470	199	6,17
Guinée-Bissau	Bissau	350	28 700	76	4,06
Guinée	Conakry	320	197 739	2 878	7,88
Sierra-Léone	Freetown	402	78 413	291	6,17
Liberia	Monrovia	579	91 454	394	7,43
Côte d'Ivoire	Abidjan, San Pedro	515	913 300	2 006	19,98
Ghana	Tema, Takoradi	539	1 100 205	2 379	39,99
Togo	Lomé	56	1 503 169	1 401	36,57
Bénin	Cotonou	121	510 896	1 051	18,40
Cap Vert	Mindelo, Porto Praia, Sal Rei, Palmeira	965	52 378	1 961	4,23

Cette évolution dans le temps et dans l'espace s'explique par différents facteurs. Tout d'abord, elle démontre une adaptation des organisations criminelles aux politiques répressives mises en œuvre par les États et appuyées par des organisations internationales. Une certaine inertie est cependant à envisager au regard de la nature du transport maritime. Par ailleurs, le commerce illicite ne prospère qu'en fonction d'alliances et d'opportunités criminelles, par nature évolutive. Les rapports de force sont susceptibles d'évoluer rapidement et des revers d'alliance sont à prévoir. Enfin, le terreau de développement demeure principalement l'économie informelle adossée à la corruption des rouages conventionnels de l'économie. Les acteurs privés comme publics constituent des cibles de choix des organisations criminelles. Cela est d'autant plus aisé dans les zones où la gouvernance est faible ou dans des zones frontalières poreuses ou disputées entre deux États. De manière générale, l'Afrique dispose

<sup>49</sup> L'indice de connectivité des transports maritimes est un indicateur de la position d'un pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime de ligne.

d'une économie informelle avec un taux de bancarisation des plus faibles, privilégiant des transactions en numéraire ou facilitées par la téléphonie mobile (« *mobile money* »).

### Focus sur la Côte d'Ivoire

Dans la nuit du 24 au 25 février 2021, la gendarmerie nationale ivoirienne et la cellule anti-drogue du port d'Abidjan ont mené une opération visant à démanteler un trafic illicite dans la zone portuaire. Plus d'1 tonne de cocaïne a été saisie.

Le 3 mars 2021, la gendarmerie ivoirienne a saisi 5,7 tonnes de cannabis à Grand Bassam (cité balnéaire située au sud-est du pays, à proximité de la capitale Abidjan). Il s'avère qu'il s'agissait d'une zone de stockage avant exportation. La drogue était, en effet, transportée à bord de pinasses, embarcations traditionnelles en provenance du Ghana voisin.

Le 21 mars 2021, le cargo NAJLAN arborant le pavillon de la Fédération de Saint Kitts-et-Nevis situées dans les Caraïbes a été arraisonné au large de la Côte d'Ivoire par la Marine nationale française. 6 tonnes de cocaïne avaient été préalablement chargés au port de Rio de Janeiro, au Brésil, le 5 mars 2021. C'est une saisie record qui démontre l'intensité des flux transatlantiques.

### La Guinée-Bissau<sup>50</sup>, narco-État africain ?

La Guinée-Bissau est un point chaud réputé du trafic international de cocaïne. Cet État de l'Afrique de l'Ouest est illustratif des stratégies de conquête des marchés de consommation européens minutieusement élaborées par des organisations criminelles sud-américaines. Par leur puissance financière et leur détermination, elles démontrent leurs capacités de corruption de structures étatiques déjà fragilisées. Indépendant du Portugal depuis 1974, la vie politique bissau-guinéenne de la dernière décennie est riche d'enseignements tant le trafic de drogues influence la vie politique intérieure. Deux coups d'état, l'assassinat d'un président et une guerre civile ont, notamment, ponctué les dix-sept dernières années.

En effet, dès la fin des années quatre-vingt-dix, les cartels colombiens ont identifié cet État comme une alternative aux routes conduisant à l'Europe alors que des dispositifs de sécurité venaient d'être renforcés aux approches des côtes de l'Espagne et du Maroc. Fort de 1,8 million d'habitants, ce petit pays possède de nombreux atouts : labyrinthes d'îles et de presqu'îles sur sa façade maritime, frontières poreuses avec le Sénégal et la Guinée, grande pauvreté de la population, instabilités politiques chroniques, institutions politiques faibles et haut degré de corruption parmi les fonctionnaires. Ainsi, en complément des flux aériens en provenance des zones andines, les quatre-vingt îles de l'archipel des Bijagos constituent des relais naturels de transbordement et une zone tampon favorable au trafic de cocaïne.

Les cartels savent pouvoir compter sur l'appui des forces de sécurité qui agissent, notamment, pour le compte d'hommes politiques de premier rang.

Quelques focus chronologiques illustreront à la fois l'implantation d'organisations criminelles sud-américaines et l'implication des hautes autorités bissau-guinéennes dans le trafic international de produits stupéfiants.

<sup>50</sup> Voir le dossier spécial *Breaking the vicious cycle : Cocaine politics in Guinea-Bissau* paru le 11/05/2020 dans *Global Initiative*, <https://globalinitiative.net/analysis/cocaine-politics-guinea-bissau/>, consulté le 14/11/2021.

Au début des années 2010, l'intérêt de la communauté internationale se porte progressivement sur la situation intérieure de cette ancienne colonie portugaise. En effet, différents événements interrogent :

- la prise du pouvoir par les militaires emmenés par le Chef d'État-Major des armées, le général Antonio Indjai<sup>51</sup>, en 2012 ;
- des suspicions de trafics internationaux d'armes anti-aérienne au profit des FARC ;
- l'importation par au moins une vingtaine d'avions chargés de drogues andines ;
- l'absence de saisie de cocaïne entre 2014 et 2019 alors que les instances internationales évaluent à un flux avoisinant les 30 tonnes de produits importés par an.

Des opérations conjointes se mettent en place avec l'appui des États-Unis d'Amérique dans le but de démanteler des filières d'importation de drogue. Ainsi, à l'occasion d'une opération menée sous couverture avec l'appui de la DEA américaine, José Américo Bubo Na Tchuto<sup>52</sup>, Chef d'état-major de la marine nationale, est arrêté en avril 2013 sur son luxueux yacht en mer. Des enquêteurs se faisant passer pour des membres des FARC ont obtenu de la part de ce haut dignitaire militaire l'autorisation d'importer de la cocaïne moyennant l'acquiescement d'un péage d'un million de dollars américains par tonne importée.

En mars 2019, dans le cadre de l'opération CARAPAU<sup>53</sup>, un contrôle policier de la Police Judiciaire amène la découverte de 800 kilogrammes de cocaïne dissimulés dans un chargement de poissons congelés à bord d'un camion intercepté en banlieue de la capitale. Ce fret illicite serait destiné à financer des élections parlementaires programmées au printemps 2019. Les enquêteurs évoquent un flux de drogues franchissant la frontière avec le Sénégal, puis le Mali et la Mauritanie où elles seraient chargées à bord de navires ayant pour destination l'Europe.

Dans cette dynamique positive, l'opération NAVARA<sup>54</sup> mise sur pied par la Police judiciaire a conduit le 2 septembre 2019 à la saisie record de 1,947 tonne de cocaïne réparties dans des sacs de riz. Cette opération spéciale a eu lieu dans un port au nord-ouest du pays, à Caio et Caxungo. Elle conduit à l'arrestation de suspects originaires de Guinée-Bissau, de Colombie et du Mali. Elle se poursuit ensuite par l'arrestation d'autres fonctionnaires d'État en charge de la sécurité.

En dépit des multiples difficultés à investiguer, la Police judiciaire a démontré sa capacité à lutter contre la criminalité organisée transnationale dans une structure étatique fortement impliquée<sup>55</sup> le trafic de drogue. Cette situation sera-t-elle durable ? Les cartels sont suspectés de longue date d'avoir financé des campagnes présidentielles<sup>56</sup>, d'influencer sur le cours de la vie politique intérieure en échange de gage pour faciliter leurs trafics illicites.

51 Le 19/08/2021, les États-Unis d'Amérique promettent jusqu'à 5 millions de dollars pour toutes informations permettant de localiser et d'interpeller Antonio Indjai. Il est recherché pour son implication auprès de FARC (trafic de cocaïne, trafic d'armes au bénéfice des FARC). Voir fiche du Département d'État américain disponible sur <https://www.state.gov/antonio-indjai-new-target/>, consulté le 16/11/21.

52 <https://www.reuters.com/article/us-usa-bissau-natchuto-idUSKCN124298>, consulté le 13/11/2021.

53 <https://www.unodc.org/westandcentralafrica/en/2019-03-15-seizure-guinea-bissau.html>, consulté le 15/11/2021.

54 <https://www.unodc.org/westandcentralafrica/en/2019-09-02-seizure-guinea-bissau.html>, consulté le 15/11/2021.

55 [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2021/01/Guinea\\_Bissau\\_RB1.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2021/01/Guinea_Bissau_RB1.pdf), consulté le 16/11/2021.

56 Rapport de l'UNODC [https://www.unodc.org/documents/ungass2016/Contributions/IO/WACD\\_report\\_june\\_2014\\_english.pdf](https://www.unodc.org/documents/ungass2016/Contributions/IO/WACD_report_june_2014_english.pdf), consulté le 14/11/2021.

Le 9 décembre 2019, le gouvernement a présenté son premier plan stratégique de lutte contre le trafic international de drogue et le crime organisé. Sa démarche historique est soutenue par des organisations internationales comme l'ONUUDC.

Narco-État ou trafic international protégé par les élites nationales ?

L'Afrique de l'Ouest est aussi intégrée dans des manœuvres d'opacification des flux de substances psychotropes avant de rejoindre les marchés de consommation.

### L'Afrique de l'Ouest, écran des exportations du haschich du Maghreb

Le 8 juillet 2022, la police gabonaise a saisi plus de 5 tonnes de résine de cannabis au port de Libreville. Arrivée par mer du Maroc, la drogue devait être réexpédiée vers l'Europe. L'apparition d'une nouvelle route du cannabis est destinée à brouiller les pistes. Les cargaisons marocaines destinées à l'Europe partent vers l'Afrique de l'Ouest qui sert de zone de rebond pour le marché occidental.

Le rôle joué par les littoraux ouest-africains devrait s'accroître du fait du dynamisme démographique du continent observé ces dix dernières années et du taux d'usage des drogues en hausse parmi les jeunes. Il s'agira alors de satisfaire un marché intérieur illicite qui, selon l'ONUUDC, devrait augmenter de 40 % d'ici à 2030, ce qui représente la majeure partie de l'augmentation de 11 % de l'usage de drogues dans le monde prévu à cette date. D'autant plus qu'un nombre croissant de pays d'Afrique ont révisé leur législation nationale pour autoriser la culture du cannabis à des fins médicales. Or, cette drogue étant la plus consommée à côté du tramadol, il peut être envisagé un dévoiement des usages licites.

### 5.3. La Macaronésie, point chaud du narcotrafic atlantique ?

Soulignons aussi le rôle de refuge naturel joué par la Macaronésie, ces îles jetées dans l'océan Atlantique au large de l'Afrique de l'Ouest et de l'Europe. Cet ensemble d'îles comporte, du sud au nord, les îles du Cap-Vert, des îles des Canaries, des archipels de Madère et des Açores. Avec l'exception notable de la République des îles du Cap-Vert, les autres îles relèvent soit de l'Espagne (les Canaries) soit du Portugal (Madère et Açores). Toutes occupent des positions géographiques essentielles dans la navigation transatlantique : ce sont les premières îles à être touchées lors d'une traversée. D'ailleurs, « Macaronésie » n'est-il pas la traduction en grec ancien d'« îles des Bienheureux ou des fortunés » ?

Point chaud géologique caractérisé par une activité volcanique, l'archipel du cap Vert comporte dix îles et huit îlots, divisé en îles sous le vent ou îles de *Sotavento* et en îles au vent ou îles de *Barlavento*. Il est situé au large du Sénégal, distant entre 570 (*Boa Vista*, île la plus proche du continent) et 830 kilomètres (*Santo Antão*, la plus éloignée) du Sénégal. Il offre autant de

possibilité de manœuvre logistique maritime et portuaire d'autant plus qu'il est situé sur le 10<sup>e</sup> parallèle, la route la plus courte entre l'Afrique de l'Ouest et l'Amérique du Sud. De transit, le cap Vert devient une aire de consommation de produits stupéfiants et il semblerait qu'un écosystème criminel s'enracine dans le paysage, avec des mécanismes connus de corruption et de blanchiment dans les secteurs du tourisme et de l'immobilier.

### **Le cap Vert, un point chaud mondial dans le narcotrafic maritime ?**

Les autorités cap-verdiennes ont saisi, le 31 janvier 2019, 9,57 tonnes de cocaïne sur un navire de commerce battant pavillon du Panama. En escale, non planifiée – à la suite du décès accidentel d'un marin à bord – ce navire ralliait le port de Tanger depuis le port de Colon au Panama le 4 janvier 2019. Cette prise record a été un électrochoc dans la prise de conscience du rôle joué par le cap Vert dans les flux de cocaïne. L'équipage constitué de onze marins de nationalité russe avait introduit, à bord, volontairement, 260 colis de drogue lors d'une escale dans les Caraïbes. Ils ont été condamnés à des peines de prison allant de dix à douze ans de prison.

Le 1<sup>er</sup> avril 2022, 5,6 tonnes de cocaïne ont été saisies lors d'un transbordement entre un navire marchand et un voilier arborant un pavillon américain.

Au total, ces îles atlantiques jouent un rôle de relais, de reconditionnement du fret illicite comme une fonction logistique dans l'expédition maritime. Elles sont comme un trait d'union entre les zones d'expédition et les marchés de consommation occidentaux. À la suite de l'étape en Macaronésie, une alternative logistique émerge avec un rebond en Afrique de l'Ouest.

Le 24 janvier 2023, à l'occasion d'une opération coordonnée, les autorités espagnoles ont intercepté un navire destiné au transport du bétail à 62 milles marins au sud-ouest des côtes des îles Canaries. À bord, ont été découverts 4,5 tonnes de cocaïne dissimulées dans un silo alimentaire. Ce navire faisait route depuis la Colombie vers le Liban. L'opération a été conduite en collaboration avec la *Drug Enforcement Administration* (DEA) américaine, les autorités togolaises et le Centre Opérationnel d'Analyse du Renseignement Maritime pour les stupéfiants (MAOC-N).

Un dispositif similaire est observé dans les Caraïbes mais aussi dans le Pacifique avec les États insulaires (Fidji, Vanuatu, Papouasie-Nouvelle Guinée, Tonga ...) ou les collectivités d'outre-mer comme la Polynésie, Wallis et Futuna ou encore la Nouvelle-Calédonie qui constituent des points de transit vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande. À titre d'illustration, entre décembre 2016 et novembre 2017, 11 voiliers ont été interceptés par les États du Pacifique mettant hors circuit 7,6 tonnes de cocaïne probablement destinées à l'Australie. Ces îles sont certes des points de transit mais, à l'image de l'île de São Miguel, il ne faut pas négliger l'effet induit de contagion des populations et de criminalisation d'acteurs locaux.

### Marée blanche à Tonga

Le 29 juillet 2023, des colis de cocaïne (d'une valeur de plus d'1 million de dollars) se sont échoués sur une plage des Tonga et ont été remis par les locaux aux autorités. Tonga se trouve sur une route utilisée par les trafiquants asiatiques pour approvisionner les marchés australien et néo-zélandais. En 2017, la marine nationale française avait intercepté un yacht transportant de la cocaïne pour une valeur de 100 millions de dollars près des eaux tongiennes.

#### 5.4. Le canal du Mozambique, point chaud des échanges multiproduits ?

La zone maritime située à l'ouest de l'Océan Indien est devenue une plaque tournante grandissante concernant à la fois les usages mais aussi le transit de produits stupéfiants très divers. En effet, sa position géographique entre l'Asie et l'Afrique la rend vulnérable en lui attribuant une fonction logistique au sein d'un commerce illicite globalisé. Elle est précisément au cœur des routes maritimes acheminant l'héroïne, les drogues de synthèse, le cannabis et la cocaïne. À ce titre, une analyse thalasso-centrée des trafics illicites de drogue est riche d'enseignements sur les modalités de transport, les connexions entre réseaux criminels et les appuis socio-économiques propres à cet espace maritime. Agissant telle une antichambre, elle révèle, aussi, les nouvelles tendances qui affecteront les nouveaux marchés de consommation en Europe, en Amérique, en Asie et en Océanie.

La route Sud consiste dans l'acheminement de l'héroïne depuis les zones de production en Afghanistan vers les marchés de consommation en Europe. Le transit est alors effectué par voie maritime des côtes de Makran<sup>57</sup> vers les rivages orientaux de l'Afrique. Ensuite, la voie terrestre à travers l'Afrique et le long de la bande sahélo-saharienne converge soit vers le Maghreb soit vers l'Afrique de l'Ouest pour gagner – *via* l'Atlantique – le marché européen ou américain. Cette fonction logistique initiale de transit a eu des effets collatéraux en ouvrant de nouveaux foyers de consommation. Ainsi, les Seychelles comme l'île Maurice sont confrontées actuellement à des taux d'addiction à l'héroïne parmi les plus élevés du monde. Le canal du Mozambique, ce bras de mer séparant l'Afrique de Madagascar, émerge alors comme une plaque tournante multiproduits, d'envergure régionale voire internationale.

Le volume de saisies de substances psychotropes comme de précurseurs ne saurait constituer un indicateur fiable, notamment dans cette région, pour évaluer l'intensité des trafics illicites. En effet, il repose, notamment,

<sup>57</sup> Makran est une région côtière du Baloutchistan dans le sud-est de l'Iran et le sud-ouest du Pakistan. Le trait de côte est long de 1 000 kilomètres, en bordure du Golfe d'Oman à partir du cap Ra froms al-Kûh en Iran, à l'ouest de Jask, jusqu'au district de Lasbela au Pakistan, près de Karachi. Makran est l'ancienne Gédrosie des empires perse et macédonien.

sur des capacités expertes de renseignement maritime et criminel ainsi que sur des organisations répressives aguerries. Le niveau de développement économique tout comme le degré de corruption des structures étatiques observé dans cette sous-région ne militent guère en faveur d'une efficacité globale avérée. Cette situation particulière concerne en premier lieu Madagascar, les Comores, les Seychelles et l'île Maurice. La géographie maritime considère cette zone comme un espace de rupture entre l'Atlantique Sud et l'océan Indien. C'est un point de passage naturel dans des flux de navigation commerciale ou de plaisance est-ouest comme nord-sud du globe. Cette confluence des flux sud-américains et ceux en provenance de l'Asie et du Pacifique désigne cet espace comme un carrefour logistique d'importance.

Le 18 octobre 2023, la police sud-africaine<sup>58</sup> a contrôlé à son arrivée au port de Durban un porte-conteneurs en provenance du Brésil, à bord duquel elle a découvert 200 blocs de cocaïne dissimulés dans des pots de peinture de 20 litres. La valeur estimée de revente de la drogue, qui semble avoir été destinée à la province de Gauteng, au nord du pays, est de 70 millions de rands soit 3,5 millions d'euros.

Cette vocation de transit de flux illicites finit parfois par « contaminer » les populations par l'apport de nouvelles pratiques addictives. Ainsi, la consommation de produit stupéfiant à base d'héroïne dénommé « Roro » a explosé à Madagascar, qui n'était qu'un pays de transit il y a peu, et qui devient de plus en plus un haut lieu de consommation.

58 <https://www.sanews.gov.za/south-africa/saps-leads-r70-million-drug-bust-durban-harbour>



# Les nouvelles tendances du narcotrafic international

Le narcotrafic international est un secteur d'activité dynamique et agile. À l'écoute du marché, de nouveaux procédés opérationnels apparaissent pour sécuriser les transactions par l'échange de produits stupéfiants entre eux (1), par l'extension des zones d'exportation dans le Cône Sud (2) et par l'opacification des flux internationaux dans l'océan Indien (3). Enfin, le progrès technologique démultiplie les velléités criminelles (4).

## *1. Une bourse mondiale d'échange de substances psychotropes*

### **1.1. L'héroïne<sup>1</sup>**

L'ouest de l'océan Indien est devenu un espace de décompression des flux primaires d'héroïne dans un marché caractérisé par de multiples canaux indépendants les uns des autres. Toutefois, les données sont très fragiles, ne permettant que des conclusions provisoires. Le rôle de cette région dans le trafic international d'héroïne s'est renforcé au cours des années quatre-vingt-dix sous le triple effet de l'augmentation significative de la production d'opium en Afghanistan et au Myamar<sup>2</sup>, un accroissement de la demande du marché européen et des mesures d'interdiction mises en œuvre sur la route du Nord<sup>3</sup> et celle des Balkans<sup>4</sup>. Le pic du transit sur la côte est africaine, en quantité supposée être transportée, est identifié au cours de la période 2000-2004.

---

1 Voir l'étude *Changing tides, The evolving illicit drug trade in the western Indian Ocean*, menée par Lucia Bird, Julia Stanyard, Vel Moonien, Riana Raymonde Randrianarisoa pour Global Initiative against Transnational Organized Crime, en juin 2021.

2 La production d'opium a quadruplé en Afghanistan au cours de la décennie quatre-vingt-dix. Au Myanmar, le pic de la production a été atteint dans les années 2000.

3 Elle a pour destination la Fédération de Russie via l'Asie centrale.

4 Elle a pour destination l'Europe occidentale via la Turquie, la Roumanie, puis les Balkans.

D'un point de vue logistique, l'héroïne est acheminée au moyen de flottes de navires traditionnels dédiés, notamment dans l'espace de l'océan Indien. Cette route est dénommée « smack track ». Il peut aussi faire l'objet de techniques conventionnelles de contamination de vecteurs ou de conteneurs en fonction des opportunités ou des flux de destination. Néanmoins, il apparaît que les expéditions illicites connaissent de multiples séquences successives, impliquant des ruptures de charge et, donc, associant de nombreux intermédiaires. Voici les principales phases même si des variantes sont susceptibles d'être identifiées :

- de la côte de Makran vers la côte Est de l'Afrique (Kenya, Tanzanie, Mozambique) par des embarcations traditionnelles, les *dhow*, des navires de pêche en bois ;
- de la côte Est de l'Afrique vers le canal de Mozambique (Madagascar, île Maurice, les Seychelles).

Toutefois, des flux marchands sont susceptibles de servir de support à l'acheminement d'héroïne de manière directe entre la côte de Makran et les États-insulaires du canal du Mozambique. Ainsi, des navires-nourrice à grande capacité opèrent en haute mer des transbordements vers des navires-fille au large des États insulaires. Ces derniers effectuent la logistique du dernier mille en convoyant sur les rivages ce fret illicite. L'île Maurice possède un marché intérieur de l'héroïne anciennement implanté. Il résulterait d'importations directes en provenance d'Inde où une proximité ethnique et financière<sup>5</sup> peut être identifiée.

En Europe du Sud, la route des Balkans, vecteur traditionnel de l'héroïne, s'ouvre désormais à des flux de cocaïne ayant transité par la Turquie, plaque tournante vers les Balkans et la mer noire, ou encore par la Grèce.

### Un point de transbordement logistique pour les marchés occidentaux ?

Les flux primaires d'héroïne ont deux vocations possibles :

- soit approvisionner les marchés régionaux de consommation des États-insulaires (principalement Maurice et les Seychelles) ;
- soit reconditionner cette cargaison en vue d'un acheminement vers le marché européen.

À ce titre, Madagascar constituerait le nouveau point de rebond, facilité en cela par une gouvernance fragile, une topographie des côtes favorable

<sup>5</sup> 70 % des Mauriciens ont des origines indiennes. Maurice est une source importante des investissements directs étrangers en Inde. L'opium est apparu pour la première fois au début du XIX<sup>e</sup> siècle par des immigrants chinois et indiens. L'héroïne est arrivée bien plus tard.

aux trafics illicites et des installations portuaires. Le défi de surveillance de 5 000 kilomètres de côtes est à relever dans une zone maritime à forte activité. D'autres opportunités logistiques sont offertes par les ports de la façade orientale de l'Afrique, au nord du canal du Mozambique, qui jouent un rôle de rebond de flux multiproduits. Cocaïne, héroïne, méthamphétamines, seraient ainsi redistribués *via* des aires de consommation aussi bien en Afrique qu'en Asie, en Océanie ou en Europe. Les saisies opérées au Mozambique, en Zambie, Tanzanie, démontrent cette activité de transbordement d'héroïne dissimulée par des flottilles de pêche mais aussi par des flux conteneurisés. Les arrivages de cocaïne parviennent à Madagascar suite aux rebonds effectués en Afrique du Sud en liaison directe avec les pays producteurs.

Le cannabis cultivé à Madagascar est destiné à alimenter le marché intérieur régional des îles comme la Réunion ou Maurice et les Seychelles, Mayotte ou les Comores par voie maritime.

### **Papa Freddy, un Sud-Africain au cœur des réseaux de contrebande de l'océan Indien**

Le baron du trafic de drogue de l'Océan Indien a été interpellé à Andoharanofotsy (Madagascar) le 25 mai 2019. Connu sous l'alias de Papa Freddy, ce ressortissant Sud-Africain dénommé Lusinga Adam Martin constituait une cible à haute valeur ajoutée dans tout l'Océan Indien. C'est l'objectif le plus important mis hors d'état de nuire aux yeux des services répressifs malgaches depuis des années. Il est, en effet, soupçonné d'organiser des affrètements de produits stupéfiants dans la zone Tanzanie – Madagascar – La Réunion et Maurice. Pour ce faire, il importe la drogue depuis la Tanzanie puis la dissémine à Madagascar, Maurice et La Réunion. Quelques jours avant son interpellation, les douaniers malgaches ont constaté, à sainte Marie, le transport d'héroïne par une vedette provenant du littoral d'Afrique du Sud.

Les relations logistiques entre la rangée maritime et l'*hinterland* méritent d'être approfondies sous l'angle criminologique. Il apparaît l'émergence de plateformes mondiales de recomposition des flux dissimulées dans des états enclavés. En parallèle, il ne faut pas sous-estimer l'existence d'un système de compensation basé sur l'échange de produit comme haschich contre cocaïne avant des expéditions sur les marchés cibles. Ainsi, des flux Afrique de l'Ouest/Amérique du Sud ont été identifiés exportant l'usage du haschich.

### **Constitution de stocks stratégiques dans des pays enclavés d'Afrique de l'Ouest et Centrale**

Le 2 mars 2022, les autorités nigériennes ont annoncé la saisie de 17 tonnes de résine de cannabis dans un entrepôt de Niamey. Les stupéfiants en provenance du Liban auraient transité par le port de Lomé au Togo par l'intermédiaire d'une société indienne. La cargaison a ensuite été chargée dans un camion-citerne jusqu'à Niamey. Les milliers de paquets étaient tous soigneusement emballés et adressés aux clients finaux. Selon les autorités les stupéfiants étaient destinés à la Libye.

## 1.2. Le Captagon, exemple de dynamique des drogues de synthèse

Le marché du captagon continue de progresser au Proche et au Moyen-Orient, étant plus timide en Europe. Le captagon est une substance développée par un groupe pharmaceutique allemand dans les années soixante destinée à traiter la narcolepsie et les troubles du déficit de l'attention. Il contient diverses concentrations d'amphétamine<sup>6</sup>. À partir des années quatre-vingt-dix, ce médicament est dévoyé dans ses usages qui se répandent alors au Moyen-Orient, notamment en Arabie Saoudite, où il trouve son marché principal<sup>7</sup>. Autrefois lié aux djihadistes de l'État islamique, ce stimulant connaît un usage désormais préoccupant. La Syrie et le Liban<sup>8</sup> sont identifiés comme les principaux centres de production de cette substance. Des laboratoires ont néanmoins été identifiés en Europe (Pays-Bas). Il apparaît une décentralisation de la chaîne de production de cette drogue : la phase technique de synthèse des molécules permet de constituer de la matière première qui est ensuite expédiée en vrac afin d'être affinée, coupée et conditionnée principalement au Liban. Une telle organisation pose de nombreux défis en termes de détection des flux et d'identification des acteurs répartis sur plusieurs continents.

Le 13 août 2023, l'autorité fiscale et douanière d'Arabie saoudite (ZATCA) en coordination avec la Direction générale du contrôle des stupéfiants (GDNC) a découvert plus de 2,2 millions de pilules de captagon, dissimulées dans une cargaison de baklava, ces pâtisseries traditionnelles communes aux anciens empires perses et ottomans, en provenance d'Iskenderun (Turquie) et entrée dans le pays par le port de Djeddah, deuxième port du monde arabe.

En supposant que toutes les saisies d'amphétamine signalées dans la sous-région soient du captagon, elles ont doublé à partir de 2020, atteignant un record de 86 tonnes en 2021. Les circuits d'expédition du captagon témoignent tous d'un effort d'opacification. Les flux maritimes sont rarement directs. Ils comportent systématiquement des escales intermédiaires souvent lointaines de la destination finale (qui elle est paradoxalement très proche de zone d'expédition !). Les cargaisons de captagon partent du Levant (République arabe syrienne et Liban) à destination des pays du Golfe, où elles arrivent soit directement par voie terrestre, soit indirectement en passant par d'autres régions comme l'Europe (du Nord et du Sud) ou la Turquie. Les autorités autrichiennes mettent en évidence un cas concret où 10 tonnes de captagon ont été saisies en Autriche en provenance du Liban

6 La molécule principale, le fénéthylline, est incluse dans l'annexe 2 de la Convention des NU de 1971.

7 Il est vendu en moyenne 20 dollars la pilule. Mais aussi à Bahreïn, au Koweït, au Qatar, au Yémen et à Oman.

8 *Captagon trafficking and the role of Europe*, Technical Report, EMCDDA, BKA, septembre 2023.

via la Belgique. En Autriche, les substances illicites étaient reconditionnées dans des fours à pizza et des machines à laver avant de rallier l'Arabie Saoudite. Ce montage n'est pas exceptionnel mais démontre encore une fois l'enjeu de la détection des flux de transit. En outre, certaines saisies suggèrent de nouvelles destinations en Afrique du Nord et de l'Ouest, mais de plus amples informations sont nécessaires pour déterminer s'il s'agit de nouveaux itinéraires établis. La Libye constituerait une destination mais aussi une zone de transit particulièrement sensible en termes de trafic, favorisée par l'instabilité politique qui y règne. Plusieurs saisies de produits stupéfiants (captagon, cocaïne en provenance d'Amérique du Sud) ou de médicaments détournés de leur usage initial (Tramadol, Pregabaline) ont été réalisées en Libye. Parallèlement au trafic de captagon, un marché de la méthamphétamine semble se développer au Proche et au Moyen-Orient, comme l'illustre l'augmentation des saisies de ces drogues.

### **1.3. Cannabis et cocaïne, l'actuel troc des drogues entre l'Afrique et l'Amérique du Sud ?**

Une tendance récente semble se confirmer : le cannabis marocain s'échange contre de la cocaïne afin d'alimenter le marché sud-américain. Cela laisse à penser une nouvelle organisation des acteurs criminels en mesure d'alimenter des marchés intérieurs de consommation.

Le 24 juillet 2023, les autorités espagnoles ont annoncé la saisie de 6 tonnes de résine de cannabis ainsi que l'arrestation de 2 membres d'équipage sur un voilier RAYA battant pavillon des Pays-Bas, à 150 milles nautiques au sud des îles Canaries. Le navire avait quitté le sud du Portugal pour appareiller vers la côte Ouest du Maroc afin de charger la cargaison illicite puis avait pour projet de rallier le Brésil.

## *2. Le phénomène de la tache d'huile : le Cône Sud, nouvel eldorado des narcotrafiquants ?*

Le Cône Sud est une expression apparue dans les années 1960 désignant une aire géographique regroupant des pays situés autour et au sud du tropique du Capricorne. Elle forme un grand triangle de la taille d'une péninsule dont l'Argentine est la puissance démographique dominante. *Stricto sensu*, il comporte l'Argentine, le Chili et l'Uruguay. Toutefois, de manière usuelle, il peut être aussi étendu au Paraguay ainsi qu'aux États méridionaux du Brésil.

Le Cône Sud émerge désormais, depuis 2019, comme un nouveau corridor employé par les organisations criminelles afin d'exporter la cocaïne vers les zones de consommation d'Europe. Ces expéditions peuvent être directes malgré un fréquent cabotage sud-américain. Elles connaissent

des rebonds sur les côtes africaines. L'analyse de ce corridor témoigne de la réactivité et de la détermination des acteurs criminels. Elle démontre aussi leur puissance à recréer des écosystèmes favorables loin des zones de production ou des laboratoires de transformation. Elle souligne leur capacité à nouer des alliances avec de nouveaux opérateurs, valorisant inéluctablement leurs expériences. Enfin, elle suggère, encore une fois, la réalité d'une menace portée systématiquement sur les fondements de sociétés qui peuvent s'avérer très fragiles. Ce phénomène se trouve encore décuplé par la recherche de débouchés maritimes opérés par de « nouveaux entrants », c'est-à-dire des pays nouvellement et fortement impliqués dans les trafics internationaux de cocaïne. Les facteurs déclenchants sont de nature diverse. Les stratégies de lutte menées par les autorités nationales, aussi bien dans les pays andins qu'à destination, finissent par porter leurs fruits, imposant aux organisations criminelles une reconfiguration de leurs solutions logistiques. De plus, il ne faut guère écarter des conflits ou des revers d'alliance entre opérateurs criminels. Ceci est susceptible de remettre en cause des combinaisons criminelles (disponibilité de moyens logistiques essentiels, fidélité d'intermédiaires « amis » facilitant les opérations, perte d'influence d'acteurs clés, changement dans les corps institutionnels dans un port ou parmi les services répressifs...) sur lesquelles repose la réussite d'affrètement de drogue.

Nous ferons un focus précis sur la récente route fluvio-maritime qui offre de nouvelles opportunités logistiques à des États dits enclavés : l'axe Bolivie/Paraguay – Argentine/Uruguay. Cet itinéraire présente de nouvelles alternatives aux débouchés atlantiques offerts avec générosité par le pays-continent qu'est le Brésil. Loin d'être financier, l'enjeu est avant tout sécuritaire : cette route émergente est censée être moins surveillée par les autorités. Ce dépaysement logistique s'appuie aussi sur une géographie particulièrement favorable. Les réalités criminelles épousent les logiques commerciales ancestrales, validées par des siècles d'échange entre communautés humaines réunies autour d'intérêts partagés. La globalisation contemporaine ne fait qu'accroître ces pratiques intégrées désormais dans des chaînes de valeur de dimension internationale. Ce commerce illicite repose sur des infrastructures logistiques à l'image des voies d'eau du bassin amazonien ou celui de la Plata. Comprendre les flux illicites, c'est mettre en avant les réalités de la géographie dans un milieu aux très fortes contraintes contre lesquelles l'Homme est finalement très peu de choses. C'est aussi connecter les réalités locales à des flux internationaux.

### Figure 21. Cartographie des filières d'exportation de la cocaïne via le réseau hydraulique Paraguay-Paraná

Source : ONUDC, *Global Report on cocaine, local dynamics – global challenges*, UN Publications, 2023. Réalisé par Ronan KERBIRIOU, janvier 2024



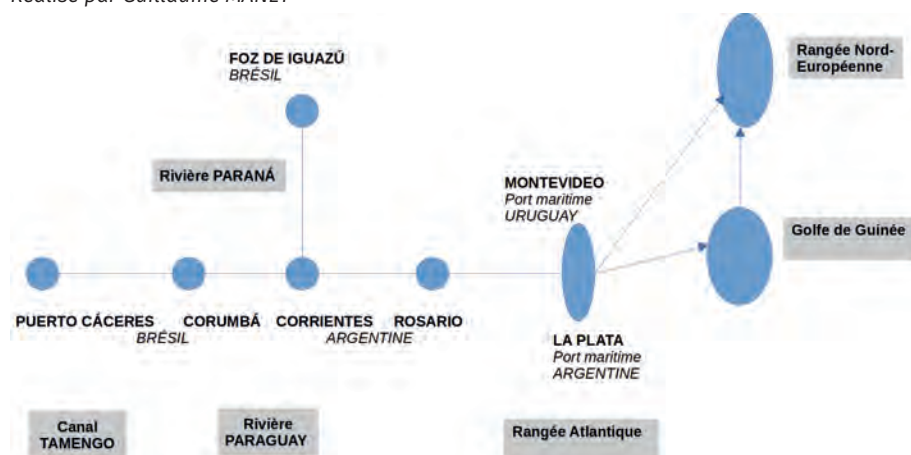
Ainsi, face à des mesures répressives qui contraignent les flux illicites, de nouveaux modes opératoires sont mis en œuvre par des organisations criminelles très déterminées. Il s'agit de trouver des itinéraires logistiques de contournement dans une même logique de mise sur le marché occidental. Dans cette perspective, le Paraguay confirme sa triple position de zone de transformation de la coca, de stockage et de conditionnement du fret illicite à destination de l'Europe. Ce recours aux voies fluviales représente une nouvelle difficulté pour les autorités, qui étaient habituées à ce que les drogues en provenance de l'État plurinational de Bolivie soient principalement acheminées par voie aérienne et terrestre. Pour ce faire, un puissant bassin hydrographique joue le rôle de trait d'union entre pays producteurs et pays expéditeurs. Le bassin de la Plata est le cinquième plus grand bassin fluvial



du monde. Couvrant 3,1 millions de kilomètres carrés, il s'étend sur le Brésil, la Bolivie, le Paraguay, l'Argentine et l'Uruguay. Trois fleuves majeurs – le Paraguay, le Paraná et l'Uruguay – constituent les principaux cours d'eau alimentant le bassin versant de la Plata. Un réseau dense d'affluents irrigue, de leurs côtés, de vastes territoires. Long de 2 695 kilomètres, le fleuve Paraguay<sup>9</sup> émerge comme la nouvelle artère d'acheminement de la cocaïne depuis des États enclavés (Bolivie et Paraguay) vers des ports de départ situés sur le littoral argentin. Son bassin hydrographique a une superficie de 1 million de kilomètre carré soit le double de la superficie de la France métropolitaine. Seule voie de communication dépourvue d'obstacles de manière continue jusqu'à l'embouchure du Rio de Plata, il exerce une forte influence sur des territoires particulièrement étendus. Ce qui est d'une importance capitale en matière de trafics illicites. En effet, il relie naturellement l'État brésilien de Paraná situé aux confins des frontières de la Bolivie (sud-est), du Paraguay (façade orientale) et *in fine* de l'Argentine. Il est complété par un système de voies navigables Paraguay-Paraná (*Hidrovia Paraguay-Paraná* ou HPP) qui consiste en 3 400 kilomètres de cours d'eau ininterrompus reliant le Cône Sud à l'océan Atlantique. Ce trait d'union transnational connecte plus de 200 ports de 5 États. Néanmoins, cette infrastructure hydrographique impose des usages logistiques adaptés au milieu fluvio-maritime. Ceci impacte directement les opérations de contrôle des flux comme celle du transbordement avant l'expédition océanique. Ainsi, des trains de barges à faible tirant d'eau tractent trente-six unités soit une charge utile de 54 000 tonnes.

**Figure 22. Filière d'exportation de la cocaïne vers l'Europe via système de voies navigables Paraguay-Paraná (*Hidrovia Paraguay-Paraná* ou HPP) et un rebond ouest-africain**

Réalisé par Guillaume MANET



<sup>9</sup> Le fleuve Paraguay est le cinquième plus long fleuve d'Amérique du Sud. Il se jette dans le fleuve Paraná en Argentine dont il est le principal affluent. Il coule dans une direction générale Nord-Sud.



Le port de Montevideo est le poumon économique d'un pays de 3,5 millions d'habitants, considéré comme la Suisse de l'Amérique du Sud, jouissant d'une réputation d'État stable et paisible. 70 % de ses biens proviennent d'importation par voie maritime. À cet effet, au regard du marché intérieur réduit en comparaison avec les États voisins de taille imposante, il ambitionne de devenir un *hub* régional, en « captant » des flux logistiques destinés *in fine* à l'Argentine, au Brésil, au Paraguay et à la Bolivie. Il est situé à l'embouchure du rio de la Plata tout comme son vis-à-vis argentin, le port de Buenos Aires. Sa position géographique fait de lui la porte d'entrée naturelle du système fluvial Paraná – Paraguay qui irrigue les marchés du sud-est et du centre (États enclavés) d'Amérique du Sud. Enfin, le port de Montevideo bénéficie des attraits du statut singulier de port franc qu'il a acquis en 1992 en tant que premier port d'Amérique du Sud. Les facilitations administratives qui en résultent ont fait de l'Uruguay une escale privilégiée dans les flux conteneurisés internationaux, notamment à destination de l'Europe du Nord et, dans une moindre mesure, du bassin méditerranéen. Stimulées par cette dynamique, les autorités portuaires de Montevideo s'efforcent d'accroître l'attractivité de ses installations dans un environnement concurrentiel. Ainsi, elles ont validé une stratégie de développement sur le long terme, doublant ainsi ses capacités de traitement de conteneurs passant de 1,2 à 2,5 millions d'unités par an. La concession accordée à l'opérateur portuaire belge Katoen Natie a été prolongée, au printemps 2021, jusqu'en 2080. En échange, cette société de logistique internationale investit 455 millions de dollars sur 10 ans dans l'extension du terminal à conteneurs Cuenca del Plata. En outre, elle s'est engagée à construire un deuxième terminal à conteneurs d'une superficie de 22 hectares comprenant un quai de 700 mètres de long, d'une profondeur de 14 mètres permettant d'accueillir des navires de grande taille. Ainsi, l'accroissement de ses capacités et une digitalisation renforcée des opérations logistiques portuaires soutiennent l'ambition de faire du port maritime de Montevideo une escale de choix dans les connections du commerce international. Cet élan générera corrélativement des impacts majeurs sur l'ensemble de la chaîne logistique régionale (conditionnement et transformation des produits, acheminement et stockage). En termes de sûreté, ces réalisations auront des effets attractifs pour des organisations criminelles en recherche de sécurité et de régularité dans leurs exportations illicites. Des faits récents illustrent ces nouvelles réalités :

### **Des ponts aériens de vols affrétés chargés de cocaïne ?**

À la suite d'une minutieuse enquête menée par les gendarmes de la Section de Recherches de Strasbourg, avec l'appui d'EUROPOL et de la DEA américaine, un avion privé bimoteur type Gulfstream V a été intercepté mi-mai 2019 lors d'une escale à l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Il était chargé de 603 kilogrammes de cocaïne dissimulés dans des valises.

Ce jet immatriculé à l'île de Man appartenait à une organisation criminelle internationale ancrée dans les Balkans. Elle importait depuis l'Amérique du Sud de la drogue afin d'alimenter les marchés suisses, allemands et balkaniques. Les trois personnes interpellées étaient de nationalité tchèque, croate et monténégrine. En provenance du cap Vert, ce jet avait un plan de vol réglé entre l'aéroport international de Carrasco-Montevideo, en Uruguay et la France (Nice puis Bâle-Mulhouse). Ce vol était intentionnellement maquillé en un voyage d'affaire. Le chargement a été effectué dans un hangar de l'aéroport de Carrasco.

### **Multiplication des saisies de cocaïne sur des navires provenant de l'Uruguay en 2019**

L'Uruguay reconnaît avoir saisi plus de 1,5 tonne de produits durant les sept premiers mois de l'année 2019. Cette tendance haussière est confirmée dans le même temps par les saisies dans les ports de destination de navires ayant mouillé dans les eaux du Rio de la Plata, côté Uruguay.

Lors d'un contrôle de routine, près de 4,5 tonnes de cocaïne sont retrouvées dissimulées dans un conteneur rempli de soja. Les 4 200 pains de cocaïne à très haut degrés de pureté (supérieur à 90 %) avaient été conditionnés dans 211 sacs de sport avant d'être introduits dans le chargement de céréales. Le port de départ était Montevideo et la destination finale était le port maritime de Hambourg (Allemagne).

### **Le Paraguay, base arrière logistique du Cône Sud ?**

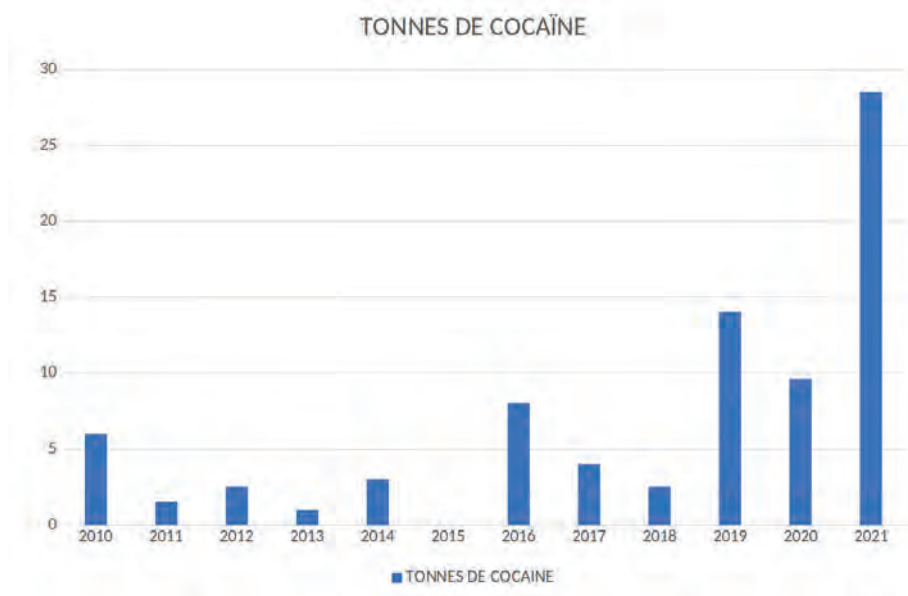
Le 28 juillet 2021, la police paraguayenne a découvert 3,4 tonnes dans un entrepôt de la région capitale d'Asunción. Elle représente la plus grande saisie de cocaïne de l'histoire du pays. Destinée à Israël, elle devait embarquer au port de Buenos Aires avec un transit à Anvers.

Le Paraguay est un pays enclavé à la frontière avec la Bolivie et le sud du Brésil (État de Mato Grosso do Sul et Parana où sont réalisées les plus fortes saisies de cocaïne). Sur la période février 2020-juillet 2022, plus de 10 saisies de cocaïne supérieures à 500 kilogrammes ont été effectuées sur des cargaisons ayant transitées *via* le Paraguay et le HPP. Elles ont été réalisées en Belgique (11 tonnes), en Espagne, au Portugal, aux Pays-Bas, en Allemagne (16 tonnes) et en Côte d'Ivoire.

Les substances saisies sont l'hydrochlorate de cocaïne et des produits prêt à l'usage dont du crack. Cela signifie que les laboratoires sont situés entre les zones de production et le HPP.

**Figure 23. Volume de cocaïne saisie sur l'axe fluvio-maritime Paraná – Paraguay – Rio del Plata sur la période 2010-2021 (en tonne)**

Source : UNODC – *Cocaine Global Report*, 2023. Réalisé par Guillaume MANET



Ce phénomène d'imbibition criminelle des territoires à l'image d'une tache d'huile mériterait d'être analysé sur d'autres produits psychotropes comme l'héroïne, le haschich et les drogues de synthèse et sur les aires de production correspondantes.

### 3. L'océan Indien, carrefour des influences ?

L'océan Indien s'impose comme un espace d'intérêt international, assumant à la fois une fonction de transit et d'échange multiproduits entre les zones de culture/ production et les aires de consommation. « *De forme ramassée, aux accès relativement étroits* »<sup>10</sup>, il est positionné à la charnière des mondes, traversé en tous sens : de l'Asie à l'Europe, du monde Atlantique au Pacifique. La navigation internationale côtoie des flottilles locales. Il constitue un débouché naturel des pays producteurs d'opium (triangle d'or, croissant d'or) qui alimente la route sud vers l'Europe dénommée « *smack track* ». Mais cet espace maritime est aussi le débouché logistique des

<sup>10</sup> Hervé Couteau-Bégarié, *Géostratégie de l'Océan Indien*, Économica, 1993. L'océan Indien est le seul des trois océans à n'être pas ouverts sur les deux pôles. Il est cloisonné au nord par la mer Rouge et le golfe Persique, à l'est par les détroits malais et indonésiens, à l'ouest par le cap de Bonne Espérance.

laboratoires clandestins commercialisant des précurseurs et des drogues de synthèse produites en Asie. En outre, il est une zone de rebond pour les flux de cocaïne en provenance de l'Atlantique Sud à destination de l'Océanie. Il reste encore un effort conséquent de recherche à produire afin d'affiner la connaissance de la menace. Néanmoins, quelques focus ciblés permettront d'en appréhender les enjeux principaux.

L'année 2021 constitue un tournant dans le rôle de transit joué par l'Afrique du Sud dans hémisphère sud. En effet, les connections maritimes opérées entre les ports brésiliens de Santos et sud-africain de Durban facilitent les importations de substances illicites. Cette nouvelle donne géo-économique a été utilement exploitée par des organisations criminelles puissantes qui se sont implantées en Afrique du Sud à l'image des confraternités nigérianes et des structures bulgares. La dégradation de la situation sécuritaire de ces deux espaces peut être analysée comme un indicateur pertinent. Le port de Durban est un *hub* régional de premier plan : 2<sup>e</sup> port à conteneurs d'Afrique, 4<sup>e</sup> port dans l'hémisphère sud (juste derrière Santos). Cet état de fait est confirmé par les saisies réalisées sur les flux au départ de Durban dans au moins treize pays de destination comme l'Australie, l'Inde, Hong-Kong, la Chine, le Pakistan, Timor-Leste et le Royaume-Uni. Est-ce que la proximité avec deux États lusophones (Mozambique et Angola) n'accentue pas le phénomène ? D'ailleurs, l'insurrection armée d'obédience djihadiste développée dans la région du Cabo Delgado, au nord du Mozambique a créé des zones d'instabilité propices au développement de trafics illicites. En avril 2021, des hauts responsables du PCC, cette puissante narco-organisation brésilienne, ont été interpellés dans la capitale tandis qu'en octobre, 5 tonnes de cocaïne ont été interceptées sur les quais du port de Rio de Janeiro en partance vers l'ancienne colonie portugaise. À l'image du Cône Sud, l'effet tache d'huile semble aussi opérant sur la façade orientale de l'Afrique comme en Tanzanie, Zambie et au Malawi.

### **L'Afrique du Sud<sup>11</sup>,**

Le 18 octobre 2023, la police sud-africaine a contrôlé à son arrivée au port de Durban un porte-conteneurs en provenance du Brésil, à bord duquel elle a découvert 200 blocs de cocaïne dissimulés dans des pots de peinture de 20 litres. La valeur estimée de revente de la drogue, qui semble avoir été destinée à la province de Gauteng, au nord du pays, est de 3,5 millions d'euros.

<sup>11</sup> <https://www.sanews.gov.za/south-africa/saps-leads-r70-million-drug-bust-durban-harbour>

### **L'Inde, nouveau narco-comptoir sud-américain ?**

Le 5 avril 2023, un navire sri-lankais a été intercepté au large du Kerala (Inde), transportant 300 kilogrammes d'héroïne et de l'armement indiquant que le narco-terrorisme prospère au Sri-Lanka. Le Bureau indien de contrôle des stupéfiants (NCB) a déclaré par ailleurs que Mumbai, le plus gros centre de consommation de cocaïne en Inde, est désormais aussi le point de transit des principaux cartels de la drogue qui approvisionnent l'Inde. L'Inde étant l'un des plus grands fabricants de permanganate de potassium, un précurseur chimique, on soupçonne désormais les cartels latinos de la drogue d'y déplacer le traitement de la cocaïne.

## *4. Tech et narcotraffic maritime*

Le narcotraffic stimule de manière constante les appétits des organisations criminelles confrontées à un marché international en expansion et à des perspectives de gain toujours plus fortes dans un contexte hautement concurrentiel (entre organisations criminelles, mobilisation accrue des autorités publiques). Aussi, la recherche et le développement de moyens techniques sont au cœur des stratégies de la criminalité organisée. Ils s'inscrivent, à la fois, dans une démarche de meilleure opacification des flux physiques comme immatériels et concourent à un besoin vital de sécurisation et de confiance dans leurs opérations illicites.

### **4.1. Les drones sous-marins, vecteurs de l'autonomie logistique ?**

Le narcotraffic repose, avant toute chose, sur une logistique internationale multimodale dont la spécificité est sa nature confidentielle. Les chapitres précédents ont illustré la recherche d'autonomie complète (flottille dédiée) ou sectorielle (technique de la contamination) dans le transport maritime. Les flottilles de « Narco-Sub » constituent l'une des manifestations extrêmes d'une expédition confidentielle et autonome s'appuyant sur des savoir-faire quasi-militaire en visant la furtivité du transport.

La perspective de développement actuelle est le recours à des drones sous-marins dont le conflit russo-ukrainien a démocratisé l'emploi non seulement lors des opérations terrestres mais aussi maritimes. Il est déjà employé par les forces de sécurité dans le cadre des actions de l'État en mer ou lors des opérations de contrôle des navires mis en œuvre par l'État du port (imposées par les conventions internationales). Les drones sous-marins sont des véhicules capables de fonctionner sans être humain à bord voire même sans contrôle à distance ou opérés par un humain. Facilement

disponible et bon marché, le drone impose une stratégie du faible au fort démultipliée par l'immensité du domaine sous-marin. Il exerce, ainsi, une menace diffuse sur les lignes de communication et les approches maritimes. Ce domaine singulier connaît des développements très importants en termes de technologie comme de recherche. Ainsi, plusieurs scénarii<sup>12</sup> d'usage des drones sous-marin dans le cadre du narco-trafic peuvent être envisagés :

- **Vecteur autonome de transport de substances illicites** assurant furtivité et traçabilité aux commanditaires. Les questions majeures sont celle de l'autonomie du vecteur et des modalités de mise à l'eau / récupération du drone à destination. Ce cas d'usage est évalué comme très probable.
- **Auxiliaire d'opérations sous-marines** destinées, par exemple, à fixer/ désolidariser des torpilles sur la coque d'un navire.
- **Attaque physique coordonnée de drones** sur les infrastructures critiques et lignes de communication. L'engin sous-marin effectuerait la pose d'obstacles à la navigation maritime (poses de mines réelles ou fictives en surface, en sous-marin ou dans les ports ?). Il pourrait, en outre, véhiculer des charges explosives. Au vu du faible coût d'acquisition ou de conception, ce cas d'usage pourrait être mis en œuvre par des acteurs issus de la criminalité organisée en qualité de sous-traitant au bénéfice d'autres organisations hybrides. Ce scénario est évalué comme probable.
- **Support à des cyber-attaques** ciblant les infrastructures critiques sous-marines, maritimes et portuaires.

Ce mode opératoire complexe chercherait à porter une atteinte à la disponibilité et à l'intégrité de la donnée, notamment, en lien avec les systèmes de sécurité maritime (positionnement géographique des navires, cartographie maritime, communication, etc.). Par ses capacités cybernétiques, il pourrait prendre part à des manœuvres élaborées visant à leurrer ou à dupliquer des communications maritimes et portuaires entre des vecteurs entre eux mais aussi entre des vecteurs et des infrastructures (dispositif de *Command and Control*, sous-stations électriques, etc.). Pour accroître encore les effets sur un théâtre d'opération maritime ou sous-marin, une attaque massive et coordonnée pourrait être envisagée par le recours à un ou des essaim(s) de drones. Furtif par construction, il présente l'avantage d'être difficilement « attribuable » à son commanditaire. Nécessitant encore des développements technologiques important, ce scénario est perçu comme peu probable à l'heure actuelle.

<sup>12</sup> Voir Australia's Trade and the Threat of Autonomous Uncrewed Underwater Vehicles, RMIT University, <https://www.rmit.edu.au/research/centres-collaborations/cyber-security-research-innovation/autonomous-uncrewed-underwater-vehicles>, consulté le 26/10/2023.

Ces technologies évolutives connaissent actuellement des développements par le recours aux apports de l'Intelligence Artificielle ou encore du *Machine Learning*. Ils posent, néanmoins, de nombreuses questions majeures, notamment en termes d'éthique de la décision ultime. Est-ce que la décision d'emploi de telles armes peut être confiée à des algorithmes ? Cette démocratisation d'emploi des drones sous-marins à usage dual interroge aussi sur les perspectives de prolifération vers des acteurs hybrides, voire relevant de la criminalité organisée. Une telle extension d'usage des drones nécessitera, à l'avenir, des mesures de coordination internationale, susceptibles d'impacter les principes du droit maritime international.

Face à ces questions en suspens, ces engins téléopérés doivent gagner en maturité. En l'état actuel de l'art, les drones connaissent des limitations en termes d'autonomie de navigation et de liaisons entre le pilote et son véhicule sous-marin, notamment, Internet dont la portée se trouve ralentie en milieu marin.

#### **4.2. Les cyber-attaques, évolution irrésistible des modes opératoires ?<sup>13</sup>**

La criminalité organisée évolue dans un environnement licite de plus en plus sophistiquée et numérisée auquel elle s'adapte de manière continue et agile. Les chaînes de valeurs maritimes et les coordinations portuaires se sont appréciées au fur et à mesure d'un mouvement irréfragable de numérisation des acteurs, des infrastructures et des cargaisons transportées. Les espaces océaniques voient transiter la donnée, moteur de l'activité énergétique et informationnelle. En outre, les vecteurs maritimes s'insèrent, inéluctablement, dans de complexes interactions et influences à la mer comme avec les opérateurs terrestres. La donnée en constitue, alors, le cordon ombilical. Enfin, les communautés portuaires ont bâti leur puissance sur l'hyper-connectivité. Espace de synthèse des chaînes logistiques multimodales, acteur engagé d'une virtualisation dynamique des échanges, ces coordinations stratégiques sont au cœur des convoitises pressantes d'acteurs malveillants, membres d'une thalassocratie criminelle dont relèvent les narco-organisations. Avidée de profit, elle a érigé la souveraineté de la donnée comme un puissant moyen de chantage auprès de la communauté maritime.

Pour illustrer cette perspective, nous nous interrogerons sur la chaîne d'approvisionnement interconnectée comme point de vulnérabilité des communautés portuaires exploitée par les narco-organisations les plus

<sup>13</sup> Voir *Bataille d'intelligence : les réseaux internationalisés de cybercriminalité Vs les coordinations stratégiques des communautés portuaires*, par Florian MANET, in *Intelligence portuaire, Opération, Innovation, Projection*, Les Océanides, Tome VIII, Fondation SEFACIL, 2024, <https://www.sefacil.com/literaturesecond/>

puissantes. La complexité des échanges marchands internationaux a nécessité des dispositifs de gestion interopérables des systèmes propres aux différents acteurs de la chaîne logistique portuaire. Conçus nativement dans une logique multimodale et internationale, ils contribuent, ainsi, à l'affirmation de la chaîne de valeurs comme le démontrent les exemples suivants :

- « **Port Community Systems** » (PCS) : ce logiciel permet de rationaliser les procédures liées aux opérations de transport de marchandises. Il a vocation à faciliter le dialogue terre-mer et l'échange de données. Il s'agit d'un préalable fondamental à l'émergence d'une chaîne logistique souple et conforme aux exigences douanières liées à la circulation internationale des biens et marchandises.
- « **Cargo Community System** » (CCS) : ce système relie les acteurs publics (administrations des douanes, gendarmerie, organismes vétérinaires et phytosanitaires...) et acteurs privés (agents maritimes, transitaires, manutentionnaires, exportateurs et importateurs, dépôts de conteneurs). En d'autres termes, le CCS connecte l'*hinterland* sur tous les modes de transport en pré-acheminement et en post-acheminement.

Au total, c'est l'ensemble de l'écosystème portuaire mondial qui a initié et généralisé l'échange d'informations numériques<sup>14</sup> entre ports sur les liaisons maritimes, la gestion des escales, la dématérialisation des documents lors des passages frontières. Au fil du temps, les ports sont devenus de véritables plateformes numériques intégrées sur le mode « *one to many* » : de nombreux acteurs se connectent à leurs systèmes d'information *via* le PCS ou CCS. Avec des niveaux de sécurité et de sensibilisation aux risques souvent très divers. La digitalisation est, certes, un levier de croissance historique. Dans le contexte de menaces cyber-malveillantes, l'heure est désormais au choix de meilleure harmonisation voire priorisation des enjeux cyber versus enjeux *business*. Jusqu'à quel point les maillons de la chaîne d'approvisionnement peuvent-ils accepter de voir les opérations ralenties par des protocoles de cybersécurité ou des défauts de mise à jour de sécurité informatique ?

Des organisations criminelles ont déjà démontré leur intérêt porté à la numérisation des opérations portuaires et à l'accès à la donnée. En effet, la récupération de produits illicites sur l'espace portuaire est une phase à haut risque. Les systèmes d'information dédiés à la gestion des mouvements des conteneurs sur le port belge d'Anvers<sup>15</sup> ont été infiltrés par des hackers à la solde d'organisations criminelles transnationales, sur une période de

<sup>14</sup> Les instances européennes encouragent l'échange électronique d'informations pour un transit plus fluide des biens. Le règlement européen 2020/1056 du 15/07/2020 *Electronic Freight Transport Information (eFTI)* sera applicable par tous les États-membres dès 2025.

<sup>15</sup> <https://www.bbc.com/news/world-europe-24539417>, consulté le 26/03/23.



deux ans, à compter de juin 2011. La première étape a consisté en l'envoi d'un mail contenant un logiciel malveillant ou *malware* aux employés de sociétés. Puis, en réponse à des mesures de protection informatique mises en place, les hackers auraient trouvé un alibi pour intervenir *in situ* sur le parc informatique, installant un dispositif d'enregistrement de frappe sur les ordinateurs (*keylogger*). Ainsi, ils disposaient du fil des échanges et des captures d'écran. Ces informations très précieuses ont permis, ensuite, aux organisations criminelles de faciliter, sur les quais d'Anvers, les opérations délicates de localisation des conteneurs contaminés. En évitant tout contrôle douanier.

Les perspectives de digitalisation de la chaîne de valeur portuaire suscitent d'autres réflexions sur la résilience globale du système de commerce international. Illustrons notre propos par le cas du port en eau profonde de Yangshan en Chine. Extension du premier port mondial, Shanghai, ce terminal à conteneurs est parvenu, depuis 2017, à complètement automatiser ses portiques *ship to shore*. Réduisant l'intervention humaine au minimum, ce processus global d'automatisation des installations portuaires mixte les facilités offertes par les technologies de l'information (IT) et l'internet des objets (IoT). Sous la supervision de personnels hautement qualifiés, le contrôle à distance confère de meilleures performances et diminue les coûts d'exploitation en comparaison des terminaux traditionnels. 130 véhicules à commande automatique (AGV) opèrent dans le terminal ainsi que de 21 ponts roulants et 108 grues ferroviaires, sur une superficie, en partie gagnée sur la mer, de 2 millions de kilomètres carrés. Il ambitionne de gérer les mouvements de plus de 6,3 millions d'EVP. Qu'advient-il lorsque les cartels auront la maîtrise des systèmes d'information de ces *smart port* ?

En conséquence, la surface d'attaque des ports augmente d'autant. Outre la mise hors service des services portuaires, il est à craindre la prise de contrôle à distance des senseurs et des systèmes de contrôle informatique, auparavant manuels, mais aussi celle des machineries portuaires (grues, portiques navals, passerelles...). Enfin, il n'est pas à exclure la fuite de données contenues dans l'ensemble des biens manipulés par les agrès portuaires ou stockés sur les quais de chargement. Revendues sur le web profond, elles peuvent servir à du chantage, de la concurrence déloyale ou de la déstabilisation d'organisation.

### **4.3. Les crypto-actifs, facilitateurs des transactions et acteurs de la confiance ?**

Les crypto-actifs<sup>16</sup> s'inscrivent dans le cadre d'un projet politique issu des années 1980 qui vise à créer une monnaie électronique, libre, hors de tout

<sup>16</sup> Voir Revue du Groupe de Réflexion sur la criminalité organisée, GRASCO, n°26, mai 2019, Florian MANET, *La crypto-criminalité, défi de l'économie 2.0*.

contrôle de l'État et de ses banques centrales. Il s'agit de créer *ex nihilo* « une monnaie de l'internet sur la base d'un internet de la monnaie ». S'appuyant sur un réseau numérique, décentralisé, des jetons ou *token* sont envisagés comme des unités de paiement électronique. L'article fondateur de Satoshi Nakamoto<sup>17</sup> publié en 2008 décrit précisément le fonctionnement d'un protocole permettant la production d'un registre infalsifiable utilisant le réseau informatique pair à pair – la *blockchain* ou chaîne de blocs – comme couche technologique d'une nouvelle crypto-monnaie, le *bitcoin*. Cette *blockchain* correspond à l'équivalent d'un grand livre comptable accessible à tous, consultable et vérifiable. Ceci rend inutile l'existence d'un tiers de confiance, généralement obligatoire dans les cessions de titres ou de valeurs. En effet, cette révolution informatique disruptive apporte la traçabilité et l'authenticité des transactions dont l'historique et la chronologie des opérations sont certifiés par cet horodatage du bloc et par une signature électronique. Cette dernière repose sur une cryptographie asymétrique composée d'une paire de clés, l'une privée, l'autre publique. Ces atouts ont été parfaitement intégrés par la thalassocratie criminelle qui y a développé des cas d'usage en matière d'acquisition et de transfert de fonds illicites, de blanchiment de capitaux voire d'interconnexion potentielle avec le financement du terrorisme<sup>18</sup>.

En effet, ce système financier numérique témoigne d'une souplesse remarquable et adapté à des usages spécifiques. Certains actifs virtuels sont convertibles entre eux ou avec des monnaies fiduciaires (euros, dollars, roubles...) via des plateformes de change *crypto to fiat* ou *crypto-to-crypto*. À la croisée des chemins entre le système financier de change de monnaies fiduciaires et celui propre aux crypto-actifs, ces plateformes ne sont ni régulées ni même harmonisées au plan international. La garantie de connaissance de sa clientèle (*Know Your Customer*) comme de compliance avec les autorités publiques sont à géométrie variables selon les compagnies. De fait, elles ouvrent des perspectives insoupçonnées aux organisations criminelles qui voient lever nombre d'obstacles ou de fragilités propres à leurs opérations financières internationales. D'autant plus que la *blockchain* offre une rapidité d'exécution des transactions, quel que soit le montant, par rapport aux réseaux interbancaires. Voici synthétisés des exemples courants de cas d'usage :

<sup>17</sup> Derrière ce pseudonyme se cache probablement le collectif des fondateurs du Bitcoin et de la première *blockchain*.

<sup>18</sup> TRACFIN, Rapport annuel, « Tendances et analyse des risques de blanchiment de capitaux et de financement du terrorisme en 2017-18 ».

## Des plateformes de change, tiers de confiance pour des opérateurs criminels

Même si la majorité des plateformes de change de crypto-actifs s'efforcent de se conformer aux exigences de confiance et de suivi des transactions, certaines se montrent réceptives aux besoins d'anonymat fortement réclamés par des acteurs illicites.

Ainsi, l'opération *Avaricious*<sup>19</sup> menée par les autorités américaines a ciblé un Russe, cerveau du site BTC-e, l'une des plus dynamiques plateformes de change entre crypto-actifs et monnaies fiduciaires. Arrêté en Grèce en juillet 2017, il lui est reproché d'opérer sur un site de change facilitant des transactions fruits de rançongiciel, d'usurpation d'identités ou de trafics de produits illicites. Ce site permet des transactions anonymes, exigeant seulement un *username*, un mot de passe et une adresse *mail*. Plus grave encore, il délivrerait des conseils pour dissimuler ces flux.

### Cyber money mules ou passeur de fonds illicites

À l'image des mules en matière de trafics de produits stupéfiants, les organisations criminelles recherchent des agents financiers dont ils emploient leur compte bancaire pour transférer de l'argent sale. Ciblant des chômeurs ou des personnes en situation de précarité, elles proposent de véritables offres d'emploi faisant miroiter d'importantes commissions, et, ce, pour une faible charge de travail et une exigence de formation préalable réduite. Ceux-ci reçoivent, alors, des capitaux illicites sur leurs propres comptes bancaires. Une fois les fonds retirés, ils les envoient à l'étranger soit par la poste (lettre/colis) soit *via* un service de transfert d'argent type *Western Union* ou, encore, désormais, *via* une plateforme de change en crypto-actifs. En contrepartie de leurs services, les « passeurs » perçoivent une commission.

Dans ce cadre particulier, la *blockchain* contribue à la phase du placement des opérations de blanchiment d'avoirs criminels grâce à l'anonymisation et à la traçabilité des transactions.

### Transfert de fonds à l'échelle mondiale

Les crypto-actifs constituent des instruments *ad hoc* facilitant le transfert de fonds d'un pays à un autre par des opérations de compensation tout en compliquant la détection des flux illicites. L'opération *Tulipan blanca*<sup>20</sup> conduite, en avril 2018, par la Garde civile espagnole avec le soutien d'Europol,

<sup>19</sup> Cité par « *Virtual currencies money laundering typologies* », publié par EUROPOL le 31/12/2017. Non classifié.

<sup>20</sup> <https://www.google.com/search?client=ubuntu&channel=fs&>

de la police finnoise et du *Homeland Security Investigations* américain illustre les modes opératoires employés par des organisations criminelles exploitant les mérites de la *blockchain*. Conscient des fragilités présentées par des dispositifs de placement de fonds illicites sur de multiples comptes bancaires, cette organisation criminelle espagnole, spécialisée dans le trafic de produits stupéfiants avec les cartels colombiens, convertit ses avoirs en crypto-actifs *via* une plateforme de change basée en Finlande. Ainsi, le jour même, pour éviter toute fluctuation des cours, les trafiquants colombiens prennent possession du montant exact de la transaction illicite en accédant aux *wallets* constitués par les espagnols lors de l'achat de *bitcoins* et stockés sur la *blockchain*. La transmission de la clé privée débloque, alors, les fonds qui peuvent être intégrés dans le système financier légal ou employés comme tels en *bitcoins* ou convertis encore en d'autres crypto-actifs encore plus intraquables *via* des plateformes *crypto to crypto*.

Au total, la digitalisation des transactions financières accompagne avec agilité et opportunité la montée en puissance d'un trafic international de substances illicites. Elle lève l'obstacle le plus dirimant de ce capitalisme criminel : l'opacification, en totale confiance, des mouvements de capitaux. Cette facilitation des opérations financières à l'échelle internationale constitue aussi un point d'appui riches de perspectives pour les services d'investigation.

## La thalassocratie criminelle, acteur démasqué du narcotrafic international ?

Le narcotrafic international s'impose comme une activité criminelle d'envergure internationale. Divers dans les substances échangées, il témoigne aussi d'une extrême variété dans les modes opératoires observés dans l'affrètement de quantités croissantes. Stimulé par la globalisation des échanges de biens, encouragé par les progrès technologiques, il s'inscrit dans la dynamique d'un marché de consommation en expansion constante. À première vue inéluctable, cette tendance est confirmée aussi bien dans le volume de drogue consommée que dans la superficie croissante des aires de consommation et de leur rendement. En outre, il témoigne d'un très haut degré de sophistication logistique, s'incrétant dans les chaînes d'approvisionnement globalisées ou créant, à dessein, ses propres modalités d'affrètement. Empruntant parfois des canaux licites, ce commerce illicite fédère autour de ces matières transformées clandestinement une chaîne de valeur humaine particulièrement variée, complexe, performante et, ce, tout au long du process. Comment se coordonne à travers les continents un tel mécanisme ? Quels sont les « grands horlogers » de cette industrie, si tant est qu'il y en ait un ? Quels sont les facteurs régulateurs ? Comment mesurer *in fine* ses impacts sur l'ordre public socio-économique global ?

Membre actif de la criminalité organisée transnationale (1), la thalassocratie criminelle profite d'un capitalisme criminel (2) qui a évolué au fil du temps depuis les pères fondateurs (3) jusqu'à la désintermédiation actuelle (4). Elle perturbe l'équilibre socio-économique des villes portuaires (5).

### *1. La Thalassocratie criminelle, membre actif de la criminalité organisée ?*

#### **1.1. Une incarnation maritime de la criminalité organisée ?**

La thalassocratie criminelle apparaît clairement comme partie intégrante à la criminalité organisée. En dépit de l'absence de définition universelle de ce

phénomène criminel, notons, cependant, un effort d'unification conceptuelle au gré des conventions internationales ou régionales qui, une fois ratifiées, ont vu leurs dispositions intégrées dans le droit interne des États. Ainsi, la convention de Vienne signée le 20 décembre 1988 portant sur le trafic de drogue et le blanchiment, les deux conventions de New York<sup>1</sup> constituent des précurseurs à la convention de Palerme dédiée à la criminalité organisée et adoptée par l'Assemblée générale des Nations-unies le 8 janvier 2001. Certes, l'Union européenne avait déjà intégré dans le Traité d'Amsterdam de 1997 des règles relatives à certaines infractions graves, recommandant l'adoption de « *mesures instaurant des règles minimales aux éléments constitutifs des infractions pénales et aux sanctions applicables dans les domaines de la criminalité organisée, du terrorisme et du trafic de drogue*<sup>2</sup> ». Ainsi, ces textes internationaux constituent des références unificatrices pour le droit interne qui, parfois, a pu s'en écarter. Dans ce contexte normatif évolutif, comment alors définir la criminalité organisée ? Quels traits communs apparaissent au-delà des législations nationales pour envisager une répression internationale de ces infractions ? Ces questions sont fondamentales au regard des enjeux posés par le narcotraffic international.

Tout d'abord, en 1994, une conférence mondiale de l'ONU se tient à Naples pour déterminer une stratégie globale de lutte contre la criminalité transnationale et le blanchiment d'argent. Au cours des travaux, est définie l'organisation criminelle transnationale comme « *organisation de groupe aux fins d'activités criminelles, présence de liens hiérarchique ou de relations personnelles permettant à certains individus de diriger le groupe : recours à la violence, à l'intimidation et à la corruption ; blanchiment de profits illicites* ».

La convention de Palerme propose, ensuite, une définition très opérationnelle d'une organisation criminelle : « *structure de trois personnes ou plus existant depuis un certain temps et agissant de concert dans le but de commettre une ou plusieurs infractions, établies conformément à la présente convention pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel* ».

De plus, le conseil de l'Union européenne définit<sup>3</sup>, le 21 décembre 1998, l'incrimination de participation à une organisation criminelle comme « *l'association structurée, de plus de deux personnes, établie dans le temps, et agissant de façon concertée en vue de commettre des infractions punissables d'une peine privative de liberté (...), que ces infractions constituent une fin en*

1 La convention du 15 février 1997 porte sur la répression des attentats terroristes tandis que celle du 9 décembre 1999 sur le financement du terrorisme.

2 Article 31 du traité d'Amsterdam.

3 Cité par Jean PRADEL in *Les règles de fond sur la lutte contre le crime organisé*, décembre 2007.

*soi ou un moyen pour obtenir des avantages patrimoniaux et, le cas échéant, influencer indûment le fonctionnement d'autorités publiques ».*

Au total, au-delà de ces différentes conventions et dispositifs législatifs nationaux émergent néanmoins les traits caractéristiques du concept de criminalité organisée. Ils trouvent déjà de puissants échos avec les agissements propres au narcotrafic maritime. Retenons d'ores et déjà deux traits distinctifs : la pluralité d'auteurs et la gravité des faits. De manière universelle, à minima deux membres suffisent à caractériser l'existence d'une structure criminelle organisée. Il s'agit de la fameuse « bande organisée<sup>4</sup> » de la procédure pénale française qui se distingue de l'association de malfaiteurs<sup>5</sup> qui, elle, constitue pleinement une infraction et non une circonstance aggravante. La législation française admet le binôme comme l'effectif minimal de la bande tandis que le droit espagnol s'aligne sur la convention de Palerme et, donc, retient le nombre de trois protagonistes. Aux yeux du législateur, l'organisation ainsi mise en évidence garantit l'efficacité de l'entreprise répréhensible et la durée dans le temps. Appliquons cette donnée au domaine maritime et portuaire. Toute entreprise ou toute expédition ne saurait être réalisée en solitaire. L'équipage d'un voilier nécessite à minima deux à trois skippers. La contamination d'un conteneur ou celle des superstructures d'un navire marchand requiert plusieurs compétences distinctes, qui plus est quand le lieu de chargement et la destination sont localisés sur des continents distants. En conséquence, le critère de la pluralité d'auteurs est un lieu commun qui va de soi en matière de narcotrafic maritime.

En outre, le deuxième élément fondamental réside dans la gravité des actes répréhensibles. Dans cette perspective, certaines législations énumèrent de manière précise les infractions relevant du champ de la criminalité organisée. Pour le cas français, l'article 706-73<sup>6</sup> du code de procédure pénale liste seize infractions. Certes, les différentes infractions varient d'un pays à un autre mais un tronc commun émerge à quelques nuances près. Il s'agit essentiellement :

- des atteintes aux personnes (meurtre en bande organisée (BO) ; tortures et actes de barbarie ; crime et délit de trafic de produits

4 L'article 132-71 du code pénal énonce que « constitue une bande organisée au sens de la loi tout groupement formé ou toute entente établie en vue de la préparation, caractérisée par un ou plusieurs faits matériels, d'une ou de plusieurs infractions ». Il s'agit donc d'une circonstance aggravante.

5 L'article 450-1 du code pénal précise que « constitue une association de malfaiteurs tout groupement formé ou entente établie en vue de la préparation, caractérisée par un ou plusieurs faits matériels, d'un ou plusieurs crimes ou d'un ou plusieurs délits punis d'au moins cinq ans d'emprisonnement ». Il s'agit là d'une infraction pénale pleine et entière.

6 <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEX000006071154&idArticle=LEGIARTI000006577776&dateTexte=&categorieLien=cid>

stupéfiants ; enlèvement et séquestration commis en BO ; traite d'êtres humains ; proxénétisme ; aide à l'entrée, à la circulation et au séjour irréguliers d'un étranger en France commis en BO ; travail dissimulé) ;

- des atteintes aux biens (vol commis en BO ; extorsion ; destruction, dégradation et détérioration d'un bien commis en BO, vol commis en BO) ;
- du faux-monnayage ;
- des actes de terrorisme ;
- des délits en matière d'armes commis en BO ;
- du blanchiment ;
- et des atteintes à l'environnement (orpaillage).

L'analyse sommaire de ces infractions énoncées dans cet article du code pénal français permet de comprendre que le narcotraffic peut en épouser nombre d'entre elles de manière simultanée.

Une fois la définition de la criminalité organisée posée en droit, poursuivons l'analyse dans ses caractéristiques opérationnelles. Pour ce faire, s'appuyant sur les 10 critères de Maurice Cusson<sup>7</sup>, l'Union européenne définit la criminalité organisée selon que la structure criminelle impliquée répond à, au moins, six des onze critères<sup>8</sup> suivants, mais impose la réunion de trois éléments fondamentaux (points 1-5-11) :

- 1. collaboration de plus de deux personnes ;**
2. tâches spécifiques attribuées à chacune d'entre elles ;
3. sur une période de temps assez longue ou indéterminée ;
4. avec une forme de discipline ou de contrôle ;
- 5. dont les membres sont suspectés d'avoir commis des infractions pénales graves ;**
6. agissant au niveau international ;
7. recourant à la violence ou à d'autres moyens d'intimidation ;
8. utilisant des structures commerciales ou de type commercial ;
9. se livrant au blanchiment de l'argent ;
10. exerçant une influence sur les milieux politiques, les médias, l'administration publique, le pouvoir judiciaire ou l'économie ;
- 11. agissant pour le profit et/ou pour le pouvoir.**

7 Né en 1942 à Montréal, Maurice CUSSON est un criminologue et professeur canadien. Il a dirigé l'école de criminologie de l'université de Montréal. Il a consacré son œuvre à analyser les questions relatives au crime, de la prévention à la répression. Il s'est attaché à décrire les mécanismes de la délinquance en insistant sur la dimension du contrôle social comme des cycles propres à la criminalité.

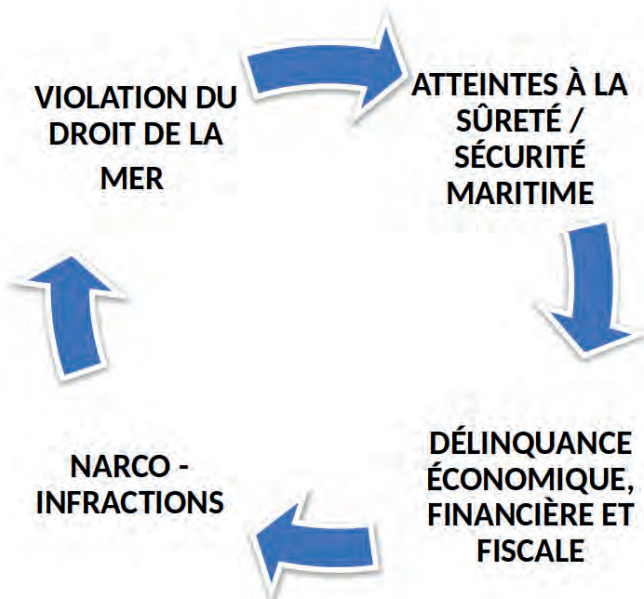
8 Les critères 1, 5 et 11 sont impératifs.



Au total, les infractions liées au narcotrafic maritime cochent la plupart des cases des critères énoncés par ce célèbre criminologue canadien. Les différents cas concrets présentés dans cet ouvrage l'illustrent de manière systématique. Ainsi, la thalassocratie criminelle constitue à coup sûr une incarnation de la criminalité organisée transnationale appliquée à l'écosystème maritime et portuaire.

### Figure 24. Modélisation de l'écosystème criminel du narcotrafic international

Réalisé par Guillaume MANET



#### 1.2. La corruption, critère de succès des opérations ?

Pour conclure, il convient de mettre un coup de projecteur final sur le phénomène de la corruption tel que pratiqué par la thalassocratie criminelle. C'est un mode opératoire récurrent qui apparaît comme un critère de succès fondamental, notamment, au regard des enjeux financiers encourus par l'expédition de substances illicites. Il ambitionne de lever des obstacles majeurs dans l'opération logistique :

- en obtenant des accès dans les zones réservées ;
- en palliant le déficit de maîtrise des procédures internes en matière de gestion des navires et des conteneurs ;
- en fiabilisant et sécurisant le parcours des conteneurs contaminés du navire jusqu'à la sortie des installations portuaires.

Par différents modes opératoires, allant de la simple conviction à la menace physique, il s'agit de gagner la complaisance voire la « collaboration active » de personnes de tous niveaux. Elles possèdent toutes un point commun : être positionnées aux rouages clés de la chaîne de valeur. Sont, alors, visés, sur les quais, le vigile, l'agent en charge du contrôle des dispositifs de vidéo-protection des installations portuaires, le manutentionnaire, l'aconier<sup>9</sup>, le conducteur d'ensemble routier mais aussi le responsable de l'exploitation portuaire comme les acteurs publics en charge des opérations douanières ou de la sécurité (police, sécurité privée) et ayant accès aux données portuaires type *Port Community System*. Mais des exemples concrets ont régulièrement démontré que les gens de mer sont aussi très sollicités au regard de leurs compétences essentielles comme les skippers, les membres d'équipage sur les navires marchands ou la croisière... Il ne faut guère négliger la cible clé que représentent, aussi, les forces étatiques en charge de la police en mer ou de la surveillance des approches maritimes. De manière synthétique, c'est la complétude de l'écosystème portuaire qui peut être l'objet d'approches et la cible de mesures de corruption. Une organisation criminelle ne ciblera pas simplement un port unique. Elle doit être en mesure de s'adapter à des changements de routes maritimes soit subis (exemple : une avarie commande un déroutement sur un autre port) soit décidés (exemple : échapper à une pression policière concentrée sur un port ou anticiper des changements de poste d'agents corrompus).

Le pouvoir de séduction des narco-organisations est bien souvent insoutenable pour les acteurs de la chaîne de valeur portuaire. La rétribution est, en fait, une quote-part du profit estimé au regard de la valeur ajoutée fournie par ce collaborateur de circonstance. Elle est soit en nature (« du produit ») soit en valeur (en *cash*). Ainsi, les agents favorisant l'extraction des conteneurs contaminés en sécurité peuvent recevoir entre 7 et 15 %<sup>10</sup> de la valeur du fret illicite en fonction de leur rôle. Il s'agit des opérateurs des portiques portuaires ou des cadres en charge de la gestion des conteneurs. Les autres membres actifs comme les équipes de recrutement, les conducteurs d'ensemble routier ou encore les agents des services informatiques en charge de la gestion des conteneurs et mouvements sur le port peuvent recevoir des sommes supérieures à plusieurs centaines de milliers d'euros. Au Costa-Rica, une opératrice en charge du contrôle des marchandises par scanner gagne 90 000 dollars américains par facilitation de passage d'un conteneur contaminé. Dans le cas du GAYENA, ce navire

<sup>9</sup> L'aconier est un entrepreneur préposé à l'aconage, c'est-à-dire à la manutention des marchandises (chargement, arrimage à bord d'un navire de commerce ou déchargement).

<sup>10</sup> Voir *Criminal Networks in EU Ports, Risks and Challenges for Law Enforcement*, EUROPOL, 30/03/2023, <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/criminal-networks-in-eu-ports-risks-and-challenges-for-law-enforcement#downloads>, consulté le 12/12/23.

marchand acheminant 20 tonnes de cocaïne, le simple matelot monténégrin a touché plus de 80 000 dollars américains pour avoir facilité les opérations de transbordement en haute mer. À combien de mois voire d'années de travail régulier cela correspond-il ?

Dans un tel contexte, comment résister à la tentation d'un gain si rapide ? Comment les autorités portuaires ou publiques peuvent-elles préserver leurs employés face à de telles sollicitations ? Quelles politiques salariales mettre en œuvre pour rester concurrentiel avec des organisations illicites opulentes ? Quelles mesures managériales concevoir pour protéger le personnel ? Ce défi est essentiel mais particulièrement difficile à relever. Et, ce, dans une situation de concurrence internationale entre places portuaires où la performance de la main-d'œuvre et la fluidité des opérations portuaires constituent des critères de choix dans l'attractivité d'une destination.

La lutte contre la corruption demeure un axe d'effort prioritaire pour les États. Elle mine la confiance, affaiblit la gouvernance et entrave le développement économique, aggravant les inégalités la pauvreté et la fracture sociale.

### **1.3. Des ports maritimes infiltrés par des narco-organisations ?**

Plus grave encore, les comités de direction des ports maritimes d'Anvers (Belgique), Rotterdam (Pays-Bas) et Hambourg-Bremerhaven (Allemagne) associés à l'Agence européenne de Police EUROPOL<sup>11</sup> ont mis à jour des mécanismes d'infiltration des organisations portuaires par des structures criminelles. Le mode opératoire démontre une maîtrise des procédures portuaires et une exploitation des vulnérabilités propres au système de gestion des conteneurs dans les emprises. L'organisation criminelle s'appuie sur des « *insiders* » ou agents infiltrés dans la structure portuaire soit du fait d'une manœuvre de corruption des acteurs licites soit par projection de membres du réseau criminel au sein des acteurs portuaires. Ces derniers agissent comme le ferait une équipe d'extraction des conteneurs contaminés hors des emprises sécurisées. Ils pénètrent physiquement ces enceintes de manière dissimulée à l'image d'un scénario type « conteneur-cheval de Troyes ». Un complice à la raison sociale licite achemine un conteneur dans lequel est dissimulée cette équipe dédiée. Ce mode opératoire repose sur la connaissance préalable des codes de référencement propres à chaque conteneur. En effet, la chaîne logistique maritime repose sur plusieurs intervenants aux missions bien définies. Le maillon essentiel qui relie l'expéditeur et le destinataire est le transitaire maritime dont la mission est d'organiser l'acheminement de la cargaison. Au-delà de l'organisation

<sup>11</sup> *Criminal Networks in EU Ports, Risks and Challenges for Law Enforcement*, EUROPOL, 30/03/2023.

matérielle et conformément aux normes internationales, Incoterms, il prend en charge les formalités administratives liées au transport à savoir les attestations d'assurance, les formalités juridiques et douanières, le dossier export (connaissance, colisage, certificat d'origine, factures commerciales). Le *Bill of Lading* est un document délivré par le transporteur ou son mandataire à l'expéditeur. Il atteste de l'exécution du contrat de transport de marchandises. Il sert d'accusé de réception des marchandises, garantit le paiement de l'expéditeur et possède un rôle de titre de propriété des marchandises. Il est déclaratif. Ainsi, la compagnie maritime attribue au conteneur un code unique matérialisé par un code PIN ou QRCode qui assure la traçabilité mais aussi la légitimité des acteurs à manipuler ou transporter ce fret. Les « *insiders* » ont alors pour objectif de partager ce code d'identification avec l'organisation criminelle.

## *2. Thalassocratie criminelle et capitalisme criminel*

### **2.1. La thalassocratie criminelle, une entreprise partenariale**

Le trafic de produits stupéfiants constitue une véritable entreprise commerciale opérée de bout en bout. Par construction, elle implique une variété de métiers associés à des savoir-faire spécifiques. De multiples compétences professionnelles sont requises en matière de culture, de transformation chimique des matières premières, de conditionnement, d'affrètement multimodal et international, de mise sur un marché de consommation. Le ciment de cette multinationale du crime est assuré par une coordination précisément mise en œuvre sur des échelles spatiales comme temporelles particulièrement vastes. À titre d'illustration, 10 200 kilomètres séparent Lima, capitale du Pérou de Paris. Un navire de commerce, à la vitesse moyenne de 12 nœuds, parcourt 9 750 milles nautiques soit plus de 9 000 kilomètres pour rallier les ports du *Northern Range* tel Rotterdam depuis le port maritime brésilien de Santos. En voile, avec une vitesse moyenne de 8 nœuds, la durée du voyage est estimée à 25 jours de mer. Point n'est besoin, ici, d'évoquer d'autres modalités de transport terrestre (à pied, en véhicule, en pirogue ou en avion léger...) entre les sites de production, de transformation et les premiers ports, notamment, dans la région andine ou encore en Afghanistan.

L'organisation de ces entreprises complexes révèle une architecture criminelle qui témoigne d'une certaine diversité adaptée au « terrain » des affaires. De manière générale, elle prend la forme d'une pyramide. Le sommet est occupé par les commanditaires, les « barons de la drogue », les chefs de cartel, qui organisent ou, plus exactement, font organiser ce

commerce prospère. Par sécurité, physique comme juridique, ils prennent de la distance et laissent leurs proches collaborateurs « les mains dans la poudre ». Pour ce faire, ils s'appuient sur des relais, des lieutenants – au sens propre du terme – qui « tiennent lieu » du chef, chargés de mettre en mouvement l'organisation. Enfin, la base de forme plus ou moins élargie est constituée des manœuvres, des exécutants qui mettent en œuvre des savoir-faire qui, associés les uns aux autres, contribuent à l'acheminement des substances tout au long de la chaîne logistique. Il s'agit, souvent, de techniciens et de logisticiens en charge de la préparation comme de la transformation des matières premières, de conducteurs, de guetteurs, de fournisseurs de moyens matériels ou de mobilité, d'agents de renseignement comprenant des agents publics corrompus au sein des autorités ou exploitants portuaires, des compagnies de transports, des douanes ou des services de police. Des marins, de métier ou de fortune, complètent la galerie afin d'armer les embarcations dédiées. Ils peuvent, aussi, être « recrutés » au sein d'équipages déjà constitués, servant ainsi de relais de l'organisation criminelle au sein des armements. L'exemple du MSC GAYANE est, à ce titre, illustratif des capacités des cartels à identifier, cibler, corrompre et fidéliser les ressources humaines indispensables à la bonne marche du trafic illicite. Ils sont rémunérés à la tâche en numéraire ou en nature sous la forme de quantité de produits stupéfiants.

Aux côtés de cette pyramide, les commanditaires se sont constitués une « caisse à outils criminels » dans laquelle ils actionnent des compétences rares, à haute valeur ajoutée, et, bien souvent, de nature hybride. Il s'agit de prestataires de service (ou « *service provider* »). On y trouve, par exemple, des skippers de multicoque et des « architectes navals » en mesure de concevoir l'aménagement de caches au sein de voiliers ou, même, des « *Narco-Sub* ». Ces talents peuvent travailler pour plusieurs types de trafic. Ainsi, les galiciens d'Espagne produisent des embarcations (« *Narcolanchas* ») à la fois au profit des trafics de drogue comme de migrants en Méditerranée. Des « financiers » sont à même d'effectuer des transactions en vue d'acquérir les substances stupéfiantes auprès des fournisseurs ainsi que des moyens. Ils sont, aussi, dédiés à la conduite d'opérations de blanchiment de fonds dans des réseaux internationaux, maîtrisant la géographie mondiale de la « *non-compliance* » des établissements financiers comme des autorités publiques. Agiles et forts d'un large réseau, ils exploitent opportunément leurs connaissances juridiques et les mécanismes de la finance internationale. Parmi d'autres talents dévoyés, figurent de véritables *digital officer* en charge de faciliter et de sécuriser les communications entre acteurs clés du trafic. Ils ont recours à des solutions numériques cryptées comme l'actualité judiciaire l'a récemment illustré.

### ENCROCHAT, « le WhatsApp des trafiquants de drogue<sup>12</sup> »

ENCROCHAT est une société néerlandaise offrant des services de communication mobile chiffrée. Elle propose des téléphones Android enrichis d'une surcouche logicielle de chiffrement basée sur des technologies de cryptographie telles *Off-the-Record Messaging* (OTR) ou *Pretty Good Privacy* (PGP) et de chiffrement des appels téléphoniques passés en VoIP telle ZRTP. Les échanges chiffrés ne transitent pas par le réseau téléphonique classique mais *via* des serveurs hébergés en France. De plus, un terminal ENCROCHAT ne peut communiquer qu'avec des terminaux identiques. Enfin, ne disposant d'aucun établissement de vente, l'acquisition d'un terminal nécessitait une cooptation par un client, bien souvent issu du « Milieu ».

Les premiers exemplaires des terminaux ENCROCHAT sont découverts aux Pays-Bas lors de perquisitions visant une organisation criminelle, la Moco Maffia<sup>13</sup>.

En juin 2020, la gendarmerie française met en œuvre un dispositif d'interception des communications à large échelle orienté sur les utilisateurs du réseau chiffré ENCROCHAT. Cette prouesse technique exceptionnelle couvert par le secret de la défense nationale permet aux enquêteurs d'accéder aux conversations en direct et en temps réel d'environ 60 000 utilisateurs. C'est 120 millions de messages qui ainsi ont été analysés, permettant aux enquêteurs « d'être assis à la table des criminels et d'écouter leurs conversations ». Cette plongée au cœur du crime organisé<sup>14</sup> a permis d'entraver de nombreuses infrastructures criminelles comme en témoignent les plus de 1 000 interpellations, les 10 tonnes de cocaïne, 1,2 tonne de méthamphétamine en cristaux et de plusieurs centaines de kilogrammes de cannabis saisies, le démantèlement de 19 laboratoires clandestins. Le volet blanchiment donne un aperçu de la prospérité apportée par ces activités illicites : saisie de plus de 80 véhicules de luxe, des bateaux de plaisance, 25 millions d'euros et 54 millions de livres sterling en numéraire.

Plus largement et au-delà des entraves majeures portées aux infrastructures criminelles de communication, cette immersion au cœur de la criminalité organisée transnationale a permis d'enrichir la connaissance des organisations criminelles et d'attester de l'importance du vecteur maritime dans le dynamisme du marché criminel des drogues.

Enfin, elle traduit les capacités d'investigation menées par les services de police judiciaire européens avec l'appui d'EUROPOL<sup>15</sup> et d'EUROJUST notamment.

Cette structure pyramidale repose sur le principe ferme du cloisonnement entre les différents maillons d'une chaîne criminelle souvent très autonomes : chaque maillon ignore l'activité et l'identité du maillon précédent. Cette mesure organisationnelle d'opacification absolue s'inscrit dans une recherche permanente de sécurité des opérations, facteur majeur de la réussite. Elle a vocation à mettre en échec les services répressifs.

<sup>12</sup> Violette LAZARD, « Hackers contre dealers », *L'Obs*, n° 2924, p. 56 à 59.

<sup>13</sup> Moco-Maffia est une organisation marocaine de type mafieuse spécialisée dans le trafic international de cocaïne et de drogues de synthèse. Elle est principalement basée aux Pays-Bas et en Belgique.

<sup>14</sup> <https://www.gendinfo.fr/enquetes/2020/retour-sur-l-affaire-encrochat>, consulté le 12/11/21.

<sup>15</sup> <https://www.europol.europa.eu/newsroom/news/joint-investigation-team-leads-to-dismantling-of-one-of-europe%E2%80%99s-most-active-albanian-speaking-networks-trafficking-cocaine>, consulté le 12/11/21.

Cependant, la réalité des trafics opérés de manière transcontinentale impose un schéma régulièrement caractérisé par une juxtaposition de plusieurs pyramides criminelles en charge d'un segment de l'opération. Seules les organisations les plus solides seraient, en effet, en mesure d'assurer en autonomie l'ensemble. Le *Primeiro Comando da Capital* assure un suivi de bout en bout depuis l'achat de la matière première sa transformation, son acheminement jusqu'aux ports brésiliens (notamment São Paulo), les ports de rebond voire la mise sur les marchés de consommation. Ces différents segments relèvent notamment d'aires géographiques distinctes qui correspondent, *in fine*, à des séquences du trafic (récolte/préparation, transformation, conditionnement/acheminement logistique multimodal/récupération de la cargaison illicite à destination du marché de revente/ reconditionnement/ventilation/mise en vente sur le marché). La coordination entre ces différentes pyramides est, de fait, une tâche sensible au vu des enjeux financiers encourus. Comment se faire confiance entre acteurs particulièrement méfiants et soupçonneux ? Tel n'est pas le moindre paradoxe de cette activité commerciale.

Les organisations criminelles adaptent en permanence leurs dispositifs en créant des « bureaux locaux » ou « narco-comptoirs » sur des nouveaux *hubs*. Ainsi, il semblerait que les groupes criminels brésiliens (PCC), mexicains (*Cártel de Sinaloa*) ou encore la mafia italienne aient pris pied dans le Cône Sud ou sur les rebonds africains (Afrique de l'Ouest, Mozambique). Elles s'appuient aussi sur des recrutements locaux qui « ouvrent » des portes notamment dans la chaîne logistique portuaire.

Néanmoins, les tendances actuelles font émerger un mode d'organisation alternatif fondé sur un modèle de l'auto-entrepreneur. Le metteur sur le marché s'efforce de limiter au maximum le nombre d'intermédiaires, se rendant sur place sur les lieux de productions. Privilégiant le contact direct, il s'affranchit autant que possible du recours à une organisation criminelle régionale. Il s'agit, pour ainsi dire, d'une application à l'écosystème criminel du principe d'uberisation.

## 2.2. Les circuits tortueux du blanchiment<sup>16</sup>

La génération de revenus est l'objectif clef des organisations criminelles car c'est d'eux qu'elles tirent leur puissance et leur influence. Le modèle économique du narcotraffic maritime repose principalement sur une promesse de vente provenant d'un marché de consommation distant. Le capital est ainsi immobilisé le temps des opérations logistiques intercontinentales. Mais le gain est assuré au regard de la demande en réelle expansion.

<sup>16</sup> Organe International de Contrôle des Stupéfiants, ONU, Vienne, 2022, Rapport 2021.

Quoiqu'il arrive. Excepté lors d'une perte du fret illicite dû à des manœuvres de la concurrence (« carottage »), des événements de mer ou des saisies douanières. La rentabilité prévisible assure de confortables revenus aux entrepreneurs qui doivent faire face principalement aux charges salariales (dont les rétributions des « collaborateurs » corrompus) voire à des coûts de transport si l'option de l'autonomie logistique (flotte affrétée) est choisie.

Les flux financiers illicites sont définis comme l'argent généré, transféré ou utilisé illégalement qui traverse les frontières. Ses caractéristiques sont les suivantes :

- les actes produits sont eux-mêmes illégaux (corruption, fraude fiscale) ;
- les fonds sont tirés d'actes illégaux (trafic de drogue, détournement de fonds publics) ;
- les fonds sont utilisés à des fins illégales (financement de la criminalité organisée ou du terrorisme).

Les circuits financiers soutenant ce commerce illicite s'appuient sur de subtiles manœuvres d'opacification financières observées à toutes les étapes du processus du blanchiment :

- le placement ou entrée des fonds illicites dans le système financier ;
- l'empilage ou séparation des fonds de leur source souvent *via* des sociétés-écran ;
- l'intégration ou retour de l'argent au criminel depuis une source d'apparence légitime (exemple un bien immobilier).

Il s'agit de masquer le produit, les sources ou la nature de leurs activités illicites. Pour ce faire, les organisations criminelles s'entourent de ressources expertes dans les opérations financières qui sélectionnent les meilleurs outils et les places financières les moins *compliantes* en matière de coopération internationale. Le blanchiment se matérialise, au départ, ostensiblement et bien souvent localement, dans un train de vie exubérant (véhicules de luxe, vacances, bijoux), dans des infrastructures durables (commerce, immobilier, flotte de navires). Puis, au fur et à mesure de la réussite, les flux d'argent se fractionnent *via* des sociétés écran créées par des « hommes de paille », se dématérialisent, s'opacifient et, *in fine*, se réfugient, en toute sécurité, dans des pays, des structures *offshore* ou des paradis fiscaux où ils apportent, le plus discrètement possible, la meilleure des rentabilités à leur propriétaire. Cet épais matelas assure aux trafiquants comme à leurs proches une assurance-vie à toute épreuve, parant durablement à tous les aléas de l'existence. Les perspectives sécurisantes et discrètes offertes par le paiement par téléphonie mobile (« *mobile money* »), les systèmes informels



de transferts de fonds (*hawala*<sup>17</sup>), les différentes *blockchains* facilitent, encore davantage, les opérations financières des narco-organisations. Elles interrogent clairement la capacité des États à mettre en œuvre des dispositifs efficaces en matière de politique anti-fraude et anti-blanchiment tels qu'imposés par les organisations internationales. Pour finir, il convient d'évoquer une troisième voie d'intégration de flux illicites d'argent dans l'économie formelle outre l'utilisation du système financier conventionnel et le déplacement physique de l'argent. Il s'agit du blanchiment d'argent fondé sur le commerce ou *Trade Based Money Laundering*. C'est un système de blanchiment fondé sur le mouvement physique des marchandises à travers le système commercial international. Le Groupe d'Action Financière<sup>18</sup> définit ainsi ce processus « *consistant à dissimuler les produits du crime et à déplacer de la valeur par le biais de transactions commerciales dans le but de légitimer leurs origines illicites* ». De manière concrète, cela peut être réalisé par une fausse déclaration sur le prix, la quantité ou la qualité des importations ou des exportations. Au regard des modalités logistiques actuelles du commerce international, le transport maritime est de fait l'un des vecteurs combinés à d'autres mécanismes de blanchiment. C'est un canal croissant d'activité criminelle et, compte tenu de l'augmentation du commerce international, il constitue une vulnérabilité supplémentaire difficilement détectable en matière de blanchiment et de financement du terrorisme.

Ces mécanismes insidieux au cœur du blanchiment des fonds illicites contribuent aux effets corruptifs des institutions sociales. Ceci emporte de nombreuses conséquences sur l'économie réelle qui se trouve pervertie par l'apport de flux financiers illégitimes. De manière spontanée, il crée, par lui-même, une chaîne de valeur autonome. Dépourvu de tout fondement, ceci crée un processus durable de distorsion de concurrence au sein des marchés légaux. La valorisation du patrimoine est, donc, biaisée, l'argent n'ayant pas la même valeur pour les uns et pour les autres. Plus largement, le narcotraffic impacte fortement la gouvernance étatique. Par son aisance financière occulte, par les pressions qu'il exerce, par son pouvoir de corruption, il s'impose en concurrent direct de l'autorité de l'État.

La criminalité organisée est une source constante de financement du terrorisme. Cette convergence d'intérêt se manifeste de manière singulière en fonction des causes. Les FRAC-EP<sup>19</sup> ont financé, pendant des décennies, grâce

17 L'*hawala* est un système parallèle de transfert international de fonds basé sur la confiance. Il est très répandu en Asie du Sud et dans le monde arabe.

18 Le GAFI (ou *Financial Action Task Force*) est une organisation mondiale intergouvernementale destinée à lutter contre le blanchiment d'argent, le financement du terrorisme et la prolifération. Composée de 39 membres, elle est basée à Paris.

19 Steven C. McCraw, Directeur-adjoint, Office Intelligence, FBI, témoignage devant la Commission judiciaire du

au trafic de cocaïne des opérations violentes de déstabilisation de l'ordre établi en Colombie. En Afghanistan, les Talibans ont tiré profit des revenus du trafic d'héroïne, exerçant un contrôle prioritaire sur les zones où la culture du pavot était la plus développée. Il est évoqué un chiffre d'affaires de plus de 3 milliards de dollar par an grâce à ce trafic illicite. D'autres analyses similaires pourraient être menées avec intérêt sur la bande sahélo-saharienne.

Déterminer avec précision le volume et l'ampleur des flux financiers illicites relatifs au trafic des drogues constitue un défi majeur. Ce calcul résulte d'extrapolations fondées sur des données liées aux cultures, aux achats de précurseurs chimiques, le potentiel de production illégale de drogues, les saisies réalisées par les services répressifs, les estimations des ventes en gros ou au détail ainsi que les chiffres de la consommation. Voici résumé ci-après des ordres d'idée de ces flux illicites :

- le montant susceptible d'être blanchi par le système financier est l'équivalent de 2,7 % du PIB mondial soit 1 600 milliards de dollars (évaluation de 2009<sup>20</sup>) ;
- la part du trafic de drogue est évaluée à 20 % dans le produit du crime mondial dans son ensemble, à 50 % dans celui de la criminalité organisée soit entre 0,6 et 0,9 % du PIB mondial ;
- le marché mondial de la drogue « valait » en 2014 entre 426 et 652 milliards de dollars soit un tiers de la criminalité organisée transnationale (évalués entre 1 600 et 2 200 milliards de dollars)<sup>21</sup>.

Ces données sont à actualiser avec la tendance haussière des productions et de la demande cumulée à une démocratisation mondiale des usages de substances psychotropes et l'ouverture de nouveaux marchés plus rémunérateurs.

### 2.3. Des marchés en prospective ?

Le moteur de la criminalité organisée est avant tout la recherche du profit qui rend possible l'influence sur des territoires et des marchés criminels. Le cours du gramme de cocaïne disponible sur un marché peut constituer un outil d'anticipation des futures conquêtes. Ceci est bien évidemment transposable aux autres substances.

---

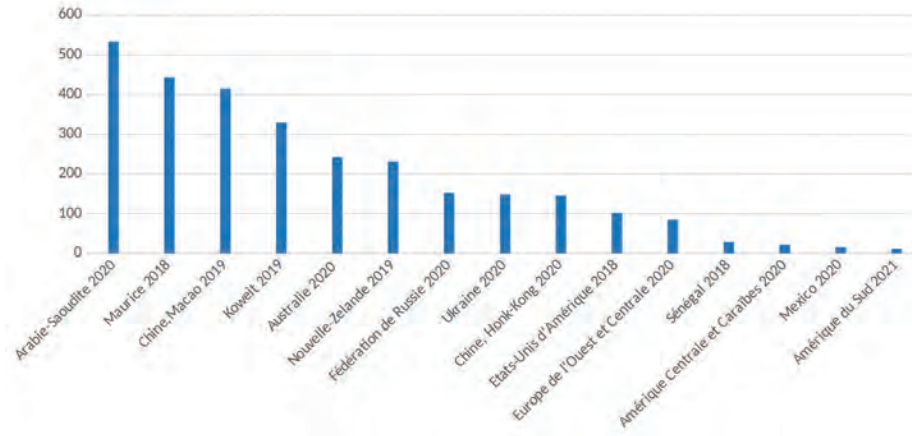
Sénat, Washington, 20 mai 2023.

20 Rapport ONUDC, 2011, *Estimating Illicit Financial Flows Resulting from Drug Trafficking and Other Transnational Organized Crime*.

21 Channing May et Christine Clough, *Transnational Crime and the Developing World*, Washington, *Global Financial Integrity*, 2017, Cité par ONUDC, 2011.

**Figure 25. Cours du gramme de cocaïne en fonction des pays, période 2018-2020 (en US dollar)**

Source : ONUDC, *Global Report on Cocaine, 2023*. Réalisé par Guillaume MANET



Ainsi, les pays d'Asie du Sud-Est tout comme l'Océanie émergent parmi les marchés les plus lucratifs. Puissance économique, champion maritime et portuaire, colosse démographique, la Chine pourrait devenir un marché cible de grand intérêt. À l'heure actuelle, en dépit d'une faible connaissance des réalités criminelles locales, il apparaît à ce jour que des cargaisons illicites de cocaïne ont été saisies dans des ports chinois (province de Guangdong, Hong-Kong ou Lufeng). Certes, ces infrastructures apparaissent naturellement comme des *hubs* de transit avant d'atteindre l'Australie par exemple. La tendance semble s'accroître depuis 2018 selon l'ONUDC. Néanmoins, il s'agit de rester attentif à l'évolution du comportement addictif de la population, notamment à Hong-Kong, Macao ou Taïwan. Il en est de même en Arabie Saoudite où le prix élevé peut aussi signifier une forte demande malgré une disponibilité réduite de la cocaïne. Ces critères peuvent séduire des opérateurs criminels.

### *3. Les temps historiques : les pères fondateurs*

Au début des années quatre-vingt, émerge un système intégré voire monopolistique caractérisant le marché de la cocaïne aux mains exclusives d'organisations colombiennes. La cible est principalement le marché nord-américain. Les cartels colombiens font alors transiter leurs cargaisons de cocaïne *via* les Caraïbes par voie maritime comme aérienne. Toutefois, les autorités américaines parviennent à interdire ces modes d'importation. Le franchissement de la frontière terrestre mexico-américaine longue de 3 600 kilomètres devient, alors, l'objectif pour alimenter ce marché en pleine expansion. De fait, les organisations criminelles colombiennes ont recours aux cartels mexicains qui maîtrisent, parfaitement, les techniques de franchissement de la frontière, en sécurité.

La répartition des rôles est précisément définie. Les colombiens assurent la fourniture de la drogue, les mexicains assurent la mise sur le marché. Ce « service » est initialement rémunéré en numéraire, en *cash*, puis, progressivement, en cocaïne à hauteur de 50 %. Ce changement opéré dans la rétribution contribue à modifier l'attitude du partenaire mexicain qui, de ce fait, gagne en autonomie. Interlocuteur unique des consommateurs américains, disposant de plus en plus de produit, il impose ses propres règles dans la transaction illicite et assoie définitivement son monopole. Les colombiens sont alors progressivement réduits à un rôle de fournisseurs de substances psychotropes.

Ce phénomène observé de répartition des rôles se double d'une spécialisation géographique. Les cartels colombiens misent sur le marché européen évalué comme étant beaucoup plus rémunérateur. De fait, ils mettent sur pied une stratégie commerciale s'appuyant sur une logistique bien plus complexe, nécessitant de traverser l'océan Atlantique. Ainsi, dès les années 2000, les cartels colombiens investissent l'Europe, exploitant la proximité linguistique et l'expérience des réseaux de contrebande de tabac et s'appuyant sur les organisations criminelles implantées en Galice<sup>22</sup>. Ce marché est perçu comme plus intéressant et moins risqué que le marché américain. En vérité, l'Europe est appréhendée comme un marché ouvert, sans barrière et sans grand risque dans l'importation comme dans la répression de ces trafics. Et, ce, d'autant plus que les autorités européennes ont une influence jugée comme faible dans la lutte contre les organisations criminelles établies en Amérique centrale et aux Caraïbes. Les estimations chiffrées<sup>23</sup> révèlent le changement radical dans les marchés de la cocaïne. En 1998, 267 tonnes sont expédiées aux États-Unis d'Amérique tandis que l'Europe en reçoit 63 tonnes. L'année 2008 constitue le point d'inflexion avec une baisse de 40 % (160 tonnes) des ventes aux États-Unis et corrélativement une hausse significative de près de 100 % pour l'Europe (124 tonnes estimées). Le bilan financier 2009 valide définitivement les équilibres entre foyers de consommation : l'Europe fournit, pour sa part, plus de 50 % des profits aux organisations criminelles sud-américaines tandis que le continent nord-américain « pèse » pour un tiers des revenus. À titre de confirmation de cette nouvelle tendance, un record de 142 tonnes de cocaïne<sup>24</sup> ont été saisies en 2022 en Europe et en Turquie. EUROPOL estime le montant du marché de la cocaïne en Europe compris entre 7,6 et 10,5 milliards d'Euro.

22 La Galice est une communauté autonome espagnole située à l'extrémité nord-ouest de l'Espagne, frontalier avec le nord du Portugal. Elle dispose de 1 300 kilomètres de côtes atlantiques particulièrement sauvages.

23 UNODC, *The transatlantic cocaine market*, avril 2011, [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Transatlantic\\_cocaine\\_market.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Transatlantic_cocaine_market.pdf)

24 <https://www.eurojust.europa.eu/publication/operation-los-blancos-dismantling-one-europes-most-active-albanian-cocaine-trafficking>

### 3.1. La mafia italienne, précurseur de la dé-cartélisation colombienne

La situation monopolistique placée sous le contrôle étroit des cartels colombiens s'est amenuisée au fur et à mesure que d'autres acteurs expérimentés pénètrent le marché et s'efforcent d'entrer en contact directement avec les producteurs.

Ainsi, dès le début des années 1990, la mafia italienne, la 'Ndrangheta s'est imposée comme le précurseur d'un mouvement qui s'est désormais généralisé. Bénéficiant d'une expérience réussie avec l'introduction de l'héroïne sur le marché américain, elle a valorisé les infrastructures criminelles déjà mises en place à cette occasion et réorienté les réseaux dédiés vers une nouvelle substance, la cocaïne et vers un nouveau foyer de production, l'Amérique du Sud. Dès lors, elle a pris pied en Colombie par l'implantation *in situ* d'acheteurs en gros, de négociants et de logisticiens. La mort de Pablo Escobar en 1993 a accéléré la recomposition du paysage criminel. D'une organisation criminelle monolithique ont émergé de multiples structures indépendantes les unes des autres. Cette désintermédiation voire la libéralisation du contrôle de la production et de sa mise sur le marché a été vécue comme une opportunité cruciale pour des organisations criminelles européennes. De fait, les Italiens ont mis en œuvre une stratégie globale visant à maîtriser l'ensemble de la chaîne logistique, comprenant la négociation des stocks, les achats, l'acheminement en sécurité et la mise sur le marché en Europe. Des sociétés d'export créées à dessein constituent des vitrines légales d'une activité économique licite masquant, en réalité, le transport de substances illicites initialement depuis les ports colombiens. Ces raisons sociales honnêtement affichées ont, aussi, eu pour objectif d'accroître les capacités de blanchiment de fonds acquis par ces trafics intercontinentaux et par les bénéfices conséquents issus de la revente. Au-delà de la seule Colombie, ce tissu de compagnies commerciales s'est étoffé, gagnant des pays limitrophes au fur et à mesure à l'image du Brésil, du Pérou comme du Costa-Rica. En 2008, il est estimé que 80 % de la cocaïne disponible sur le vieux continent est fourni par la 'Ndrangheta.

Les réseaux criminels européens coopèrent depuis longtemps avec les organisations sud-américaines. Ils ont pris part, notamment, à l'identification des leviers incontournables au sein de la chaîne logistique. Dans le temps, des communautés nationales ont été des opérateurs prépondérants. Ainsi, les Italiens et les réseaux balkaniques ont pris le relais entre 2016 et 2018 des Espagnols et des Néerlandais qui se sont imposés durant les années 2006-08<sup>25</sup>. Cette implication des réseaux européens se traduit aussi par des

25 UNODC – Réponse aux questionnaires annuels adressés aux pays sud-américains pour les années 2006-08 et 2016-18. Cité par EUROPOL 2021.

contacts étroits avec les producteurs et leur présence est aussi signalée au sein des laboratoires de transformation de la feuille de coca pour vérifier la qualité du produit fini avant expédition<sup>26</sup>.

#### 4. *L'uberisation contemporaine*<sup>27</sup>

La tendance avant-gardiste initiée par la mafia italienne a généré un phénomène corrélatif de démocratisation du trafic international de cocaïne. Le ticket d'entrée dans cette cour autrefois très sélective s'est, désormais, très significativement abaissé comme en témoigne l'arrivée de multiples nouveaux entrants issus de toutes les communautés criminelles, notamment celles implantées en Europe. Les structures balkaniques issues de l'ex-Fédération yougoslave<sup>28</sup> (Serbie, Bosnie, Croatie, Monténégro) et l'Albanie représentent des acteurs de poids de ce marché.

La fragmentation actuelle des acteurs d'un marché criminel perçu auparavant comme monopolistique résulte d'un lent processus qu'il convient de préciser. La situation intérieure colombienne a recomposé le paysage criminel sous le fait de décisions politiques qui ont eu pour effet indirect de marginaliser la 'Ndrangheta et d'en diminuer la puissance. Ainsi, en 2006, le partenaire historique de l'organisation italienne, l'*Autodefensas Unidas de Colombia*, un groupe paramilitaire d'extrême droite AUC, a été dissout. Cette décision a été l'élément déclencheur qui a conduit la 'Ndrangheta à perdre son monopole dans le commerce transatlantique de la cocaïne. De plus, dix ans plus tard, en 2016, un deuxième coup indirect a été porté à la 'Ndrangheta : la signature de l'accord de paix entre, d'une part, le gouvernement colombien et, d'autre part, les guérillas communistes des FARC-EP (*Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia – Ejército del Pueblo*). Cet accord de paix a mis un terme à la structure de commandement intégré des FARC. Il a généré *de facto* l'émergence de divers groupes dissidents exerçant un contrôle sur plusieurs régions productrices de cocaïne. Cette fragmentation des acteurs a favorisé le développement de nouvelles alliances et partenariats

26 Jeremy Mc Dermott, *La nueva generación de narcotraficantes colombianos post-FARC: « Los invisibles »*, InSight Crime, 14 mars 2018, <https://insightcrime.org/colombia-organized-crime-news/urabenos-profile/>, consulté le 27/11/2021.

27 UNODC et EUROPOL, *The illicit trade of cocaine from Latin-America to Europe – from oligopolies to free-for-all?*, Cocaine Insights 1, UNODC, Vienna, Septembre 2021, <https://www.europol.europa.eu/publications-documents/cocaine-insights-1>, consulté le 26/11/2021.

28 Les guerres des Balkans des années 1990 ont ouvert au monde des organisations criminelles enclavées qui rapidement ont essaimé, avec succès à travers le monde. Multicartes, elles se sont investies dans le trafic de drogues (héroïne d'Afghanistan, cocaïne d'Amérique du Sud ...), d'armes et d'êtres humains (prostitution notamment). Aguerries à la violence à l'occasion des guerres civiles, elles disposent d'une expérience militaire précieuse et s'appuient sur des relais communautaires au travers d'une diaspora établie dans le monde entier.

conclus avec des organisations criminelles jusqu'à présent absentes ou peu implantées. C'est le cas d'opérateurs criminels provenant d'Albanie, de Belgique, de France et de Turquie.

Le morcèlement du paysage des narco-organisations a été une opportunité pour diversifier les flux. La conséquence s'exprime aussi sur l'ouverture de nouvelles destinations et, donc, sur la conquête de nouveaux marchés. Dans un sens, la démocratisation de l'accès direct aux sources d'approvisionnement a généré une internationalisation de la consommation des drogues.

#### **4.1. Les groupes criminels albanais, puissance émergente ?**

Au cours des dix dernières années, les groupes criminels albanais affichent la croissance la plus importante jamais enregistrée sur ce segment. L'identité criminelle albanophone est enracinée dans l'histoire d'un pays pauvre où la majorité des albanais vivent en dehors du « pays des aigles »<sup>29</sup>. Puissantes, ces organisations criminelles s'appuient sur des structures claniques imperméables à toute infiltration extérieure, uni par un code coutumier, le Kanun, fondé sur les liens du sang et la loi du silence. La permanence du commandement des structures contraste avec les « ouvriers » interchangeable et mobiles dont le vivier de recrutement est élargi à l'ensemble de la diaspora albanophone. Le recours à la violence physique ou armée est facilité par le passé de certains membres au sein de l'Armée de Libération du Kosovo (UCK) ou même parmi les forces de l'ordre. Cette pratique criminelle a été éprouvée par la participation récente aux trafics de cigarettes, d'héroïne et d'êtres humains en Adriatique. Outre le port monténégrin de Tivar, le nœud de ces activités demeure le port maritime de Durrës. Depuis longtemps, il joue le rôle de terminal de la route sud des Balkans qui achemine l'héroïne de Turquie vers les grands ports d'Italie. Aujourd'hui, convergent des flux multiproduits, entrant comme sortant, comprenant la cocaïne mais aussi les productions nationales de cannabis. Des laboratoires ont été décelés dans la ville d'Elbasan, démontrant le rôle croissant pris dans la transformation de la cocaïne en Europe. Selon EUROPOL, il apparaît que ces organisations ont acquis une autonomie stratégique dans l'importation et la mise sur le marché européen de cocaïne. Elles sont désormais en mesure de mettre sur pied et d'alimenter d'énormes réseaux de distribution en Europe « de bout en bout ». Disposant de capacités de coordination à l'échelle transnationale, elles nouent des relations directes avec des fournisseurs d'Amérique du Sud comme avec des opérateurs logistiques. Depuis 2012, l'influence des groupes albanophones est prégnante au sein des grands ports maritimes

<sup>29</sup> L'aire de peuplement albanais comprend la Serbie, le Monténégro et la Macédoine. La diaspora albanaise est très présente en Europe de l'Ouest mais aussi en Turquie et aux États-Unis.

non seulement en Amérique latine (Venezuela, Brésil, Colombie et Équateur) mais aussi en Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Allemagne, France et Espagne).

La fin du monopole exclusif des cartels colombiens a excité la concurrence internationale, provoquant un accroissement de la consommation mondiale ainsi qu'une large prolifération des modes d'importation, de plus en plus opportunistes et, de moins en moins, réguliers. Pour autant, cette nouvelle structure capitalistique caractérisée par un nombre croissant de revendeurs-grossistes implantés en amont de la chaîne génère-t-elle des prix cassés de ces substances psychotropes ?

Aux côtés des opérateurs criminels historiques, des nouveaux entrants ont fait irruption sur la scène de ce marché criminel fortement rémunérateur. Ils sont issus des Balkans (Serbie, Albanie, Monténégro), de France, du Royaume-Uni, de Belgique, d'Irlande mais aussi d'Afrique du Nord (Maroc...) et de Turquie. Les réseaux balkaniques sont désormais parmi les plus actifs, ayant établi des « représentations » dans les régions productrices ou les zones logistiques d'expédition de première importance. Pour plus d'efficacité et de sécurité, ils agissent comme d'authentiques entreprises multinationales disposant de « comptoirs » rigoureusement positionnés aux étapes clés des voies d'acheminement logistique. Ces filières valorisent utilement des traditions commerciales historiquement tournées vers la mer. Sans surprise, ils sont observés dans tous ces rouages portuaires et maritimes, aussi bien au départ des expéditions qu'à destination. Ils connectent, ensuite, le flux maritime avec le marché de consommation où ils sont particulièrement ancrés. Au total, ils affichent à la fois une ambition et une maîtrise globale de l'ensemble de la chaîne, de bout en bout. Cette tendance est partagée par l'ensemble des États européens comme en témoignent les enquêtes de l'ONUDC. Initialement très impliqués en Europe de l'Ouest, leur présence est désormais enregistrée en Europe Centrale mais aussi en Europe du Sud (Bulgarie, Grèce, Roumanie). Cela se traduit par de nouvelles routes maritimes aboutissant en mer Égée ou en mer Noire. De manière générale, les opérateurs criminels albanais sont très actifs dans les zones portuaires, se chargeant de la gestion des conteneurs contaminés afin d'en extraire les cargaisons illicites. Ainsi, par exemple, les autorités allemandes ont démantelé une filière criminelle albanaise dédiée à l'importation de cocaïne depuis l'Équateur camouflée dans des cargaisons de banane. L'enquête a révélé des connexions établies avec le Paraguay, les Pays-Bas et l'Albanie<sup>30</sup>. Ces organisations albanophones s'appuient sur l'aire balkanique pour

30 Voir Bundeskriminalamt, Rauschgiftkriminalität, Bundeslagebild 2018, septembre 2019. Cité par UNODC - EUROPOL 2021, <https://www.bka.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/JahresberichteUndLagebilder/Rauschgiftkriminalitaet/2018RauschgiftBundeslagebildZ.html;jsessionid=F79C50F2A304B0C6BD8804E7B6D8636C.live?nn=27972>, consulté le 28/11/2021.



irriguer les pays du sud-est de l'Union européenne. Le volume des saisies dans les ports des Balkans s'accroît régulièrement tout comme sur les rivages de la mer Noire. Ainsi, le port roumain de Constanta devient une porte d'entrée des flux de cocaïne suite à des coordinations criminelles entre acteurs roumains et albanophones. D'ailleurs, les autorités policières constatent une convergence des routes des drogues en Europe du Sud-Est. Les routes dédiées à l'héroïne et aux drogues de synthèse interpénètrent avec les portes d'entrée de la cocaïne sud-américaine. Ils exploitent les connectivités portuaires offertes par les hubs méditerranéens comme Gioia Tauro en Italie, le Pirée en Grèce ou les ports turcs.

Les organisations criminelles albanophones apparaissent dans le paysage européen comme l'un des acteurs majeurs des trafics illicites de produits stupéfiants. Elles disposent d'une coordination internationale efficace marquée, notamment, par un accès privilégié aux fournisseurs dans les pays producteurs de cocaïne en particulier. De plus, selon des informations policières, ces groupes ont réussi une implantation durable au sein des ports aussi bien au départ de l'Amérique du Sud (République bolivarienne de Bolivie, Brésil, Équateur et Colombie) qu'en Europe. Flexibles, sensibles aux évolutions du marché, ils adaptent leurs dispositifs logistiques aux réalités du commerce international. Ainsi, après avoir créé des têtes de pont dans la rangée nord-européenne, initialement en Belgique et aux Pays-Bas, ils élargissent leur présence en Allemagne, en France<sup>31</sup> et en Espagne. Ils possèdent des réseaux dédiés à la mise sur le marché des produits illicites en Europe mais aussi ailleurs dans le monde et même jusqu'en Australie. Depuis les plaques tournantes portuaires, ils irriguent ensuite l'ensemble des pays européens au sein desquels ils disposent de relais actifs. Ainsi, les autorités grecques reportent en 2018 que 35 % des personnes interpellées sont albanophones soit le deuxième groupe criminel derrière les nationaux grecs.

### **Les réseaux criminels albanais<sup>32</sup> : le cas « KOMPANIA BELLO »**

L'Albanie n'est ni un pays producteur de cocaïne ni une terre de consommation. Cependant, ses ressortissants s'avèrent être très actifs dans ce marché en Europe. Ce pays pauvre a trouvé un moyen d'accroître sa prospérité économique.

31 Les ports comme Montoir-de-Bretagne sont régulièrement ciblés par des organisations albanaises comme en janvier 2018 où 294 kilogrammes de cocaïne avaient été saisis dans un conteneur. Le navire au départ de Santos (Brésil) avait escalé à Cristobal (Panama) et Anvers. Le flux conteneurs de Montoir est bien souvent du *feeder* en provenance des ports de la Rangée Nord-européenne.

32 *Albanian Crime Story: Hostage to the Cocaine Supply Chain*, paru dans *Balkan Insight*, 1/07/21, par Klodiana Lala, <https://balkaninsight.com/2021/07/01/albanian-crime-story-hostage-to-the-cocaine-supply-chain/>, consulté le 11/11/2021.

Initiée par la police d'État italienne depuis 5 ans, l'Opération « Los Blancos <sup>33</sup> » se concrétise en septembre 2021 par le démantèlement complet du groupe criminel albanophone dénommé « KOMPANIA BELLO ». Avec l'appui d'EUROPOL et d'EUROJUST, une opération majeure impliquant les autorités judiciaires et répressives de dix États a conduit à l'interpellation de 20 personnes suspectées de trafic international de produits stupéfiants, d'actes de violence et de meurtre. Préalablement, d'autres opérations avaient conduit à l'arrestation de 84 personnes en Europe comme en Équateur. Près de quatre tonnes de cocaïne et plus de 5,5 millions d'euros en numéraire avaient été saisis à cette occasion.

Cette enquête révèle le mode opératoire élaboré par « KOMPANIA BELLO » dans l'importation de cocaïne à destination du marché européen. Recherchant l'autonomie, elle contrôlait l'ensemble de la chaîne logistique, de l'expédition et de l'affrètement de produits stupéfiants depuis l'Amérique du Sud jusqu'à leurs introductions sur le marché en Europe.

Cette organisation criminelle est, donc, en contact direct avec les cartels sud-américains en charge du contrôle de la production. De ce fait, elle réalise des économies d'échelle qui impactent le marché européen. Cela se traduit par un accroissement de la pureté du produit et une baisse notable des prix, notamment, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas. En fait, les Albanais exploitent des relations anciennes nouées avec la mafia italienne 'Ndrangheta qui les employait déjà comme hommes de main. De plus, rompus aux trafics illicites, ils bénéficiaient d'une expérience avérée de la logistique internationale qu'ils ont appréhendée par la mer Adriatique réputée être route maritime de contrebande entre l'Italie et l'Albanie.

De fait, « KOMPANIA BELLO » a mis sur pied un système intégré d'importation de grande quantité de cocaïne à haut degré de pureté. Les procureurs italiens en charge de l'instruction de la procédure ont évoqué à ce titre « une fédération criminelle transnationale composée de 14 gangs albanophones ».

Un ressortissant albanais âgé de 40 ans, Dritan Rexhepi<sup>34</sup>, dirigeait l'organisation criminelle depuis sa cellule d'un centre de détention en Équateur. Il négociait l'achat de grande quantité de cocaïne en direct avec les cartels colombiens grâce à des moyens de communication cryptée opérée par ENCROCHAT. Puis, il organisait l'affrètement des cargaisons depuis les ports sud-américains à destination de l'Europe. Il s'appuyait sur des complices établis au Royaume-Uni, au Pays-Bas et en Albanie qui acheminaient la drogue sur les lieux de vente au moyen de véhicules équipés de cache sophistiquée.

Généralisant des millions d'euros de liquidité, ce trafic illicite nécessite un système financier informel de transfert de valeur<sup>35</sup>. Établi hors du système bancaire conventionnel, il repose sur le principe de la confiance et évite le transfert de liquidité entre acteurs d'une transaction souvent d'envergure internationale.

33 EUROJUST, <https://www.eurojust.europa.eu/publication/operation-los-blancos-dismantling-one-europes-most-active-albanian-cocaine-trafficking>, consulté le 11/11/2021.

34 Originaire de la cité portuaire adriatique de Vlora (2<sup>e</sup> port de commerce albanais, situé à 100 kilomètres au sud de Tirana), il est connu dans de nombreux pays européens mais aussi d'Amérique du Sud pour son implication dans des trafics internationaux de produits stupéfiants mais aussi pour des actes de violence. Il est condamné, par exemple, en Albanie pour le meurtre d'un officier de police. En 2014, il est interpellé et condamné à 14 ans de prison en Équateur.

35 Ou IVTS (*Informal Value Transfer System*).

Le mécanisme du blanchiment des fonds était adossé à un dispositif de transfert physique ou traçable de fonds alternatif d'origine chinois connu sous l'appellation de « *fei ch'ien*<sup>36</sup> ». Les utilisateurs de ce système déposent des fonds dans une « agence » du réseau établi dans un pays. Un autre opérateur retire le montant équivalent ailleurs dans le monde et le transmet au destinataire initialement prévu. Ne laissant pas de trace révélatrice, « KOMPANIA BELLO » aurait, ainsi, blanchi plusieurs millions d'euros par le « *fei ch'ien* ».

### **« *Groupe America* », symbole de la *Balkan Connection* en Amérique du Sud<sup>37</sup> ?**

Le serbe Zoran Jaksic a été arrêté le 17 juillet 2016 au Pérou, dans le département de Tumbes alors qu'il tentait de franchir la frontière avec l'Équateur. Il est connu comme étant l'une des figures historiques de « *Groupe America* », une organisation criminelle très réputée d'Europe de l'Est, spécialisée dans l'importation de cocaïne en Europe à travers l'Atlantique. Il prend en charge les approvisionnements directement auprès des producteurs péruviens qui ne disposent pas de filières en propre capables d'exporter la poudre blanche vers les marchés de consommation. Jaksic a, ainsi, été introduit auprès des trois plus grandes familles péruviennes contrôlant la production. Les cultivateurs conditionnent simplement les feuilles de coca qu'ils convoient ensuite à Lima. Agissant « sous les radars », en totale discrétion, le tour de force de « *Groupe America* » a été de jouer le rôle de l'exportateur et du metteur sur le marché européen de tonnes de cocaïne. Du fait de ses multiples implantations à travers le monde, il s'est imposé comme un intermédiaire de choix, pourvoyeur de services au profit d'autres organisations criminelles. Particulièrement flexible, il se montre réactif à toutes les situations, même les moins prévisibles. Ainsi, le 28 janvier 2009, Jaksic apprend de la bouche d'un homme d'équipage « fidélisé » en poste à bord du MV SENATOR le changement de propriétaire de ce navire à bord duquel est convoyé une cargaison de cocaïne d'une valeur marchande estimée à plus de 8,2 millions de dollars US. Le nouvel armement décide, à cette occasion, de changer d'équipage. Or, Jaksic disposait d'une complicité chargée de sécuriser cette importation. Avec un préavis inférieur à deux jours, il parviendra à créer une solution de récupération du fret illicite au sein du port de Durban en Afrique du Sud alors qu'initialement il n'y disposait d'aucun contact. Zoran Jaksic, une force de la nature de deux mètres de haut, se dissimulait sous une quarantaine d'alias, multipliant les nationalités sur ses passeports. Il était recherché par les polices argentines, grecques et péruviennes. En avril 2019, il a été condamné à 25 ans de prison.

Depuis au moins 2009, Zoran Jaksic est implanté, avec des compatriotes, en Amérique du Sud afin de se livrer au commerce de la cocaïne. Des interceptions téléphoniques révèlent des transactions de 3 tonnes de cocaïne destinées en partie au port d'Anvers, en Belgique. Il est aussi connu pour avoir « liquéfié » la cocaïne afin de la dissimuler dans des bouteilles de vins argentins destinées au marché européen. Selon des rapports policiers, cette organisation criminelle est parvenue à contrôler la majorité des acheminements illicites de cocaïne au départ de l'Amérique du Sud à destination de l'Europe.

36 Ou « *argent volant* » en langue chinoise. Au Moyen-Orient, cela s'appelle l'« *hawala* » ou « *Black Peso Exchange* » en Amérique du Sud.

37 *Insight Crime* paru le 15/09/2016, *Arrested Serb Highlights South America's Balkan Connection*, <https://insightcrime.org/news/analysis/arrested-serb-highlights-south-americas-balkan-connection/>, consulté le 27/11/2023.

L'envergure de cette organisation est difficile à établir avec précision. Toutefois, il lui est imputé un volume de saisies évalué à plus de 5 tonnes en vingt ans sur douze pays différents. Combien de voyages n'ont-ils pas été décelés dans le même temps ?

Le chiffre d'affaires de *Groupa America* est difficilement évaluable. Néanmoins, il est admis qu'il est en mesure d'acheter une tonne de cocaïne au Pérou pour 1,7 million et de la revendre en Europe à plus de 40 millions de dollar US. Certes, les coûts d'exploitation gagent une partie des frais fixes mais le bénéfice reste néanmoins impressionnant. D'autres activités criminelles sont imputables à cette organisation balkanique comme des meurtres commis aussi bien en Europe qu'en Amérique du Sud.

Par ailleurs, des ressortissants de pays balkaniques sont aussi fortement impliqués dans ce commerce illicite international. Il s'agit de Monténégrins, de Bosniaques, de Croates ou de Serbes. La tendance observée depuis les années 2018-19 est au renforcement de leur participation comme le suggèrent les interpellations comme les saisies opérées. Les Monténégrins émergent de manière prédominante dans ce paysage.

### **MV ARESSA<sup>38</sup>, prémises d'une filière balkanique d'importation de cocaïne en Europe ?**

Le MV ARESSA, cargo battant pavillon de la Russie, appareille, en février 2020, pour le port grec de Thessalonique depuis le Surinam *via* le port de Guaranao au Venezuela. Suite à des enquêtes de police facilitées par la coopération policière internationale<sup>39</sup>, il a été intercepté, le 25 février, par une équipe mixte constituée des garde-côtes des Pays-Bas et de Colombie, dans les eaux d'Aruba<sup>40</sup>. Les fouilles opérées à bord amènent la découverte de 5 tonnes de cocaïne. Plusieurs membres d'équipage de nationalité monténégrine ont été interpellés dans le cadre du démantèlement d'un trafic international de produits stupéfiants. Cette enquête avait débuté en Macédoine, en février 2020, quand un kilogramme de cocaïne avait été saisi, dissimulé dans des caisses de banane dans un entrepôt de fruits et légumes en banlieue de Skopje. Il provenait d'Albanie.

Au-delà du seul marché européen pour lequel plus de 30 % des importations de cocaïne leurs sont imputées, ces organisations balkaniques ouvrent de nouvelles perspectives de trafic en Océanie comme en Asie comme l'énonce EUROPOL. Pour ce faire, elles s'appuient sur des réseaux criminels locaux qui se chargent, à l'heure actuelle, de la mise sur le marché. Quand auront-elles la capacité d'agir en autonomie dans ces contrées ? Leur implantation

38 <https://balkaninsight.com/2020/02/26/montenegrin-crew-of-cocaine-ship-arrested-in-caribbean/>, consulté le 28/11/2021.

39 Royaume-Uni, Monténégro et Serbie.

40 Île néerlandaise de la mer des Caraïbes, située au large du Venezuela, elle fait partie des petites Antilles. Aruba est un État autonome du Royaume des Pays-Bas depuis 1986.

dans ces territoires lointains comme leur implication dans les chaînes logistiques régionales méritent d'être suivies avec la plus grande attention. Ces consortiums criminels inter-réseaux communautaires sont une tendance nouvelle observée aussi sur le marché européen. Des alliances de circonstance entre albanophones, français, italiens, turcs sans omettre les filières sud-américaines émergent dans un contexte de pleine concurrence au sein des opérateurs criminels.

#### 4.2. Les cartels sud-américains toujours actifs en Europe ?

Toutefois, les cartels sud-américains issus des pays producteurs ont également implanté des « succursales » en Europe pour contrôler l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement alimentant le marché de la cocaïne sur le Vieux Continent. Ils souhaitent tirer profit des prix élevés en vigueur sur les marchés européens afin d'accroître leurs profits financiers. Toutefois, leur présence demeure limitée. D'ailleurs, il est observé des connexions étroites avec des organisations criminelles européennes sous forme de « consortium ». Ces « Latinos » réceptionnent les produits dans les ports, s'assurent des livraisons aux « européens » et contrôlent la collecte des paiements. Ils jouent un rôle clé aussi dans la liaison avec les prestataires des opérations de blanchiment d'argent. Certaines de ces organisations exercent une fonction de service réalisée sous couverture au sein des trafics internationaux au bénéfice de cartels sud-américains. Ayant évolué dans leurs activités criminelles, ces *Oficinas de Cobro* ou de *Envigado*<sup>41</sup> constituent des agences de recouvrement des dettes implantés en Europe.

C'est le cas des cartels colombiens qui se sont implantés dans des lieux clés pour le commerce de la cocaïne dans l'Union européenne, comme l'Espagne, la Belgique ou les Pays-Bas. Ces représentants intermédiaires supervisent l'arrivée des expéditions, la livraison aux clients et le recouvrement des paiements. Par ailleurs, les organisations mexicaines sont aussi très actives sur l'ensemble de la chaîne logistique. Elles proposent un système intégré, en particulier, sur quatre segments distincts :

- le trafic lui-même : fourniture des précurseurs, transformation de la coca en drogue, stockage, transport et distribution ;
- la sécurité des opérations : elles disposent de « services » dédiés comme des tueurs professionnels appelés les « *sicarios* » ;
- l'assistance juridique en cas de procédure judiciaire ;
- les opérations financières (paiement, blanchiment et investissements).

<sup>41</sup> InSight Crime 28/10/2020, *Oficina de Envigado*, <https://insightcrime.org/colombia-organized-crime-news/oficina-de-envigado-profile/>, consulté le 25/11/2021. L'*oficinas de Envigado* est à l'origine un cartel de drogue colombien agissant initialement dans la région de Medellín. Il a été créé par Diego Murillo Bejarano.

Au total, l'implication précise des organisations criminelles sud-américaines mérite encore d'être davantage approfondie afin de mieux comprendre les dynamiques du marché européen. Quel est le rôle exact joué par l'Union européenne dans le modèle économique des cartels sud-américains ? Quel est le degré d'implication de ces cartels dans les importations de cocaïne ? Quel est leur rôle dans les choix logistiques observés, soit des transatlantiques soit des routes comportant des escales successives ? Quels sont les accords entre les producteurs et les acheteurs européens, notamment, ceux implantés dans les zones de culture ?

## *5. Quels impacts du narcotrafic sur les villes portuaires ?*

### **5.1. Un sujet de recherche à approfondir**

S'interroger sur l'impact du narcotrafic sur l'ordre public des villes portuaires est un sujet particulièrement sensible : il évoque les questions liées à la qualité de vie, à l'attractivité et à la compétitivité commerciale de la place portuaire. Il questionne la gouvernance à la fois de l'activité portuaire mais aussi celle de l'espace urbain contigüe. Au regard de ces enjeux essentiels, il s'agit donc d'un thème de recherche à approfondir car les destins de la ville et du port sont intrinsèquement liés. L'impact du narcotrafic sur la ville portuaire s'est imposé récemment quand ses manifestations violentes ou financières (produit du blanchiment par exemple) se sont exprimées hors des limites du port et se sont déportées sur le territoire adjacent (zone industrialo-logistique, aire d'habitation). En effet, les menaces liées au terrorisme comme au trafic d'êtres humains ont légitimement préoccupées les autorités, notamment sur l'espace de l'Union européenne.

### **5.2. Ségrégation des espaces mais une communauté de destin ?**

Cette démarche innovante impose un double effort préalable : une mise en perspective des relations ville-port (ou port-ville) mais aussi une contextualisation de la menace criminelle internationale. Tributaire de l'histoire et de choix de gouvernance, ces cités si singulières obéissent à plusieurs schémas qui influent sur les impacts de cette criminalité organisée.

**Figure 26. Nature des relations port – territoire sous l’angle de la criminalité (locale/ internationale)**

Source : réalisé par l’auteur

Typologie du port	Interactions avec le territoire	Relations avec la délinquance locale	Relations avec la criminalité organisée internationale	Interactions délinquance locale / criminalité organisée
<b>Port intégré</b>	Fortes avec le tissu local (production, infrastructures), ouverture sur l’international	Territoire de prédilection des activités illicites	Existantes mais en opportunité principalement en flux secondaires ( <i>feederling</i> )	Inexistantes
<b>Port connecté</b>	Existantes mais priorité donnée au contexte socio-économique global et international	Faibles	Fortes et construites, concentrées sur le flux international par contamination ou flottes affrêtées	Possibles
<b>Port isolé</b>	Inexistante, car concentrées sur l’écosystème socio-économique mondial	Inexistantes		Inexistantes

La question posée invite, ainsi, à approfondir les modalités de construction des espaces portuaires et celles du territoire adjacent. Le port est un nœud infrastructurel stratégique vers lequel convergent des flux multimodaux. C’est aussi un double point frontière : intérieure au sein de l’UE, mais aussi extérieure avec le reste du monde. Ce régime juridique emporte des conséquences sur la mobilité des personnes (régime du visa) et des biens (législation douanière) qui sont exploitées à dessein par la criminalité organisée. Les dispositions des conventions internationales post-11 septembre (code ISPS) ont contribué à renforcer la dimension sécuritaire (contrôle des accès, grilles, postes de contrôle, agents de sécurité publique dédiés...) pour les connections internationales. Dans les faits, l’espace portuaire est devenu inaccessible aux résidents de la ville portuaire sauf autorisation dûment obtenue. Les dispositifs et processus opérationnels ont vocation à rendre étanche les terminaux à conteneurs et les quais de chargement. Cette ségrégation des espaces portuaires et urbains est devenue un facteur de régulation et d’intégration sélective des circuits de l’économie mondiale. C’est enfin la porte d’entrée vers les marchés de

consommation internationaux. En un seul point sont donc cristallisées des tensions vives entre organisations criminelles entre elles mais aussi face aux opérateurs portuaires et maritimes. L'accès au port constitue une étape clé dans la chaîne de valeur pour les courtiers en cocaïne. Dans un contexte de forte concurrence, il met en frottement des flux mondiaux de marchandises insérés dans une dynamique irréversible et des sites fixes, point de contrôle douanier et point d'éclatement des flux marchands. La priorité commerciale est donnée à la fluidité des flux physiques comme immatériels, renforcée par des logiques sécuritaires de confinement sociaux et spatiaux. C'est dans ce cadre qu'interagissent des organisations criminelles d'envergure locale et internationale. Elles se manifestent ostensiblement dans l'espace urbain adjacent, en particulier dans les zones logistiques et industrielles qui facilitent le camouflage de l'illicite dans des activités licites.

### **5.3. La face émergée d'un écosystème polycriminel**

Le narcotraffic engendre des conséquences visibles sur les villes portuaires qu'elles soient situées au départ comme destinataires des flux marchands licites et illicites. Nous porterons notre regard sur les atteintes manifestes à l'ordre et à la paix publique en lien avec l'activité portuaire. Nous écarterons de fait les faits relatifs à la cession, à la vente et à l'usage de substances illicites dans ces espaces singuliers et autres faits de délinquance générale non liés étroitement aux activités de trafics illicites.

Le narcotraffic par voie maritime génère principalement des atteintes aux personnes du type séquestration, violence, ... jusqu'à l'homicide. L'enjeu majeur est le suivi physique du fret illicite à l'embarquement comme au déchargement dans les zones portuaires. Enfin, une délinquance financière prospère dans les cités portuaires, bien souvent discrètement, mais, parfois, aussi, de manière ostensible. Ce capitalisme criminel s'exprime alors dans le blanchiment de fonds au travers de placement dans l'immobilier (logements, locaux commerciaux ou industriels, ...) ou par des montages financiers complexes rendus possibles par la création de sociétés-écran qui facilitent l'opacification des opérations financières de placement. Ainsi, de telles activités économiques et financières peuvent expliquer, en partie, le dynamisme économique de régions côtières. De manière plus prosaïque, il est relevé<sup>42</sup> le train de vie très (trop ?) confortable de pêcheurs comme par exemple dans le secteur de la pêche maritime artisanale au nord de l'Équateur. Ces derniers s'affichent désormais au volant de véhicules de luxe de manière inhabituelle et, donc, provocante. L'aisance financière est liée à leur implication dans l'exportation de la cocaïne vers les îles Galápagos ainsi qu'à des détournements de subventions publiques attachées au carburant.

<sup>42</sup> OECE, rapport cité.



Au total, émerge une délinquance spécifique décorrélée de la ville qui héberge les installations portuaires. Cette criminalité importée est constituée d'acteurs internationaux missionnés pour accomplir une tâche dédiée. Les auteurs ne sont pas implantés localement de manière pérenne mais appartiennent à des organisations d'envergure qui exploitent les facilités logistiques disponibles. L'exemple du PCC brésilien qui ouvre des comptoirs en Europe, en Afrique voire en Asie illustre cette tendance à la désintermédiation, en assumant une certaine autonomie stratégique sur les théâtres d'opération criminelle situés « outre-mer ». Cela n'exclue pas des rivalités et des luttes sur le contrôle du territoire de la ville portuaire. Les interactions entre ces organisations projetées dans la ville portuaire et les structures locales sont de nature diverse :

- indifférence : chacun « travaille » sur un segment autonome ;
- coopération : les « locaux » facilitent et agissent en intermédiaire pour les « projetés » ;
- rivalité exprimée sur le territoire ou sur le produit lui-même.

Les autorités publiques doivent alors décrypter la composition du tissu criminel *in situ* afin de déterminer les modalités des interactions à envisager entre acteurs criminels. La détection des flux « entrants » (arrivée de ressortissants de tels pays ou déjà connus pour des activités délictuelles), les lieux de résidence et l'attitude... constituent autant de prérequis facilitant la perception.

#### **5.4. L'Amérique du Sud ou la concentration du risque**

Bonnaventure, ville portuaire de la côte Pacifique de la Colombie, constitue un *hub* logistique connectant la Colombie à l'Amérique du Nord comme à l'Asie, notamment pour l'exportation des produits agricoles ou miniers et l'importation de produits industriels et manufacturés. Cette agglomération a connu des scènes de violence impliquant des narco-organisations. L'extension des terminaux a nécessité des réaménagements urbains conséquents, empiétant sur des quartiers historiques et amplifiant la ségrégation spatiale entre la ville et son port international. Au plus fort des affrontements armés, la violence s'est toujours arrêtée aux portes du port, considérées comme une ligne rouge reconnue par toutes les parties. Il s'agit de ne pas affecter le flux international des marchandises. Il apparaît alors une sorte de découplage de deux mondes sans interaction visible entre eux. Car les gangs criminels comme les narco-paramilitaires vivent de cette activité commerciale et n'ont aucun intérêt à voir ces flux distraits de ce port. Émerge alors une nouvelle géographie urbaine comportant des frontières invisibles mais très largement perceptibles et respectées par les parties prenantes.

Guayaquil, port maritime<sup>43</sup> majeur et capitale économique de l'Équateur, constitue une illustration flagrante de l'impact du narcotrafic sur un territoire. Le port est niché au fond d'une baie, à l'embouchure du fleuve Guayas, long de 680 kilomètres et possédant le bassin versant le plus important de toute l'Amérique du Sud. Il voit donc converger tous les intérêts... licites comme illicites. Pour les narco-organisations, l'enjeu principal est l'exportation de quantité très importante de produits vers les marchés de consommation occidentaux. Ainsi, cette cité est au cœur d'une guerre montante et impitoyable de territoires donnant accès au golfe de Guayaquil et, en particulier, la rivière Guayas. *Los Choneros*, *Lagartos*, *Tiguerones*, *Aguilas* alliés aux cartels colombiens, des groupes de guérilleros colombiens comme des trafiquants des Balkans, tel apparaît le panorama criminel de Guayaquil. Au-delà du morcellement des acteurs, il traduit l'internationalisation des trafics illicites et les enjeux attachés aux contrôles des accès logistiques des marchés de consommation. Ce phénomène d'atomisation du paysage criminel équatorien se traduit par des guerres intestines ébranlant le monopole des *Los Choneros* suite à l'arrivée localement d'acteurs étrangers (colombiens, balkaniques...). La violence extrême observée dans la deuxième ville du pays, forte de plus de 3 millions d'habitants, reflète la concurrence acharnée entre organisations. Elle se manifeste *in fine* par des homicides. Ainsi, selon l'Observatoire du crime organisé en Équateur<sup>44</sup>, le nombre d'homicides a doublé lors du premier semestre 2023 en comparaison avec l'année 2022. Ce sont 1 400 morts violentes qui ont été enregistrées lors du premier semestre 2023 soit le bilan annuel de l'année 2022. Le nombre d'homicides constatés à Guayaquil connaît une très inquiétante et rapide croissance : en 2006, le taux s'élevait à 6,9/100 000 habitants contrastant avec celui de 2022 avec 47,77/100 000 habitants. Ceci place, aujourd'hui, « la perle du Pacifique » à la vingt-cinquième place mondiale pour l'année 2022. Cette violence se manifeste aussi, régulièrement, dans l'univers carcéral où, à plusieurs reprises en 2021 et plus gravement en janvier 2024, des émeutes ont opposé les différents gangs de narco-trafiquants incarcérés dans les quatre prisons de Guayaquil. Le bilan pour 2021 fait état de plus d'une centaine de morts à l'occasion de plusieurs journées d'émeutes. Les réalités de la narco-concurrence internationale n'ont désormais pas de frontières en Équateur où des institutions sanctuarisées ne parviennent pas à confiner les luttes intestines hors de ces espaces.

43 7 000 conteneurs de bananes sont exportés vers l'Europe et les États-Unis depuis le port de Guayaquil par jour pour une valeur annuelle avoisinant 3,3 billions de dollars.

44 Cet observatoire a été créé en 2023 par le Département d'État américain/Bureau International des Affaires intérieures et anti-drogues et par la Fondation Panaméricaine de Développement. Rapport *Caracterización del crimen organizado*, <https://oeco.pdf.org/caracterizacion-del-crimen-organizado-en-ecuador/>, consulté le 07/12/2023.

### 5.5. L'Europe du Nord face aux réalités sud-américaines

La Rangée Nord-européenne n'est pas épargnée par l'importation d'une violence liée au narcotraffic au sein de ses cités portuaires de premier rang. Elle implique deux réalités différentes, certes complémentaires, mais aux logiques divergentes :

1. assurer la récupération du fret illicite sur les installations portuaires à l'issue de l'expédition maritime qui a immobilisé un capital très important en valeur durant plusieurs semaines. C'est la logique du grossiste qui s'assure de la bonne livraison de ses biens ou commandes ;
2. garantir la bonne mise sur le marché local voire régional et sa commercialisation auprès de semi-grossistes.

Nous nous intéresserons au premier cas en lien immédiat avec le sujet du narcotraffic maritime. Le recours illégitime à la violence physique, armée ou psychologique s'explique par la cristallisation des tensions sur le moment clé de la livraison du fret après un temps long de « boîte noire » qui impose une perte de contrôle physique de son bien lors de la traversée transatlantique. Les risques et menaces réels ou réellement évalués sont à la hauteur de la promesse de gain attachés à cet investissement. Il s'agit de risques propres à toute expédition maritime (perte en mer de / des conteneur(s) contaminé(s), vol lors des phases de manutentions logistiques, détournement du navire sur un autre port, avarie mécanique, etc.). Puis, la malveillance liée à la concurrence avec d'autres structures criminelles ou même des comportements de collaborateurs infidèles est aussi à envisager. Sans négliger les opérations étatiques fondées sur du renseignement policier ou douanier.

La violence aux abords des installations portuaires exerce plusieurs fonctions dans ce commerce illicite :

- un rôle de police interne à l'organisation adressé aux « collaborateurs ». Elle est destinée à s'assurer de leur parfaite loyauté, de leur entier engagement et de leur totale discipline à la hiérarchie criminelle ;
- un rôle dissuasif à l'attention de la concurrence criminelle, en neutralisant toute velléité de « carotter » ou de s'appropriier les produits ;
- un rôle de fidélisation des agents privés ou publics « recrutés » au sein de la chaîne logistique portuaire. Il s'agit de sceller par la crainte et l'intimidation le pacte de corruption des opérateurs des portiques, des agents en charge de la vidéo-protection des quais de déchargement ou du contrôle des accès sans négliger les autorités publiques (douanes, police).

L'échelle des moyens disponibles est très large et variée : séduction ciblée en comblant les besoins vitaux de la personne (argent, sexe, promotion, bonne réputation, ...), intimidation verbale et psychologique à l'encontre des agents comme de leur famille ou réseau amical, violence physique voire torture, séquestration et, parfois, homicide. Cet arsenal impacte l'ordre public de la cité portuaire. En effet, ces manœuvres complexes ne demeurent pas confinées aux limites administratives de l'espace portuaire mais débordent largement sur l'espace urbain environnant. De fait, des scènes violentes ont lieu en centre-ville, dans les zones d'habitation, les zones industrielles et sur les axes routiers. L'exemple le plus illustratif est celui des chauffeurs qui – en toute bonne foi – transportent sur leur ensemble routier un conteneur vers son légitime destinataire. Toutefois, ils ignorent que ces conteneurs renferment des substances illicites dont la récupération dans la zone portuaire par l'organisation criminelle n'a pu avoir lieu. Il s'agit, donc, coûte que coûte, de reprendre possession du chargement. Les cas de séquestration des chauffeurs routiers aux abords des grands ports maritimes sont fréquents. Ainsi, au Havre, un chauffeur routier a été kidnappé à Gonfreville-l'Orcher (Seine Maritime) à la sortie de la zone portuaire, près du terminal conteneurs, le 1<sup>er</sup> octobre 2021. Vers 08h30, le conducteur d'un ensemble routier a été contraint par un commando armé de stopper sa course. L'un des malfaiteurs s'est emparé du véhicule afin de l'isoler et de procéder à la récupération de 687 kilogrammes de cocaïne répartis au milieu de cartons de crevettes en provenance d'Équateur. Ce convoi a pu être intercepté par la gendarmerie. C'est un exemple illustratif mais guère exceptionnel.

La situation emblématique de l'emprise des narco-trafiquants dans l'espace public est illustrée par l'action de la Mocro-Maffia dans les ports néerlandais et belges. Celle-ci a été rendue célèbre au grand public lors de la publication, en 2014, d'un roman intitulé « Mocro-Maffia » par un auteur néerlandais, Marijn Schrijver. Apparue dans les années quatre-vingt-dix, cette pieuvre criminelle est constituée par des organisations criminelles de type mafia composées en majorité de « mocro » c'est-à-dire de ressortissants marocains émigrés au BENELUX. Sa devise est explicite : « *Wie praat, die gaat* » ou « Celui qui parle mourra ». Souvent issues de la région du Rif marocain, elles sont spécialisées dans le trafic de produits stupéfiants (cocaïne, drogues de synthèse). Elles sont parfaitement insérées et dominantes dans l'économie souterraine de la drogue à l'échelle internationale.

Montant en puissance de manière irrésistible, elle marque son territoire et sa détermination par un recours décomplexé à la violence. Elle s'illustre, notamment, par des homicides de personnalités en vue (avocat<sup>45</sup>, homme

45 Derk Wiersum assassiné en septembre 2019. Il était le conseil d'un truand repent qui accepta de témoigner contre la Mocro Maffia.

politique, journaliste<sup>46</sup>) mais aussi par des règlements de compte en milieu ouvert. Après les importations de résine de cannabis, l'organisation s'est, en effet, spécialisée dans la cocaïne beaucoup plus rentable d'autant plus qu'elle a réussi à tisser des liens étroits avec les producteurs sud-américains. Pour en faciliter les importations, la Mocro Maffia s'est aussi imposée dans les ports de la Rangée Nord-européenne, en particulier en Belgique (Anvers) et aux Pays-Bas (Rotterdam). Usant de corruption, d'intimidation ou de violence, elle a ainsi gagné la maîtrise des rouages clés de la logistique portuaire. Les saisies très importantes régulièrement opérées par les services de sécurité des pays de la Rangée au sein des ports témoignent à sa manière de l'intensité supposée des flux illicites. La violence s'exprime sur la voie publique, impliquant de fait de nombreuses victimes collatérales au sein de la population et de l'écosystème portuaire. Car le moteur de l'action de la Mocro Maffia est ... la peur qui permet d'obtenir *in fine* les collaborations utiles aux « affaires ». Ce narco-terrorisme vise à faire taire les témoins bavards mais aussi à dissuader les autorités publiques ou morales d'exercer leur fonction. Ces méthodes et le climat de chape de plomb qu'il distille n'ont rien à envier à ce qui est constaté actuellement dans certains pays d'Amérique latine ou centrale. Les récentes opérations judiciaires menées au niveau européen ont permis d'« écouter » les plus grands trafiquants en infiltrant des réseaux de téléphonie chiffrée. C'est ainsi que des chambres de torture aménagées dans des conteneurs ont été découvertes aux Pays-Bas ou que des assassinats ont pu être ainsi déjoués.

---

<sup>46</sup> Le journaliste d'investigation Peter R. de Vries le 15 juillet 2021. Après une fusillade en centre-ville d'Amsterdam le 6 juillet. En juin 2018, deux médias, Panorama et De Telegraaf, avaient fait l'objet d'une attaque à la roquette et à la voiture bélier suite à des reportages documentés dénonçant cette organisation criminelle.



# L'infrastructuration des relations internationales : le port, le navire et les EVP

La maritimisation des économies se traduit par une infrastructuration des relations internationales au travers des ports, des navires et du conteneur, cette amphore du XX<sup>e</sup> siècle (1). Elle génère une reconfiguration de l'échiquier maritimo-portuaire (2) qui a des conséquences en matière de sûreté (3) et de capitalisme maritime (4).

## *1. Une « logistisation », fille de la globalisation*

La globalisation internationale a engendré une « logistisation<sup>1</sup> » des relations internationales fondées sur le primat économique au cœur des échanges marchands. Ce néologisme décrit bien la révolution logistique silencieuse qui s'est opérée dans notre économie. Elle a été encouragée, il est vrai, par une autre révolution. Une révolution « digitale ». Elle interconnecte les acteurs où qu'ils soient à la surface du globe et autorise un échange instantané et en grande quantité de données. Par sa puissance, elle décuple les capacités organisationnelles de l'homme dont les limites sont vite apparues comme un véritable frein à une expansion pensée comme infinie. Le désarroi des opérateurs de 50 000 terminaux gérés par Maersk à la suite du chiffrement des systèmes d'information par le rançongiciel NOTPETYA, le 27 juin 2017, a été, à ce titre, révélateur de la dépendance aux supports digitaux dans la gestion des conteneurs. S'est ainsi dessinée au fur et à mesure une nouvelle répartition des rôles au sein d'une économie-monde unifiée. Des pays jouent avec brio le rôle de l'usine ou de l'artisan au bénéfice des foyers de consommation occidentaux insatiables en matières premières et en produits transformés tandis que d'autres assurent méthodiquement le rebond des flux en triant, avec une granulométrie grossière, les biens « mis en boîte » ou alimentent en fluide énergétique une flotte mondiale de plus en plus gourmande. D'ailleurs,

---

<sup>1</sup> *La Logistisation du monde*, A. Rouquet, N. Fabre Coste, PUF, 2019.

ce mouvement irréfragable de la maritimisation des échanges marchands internationaux s'accompagne de l'émergence de nouveaux pôles logistiques mondiaux et de la mise en service de vecteurs dont les capacités d'emport et l'allonge géographique s'avèrent toujours plus importantes.

### 1.1. Le monde mis en boîte

Les conteneurs parallélépipédiques en acier équivalent vingt pieds ou quarante pieds sont devenus l'unité de base du commerce international fortement maritimisé puisque 90 % des flux de marchandises sont acheminés par les océans. Aujourd'hui, le conteneur s'impose désormais à la fois comme un engin de transport intermodal sans propulsion propre, un emballage ou super-emballage, un engin de stockage ainsi que comme une unité de manutention jusque dans l'usine. Ce trafic « porte-à-porte » des biens les plus divers (vrac, véhicule, animaux, produits congelés, matières premières ou biens manufacturés...) intègre naturellement le transport par voie maritime au sein d'une économie-monde unifiée. Cette standardisation des échanges a structuré la logistique internationale en imposant un système d'intermodalité : ce conteneur peut aussi bien être acheminé par voie routière sur des poids lourds, par voie aérienne et maritime à bord de porte-conteneurs. En effet, le transport maritime comporte de nombreux avantages pour les opérateurs de logistique, qu'ils soient licites ou illicites : faible coût du transport, capacité d'emport démultipliée en comparaison des autres modes, massification du fret, dilatation des distances dans les circulations maritimes circumterrestres. De plus, les organisations criminelles y voient aussi une dissimulation possible et une sécurité du transport du fret illicite assurée dans le gigantisme des flux dont seulement 2 %<sup>2</sup> serait contrôlés. Sur l'espace européen, 10 % des conteneurs originaires d'Amérique du Sud seraient inspectés<sup>3</sup>. Précisons qu'en terme de volume, un quart des marchandises arrivent dans les grands ports maritimes européens sous forme conteneurisée soit plus de 100 millions d'unité par an. 80 % du flux est traité par 20 % des ports européens, en particulier dans la Rangée Nord-européenne. Il faut avoir présent à l'esprit la réalité matérielle à laquelle sont confrontées les autorités publiques. Un navire marchand d'une capacité moyenne de 20 000 « équivalent vingt pieds » ou « boîtes » correspond à un équivalent ferroviaire de 120 kilomètres soit ... la distance séparant Paris d'Orléans. Cette transcription sur une modalité de transport terrestre illustre simplement le défi du contrôle physique des flux conteneurisés soumis, par ailleurs, à la pression du temps.

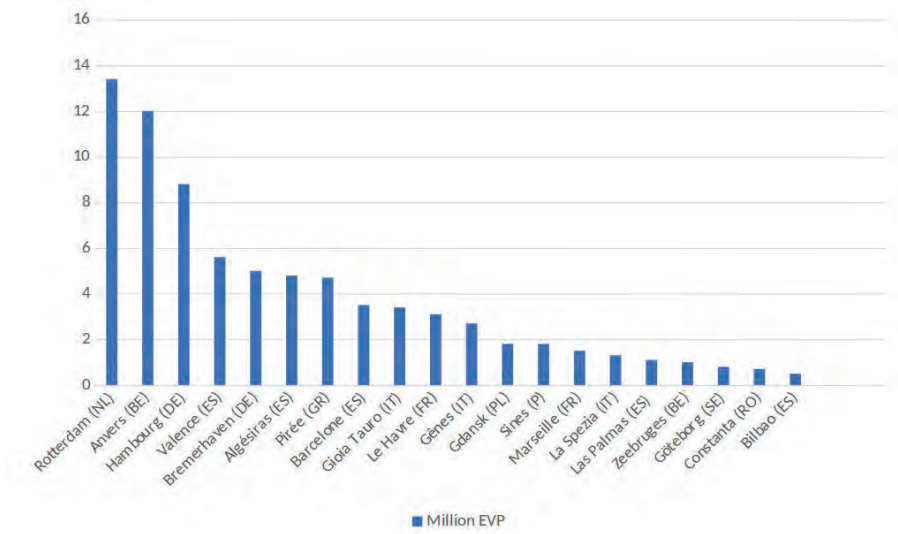
2 EU Commission – EU Science Hub, *Monitoring container traffic and analysing risk*, [https://joint-research-centre.ec.europa.eu/scientific-activities-z/monitoring-container-traffic-and-analysing-risk\\_en](https://joint-research-centre.ec.europa.eu/scientific-activities-z/monitoring-container-traffic-and-analysing-risk_en)

3 Europol, *Report of meeting with Security Steering Committee of the ports of Antwerp, Hamburg/Bremerhaven and Rotterdam*, La Haye, 25/01/2023.



### Figure 27. Volume de conteneurs manutentionnés dans les principaux ports de l'Union européenne en 2021 (en millions EVP)

Source : Eurostat. Réalisé par Guillaume MANET



Enfin, la fragmentation organisationnelle de la chaîne logistique internationale offre de multiples lacunes qu'il convient d'exploiter. D'autant plus que ces mouvements logistiques, du vecteur comme des conteneurs, s'inscrivent dans le cadre d'une chorégraphie minutieusement réglée qui ne souffre pas d'irrégularité. C'est plus de 210 000 conteneurs qui sont manutentionnés chaque jour à la surface du globe, « pesant » plus de 9 milliards de tonnes de fret maritime, par an. Soit un volume qui a doublé en vingt ans.

#### Malcom Mac Lean<sup>4</sup>,

#### « le plus grand révolutionnaire du commerce maritime<sup>5</sup> »

Malcolm Mac Lean chauffeur routier américain, a dû attendre une journée complète, assis sur un quai du New Jersey, le déchargement de la cargaison qu'il avait transportée préalablement dans son camion. Il imagine, alors, un moyen d'emballer les marchandises dans une grande boîte en acier adaptée à la fois au transport routier comme maritime. Ainsi, le chauffeur pourrait utilement être employé à sa tâche et réduire le délai des opérations de chargement - déchargement à quai.

<sup>4</sup> Malcom Purcell Mac Lean (1913-2001).

<sup>5</sup> Extrait d'un éditorial du Baltimore Sun, cité par Michael BOHLMAN, Président de l'Association ISO/TC 104 lors d'un hommage à Malcolm Mac Lean en 2002. [http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/hommage-a-malcolm-mcLean\\_inventeurgenialduconteneur\\_isotc104-2002.pdf](http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/hommage-a-malcolm-mcLean_inventeurgenialduconteneur_isotc104-2002.pdf)

De ce fait, Malcolm Mac Lean conçoit cette idée géniale : créer une unité intermodale du conditionnement du fret, compatible du camion au train en passant par le navire sans oublier l'avion. En effet, il a eu le trait de génie de désolidariser la caisse des essieux de ses camions pour en faire un engin de transport multimodal. L'histoire est connue : il acheta une compagnie maritime qu'il nomma *Sealand Corporation* et fit aménager un cargo en « porte-conteneurs ». Cette invention fut pour lui le début d'une belle prospérité professionnelle.

## 1.2. La data mise en boîte ?

Ce conditionnement satisfait l'objectif fondamental d'une chaîne logistique qui consiste à échanger la marchandise le plus rapidement et fluidement possible. De plus, cette unité de compte universelle et multimodale s'est constamment adaptée aux exigences des échanges commerciaux en proposant de nouveaux services tels que la réfrigération. En conséquence, il s'en est suivi une transformation numérique de la chaîne d'approvisionnement supposant la disponibilité croissante d'informations diverses en aval comme en amont. Ainsi, s'est généralisée une logique d'intégration élargie des acteurs évoluant dans la chaîne d'approvisionnement. Cet effort est, en effet, indispensable quand 35 millions de conteneurs s'échangent à travers le monde. Dans ce contexte, l'enjeu de la maîtrise de la filière du conteneur et de son contenu, en temps réel, devient stratégique au cœur de la chaîne de valeurs. Capturer des données en temps réel est impératif à la fois pour les opérateurs logistiques mais aussi pour les propriétaires du fret transporté. Sans pour autant négliger le client qui produit, bien souvent, à flux tendu. La maîtrise de ces informations essentielles est un critère de compétitivité. À tous les maillons de la chaîne. C'est ainsi que le monde maritime est entré dans l'ère de l'Internet des Objets (IoT) dans un objectif d'amélioration de la gestion des chaînes d'approvisionnement, dans l'exigence de l'intégrité des biens transportés et, *in fine*, dans l'anticipation des opérations logistiques. Ainsi, le projet *smart container* produit un conteneur connecté par un boîtier intégré. Il communique *via* un relais placé sur le navire ou bien dans le port. En temps réel, ces informations sont transmises par satellite ou par le réseau GSM. Elles sont, ensuite, diffusées aux clients sur smartphone ou en ligne. Ces installations IoT apportent deux fonctionnalités essentielles :

- l'identification de la localisation et la transmission de paramètres physiques comme la température, les vibrations, les ouvertures de porte, ... ;
- la modification des paramétrages à distance (réglages des températures ou dégivrage par exemple).

Ainsi, le *smart reefer container* ou conteneur réfrigéré partage à distance les conditions et le statut des marchandises réfrigérées durant tout le transport. Il communique les coordonnées GPS, les courbes des températures ou de gaz, le reporting de biens d'autres indicateurs par une

technologie GPS, la détection des anomalies, le paramétrage d'alerte, le taux d'humidité, l'intensité des vibrations, le suivi des opérations de manutention (chargement/ déchargement).

De multiples applications émergent qui, toutes, améliorent la qualité de service. Les environnements en atmosphère contrôlée imposent le suivi rigoureux de la teneur en oxygène, en dioxygène de carbone ou encore en nitrate. Si les fourchettes acceptables définies par l'exploitant sont dépassées, alors des mesures correctives peuvent être rapidement prises comme la modification du plan de chargement. La pleine connaissance du poids des unités comme leur contenu concourt à une meilleure gestion des opérations d'emportage/dépotage à quai. Elle contribue à une meilleure performance dans la préparation du navire ou dans la gestion de la flotte des conteneurs.

Enfin, la numérisation des conteneurs apporte une réelle plus-value dans l'évaluation du risque et dans la compliance. À distance et en temps réel, il permet aux clients de s'assurer du strict respect des dispositions du contrat de transport. Le suivi de la route du navire permet d'anticiper le risque de sûreté en contrôlant, par exemple, l'exécution physique du transport, en s'assurant, de l'absence de navigation dans une zone d'exclusion soumis à embargo ou à risque géopolitique, en anticipant les secteurs où sévit encore la piraterie. Dans ce contexte, cette recherche de transparence dans une *supply chain* interconnectée, intelligente et souple confère visibilité et prédictibilité. Pour autant, il convient d'appréhender ces réels progrès observés dans la traçabilité du fret maritime à l'aune de la malveillance. Ces technologies numériques sont susceptibles de fragiliser les chaînes d'approvisionnement par les vulnérabilités qu'elles présentent assurément. Le vol de données, leur ré-emploi à des fins criminelles, le chiffrement des systèmes d'information, la perte de contrôle des mobiles suivis ou la falsification des données transmises constituent autant d'illustrations du risque cyber appliqué à la gestion des conteneurs. Cette analyse mérite d'être réévaluée par la multiplicité d'acteurs caractéristiques du secteur maritime. La maîtrise de ces *data* est un avantage stratégique embrassant l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Aussi, à l'image d'autres secteurs d'activité, inscrire ces biens précieux sur la chaîne de blocs ou *blockchain* apparaît comme une alternative, gage d'intégrité et de traçabilité dans l'intérêt de chacun des maillons. Cette technologie de registres décentralisés est, en effet, réputée traçable, infalsifiable et fiable.

### **1.3. Le porte-conteneurs, symbole du gigantisme maritime**

Les navires-citernes ou porte-conteneurs constituent l'instrument fondamental de l'infrastructure des relations internationales. Par eux seuls, ils symbolisent le gigantisme d'une économie toujours plus insatiable.

Désormais, le génie humain a repoussé les limites techniques de la matière et défie « Dame nature » qui, malgré tout, rappelle, régulièrement, sa puissance au travers des aléas climatiques maritimes (tempête, ...) et, en retour, ... la petitesse de l'Homme.

### L'ère du gigantisme du transport maritime

Le porte-conteneurs CMA-CGM Jacques SAADE, le fleuron du champion français, a été mis en service le 23 septembre 2020 sur la ligne FAL 1 (*French Asia Line*) dont l'aller-retour est effectué en 84 jours. Long de 400 mètres, d'un tirant d'eau de 16 mètres, sa capacité d'emport de conteneur s'élève à 23 000 EVP. Son empreinte énergétique a été réduite par une motorisation au GNL mais aussi avec un hydrodynamisme avancé grâce à une étrave droite avec bulbe intégré. Il est le premier d'une série de 8 sister-ships immatriculé au Registre international français (RIF).

## 2. Une reconfiguration de l'échiquier maritimo-portuaire contemporain ?

La reconfiguration de la flotte de commerce a véritablement redessiné l'ensemble de l'échiquier maritimo-portuaire contemporain. Les armements sont des acteurs économiques hyper-puissants qui modélisent, selon leur intérêt, les centres de gravité économique. L'exemple du détroit de Gibraltar permet d'appréhender concrètement ces nouvelles réalités et d'en mesurer les conséquences, notamment en matière de sûreté.

Cet observatoire privilégié de l'infrastructuration des relations commerciales puise ses racines dans l'ouverture du canal de Suez en 1869 qui devient un goulet incontournable de la navigation maritime entre l'Asie et l'Europe. Suez et, de fait, Gibraltar deviennent des points de passage sur la route des Indes, livrant à la fois les biens manufacturés asiatiques comme le pétrole arabo-persique. Toutefois, à la fin des années 1980, l'armateur danois Maersk<sup>6</sup> considère le port d'Algésiras comme le pivot mondial structurant le flux conteneurisé empruntant la voie maritime. Gagnés sur la mer par d'imposants travaux maritimes, des dizaines d'hectares de quai<sup>7</sup> deviennent, ainsi, en Méditerranée un lieu d'escale incontournable pour les plus grandes flottes commerciales du monde engagées sur l'autoroute maritime Est-Ouest, trait d'union entre la région Indopacifique et l'Atlantique. Mieux encore, ces installations portuaires se spécialisent en devenant à la fois une zone de stockage- redistribution des conteneurs à l'échelle internationale ainsi

6 En 1975, l'armement Sealand s'implante à Algésiras suivi de Maersk en 1986 et du coréen Hanjin en 2010.

7 Le terminal Juan Carlos dédié à Maersk s'étend sur une superficie de 69 hectares tandis que Hanjin opère le terminal Isla Verde Exterior de 121 hectares.

qu'une zone de ravitaillement en fluides nécessaire à la navigation maritime (huile, carburant, eau). Actuellement, le port d'Algésiras est le deuxième port espagnol, se classant le 34<sup>e</sup> port de conteneurs au niveau mondial<sup>8</sup>.

De même que le général Franco a conféré le statut de port d'intérêt national à Algésiras dans le cadre de sa politique de développement de pôles industriels en 1965, de même le roi du Maroc a annoncé à l'occasion du discours du trône, le 30 juillet 2002, le lancement d'une opération d'aménagement d'envergure à 40 kilomètres à l'est de Tanger. Il s'agit de créer *ex nihilo* un port en eau profonde structuré principalement autour de terminaux à conteneurs. Le succès est vite confirmé puisque ce port connaît un essor remarquable, recevant un volume d'EVP supérieur à Algésiras<sup>9</sup>. D'ailleurs, le taux de transbordement, très élevé, devrait encore s'accroître avec les investissements massifs en cours<sup>10</sup> dont l'ambition est d'afficher une capacité de 9 millions d'EVP traités par an. Ainsi, Tanger Med entrerait dans le cercle fermé des 20 premiers ports à conteneurs mondiaux.

À l'image du port maltais de Marsaxlokk, Algésiras, Tanger Med et le Pirée incarnent les nouvelles stratégies logistiques des plus grands armements mondiaux qui irriguent l'ensemble des ports de la planète. Il s'agit de *Hubs and Spokes*<sup>11</sup> c'est-à-dire d'une véritable gare de triage et un poste d'aiguillage maritime qui accueille et redistribue les conteneurs d'une ligne à l'autre, tant au plan régional qu'international. À partir de ces *hubs* idéalement placés à proximité des autoroutes maritimes d'envergure internationale sont redistribués ces boîtes vers des lignes secondaires constituant de véritables arborescences commerciales. On parle de *feeder*<sup>12</sup> pour décrire cette activité de transport sur de courte distance. Ainsi, sont desservis les ports d'Espagne, du Portugal, d'Europe du Nord-Ouest, d'Afrique de l'Ouest ou du Maghreb.

Ces nouvelles logiques à l'œuvre dans la logistique internationale se fondent sur des économies d'échelle liées à la massification d'un fret conteneurisé

8 Selon les chiffres du World Shipping Council 2019, <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>, consulté le 3/10/2021. Performance : 5,11 millions d'EVP en 2020 contre 4,76 en 2016.

9 Selon les chiffres du World Shipping Council 2019, <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>, consulté le 3/10/2021. Performance : 5,77 millions d'EVP en 2020 contre 2,96 en 2016.

10 <https://www.usinenouvelle.com/article/reportage-le-port-de-tanger-prend-le-large.N864575>, consulté le 3/10/21.

11 *Hub and Spokes* : dans le domaine de la logistique internationale, un Hub est un centre de tri et d'aiguillage de la marchandise. C'est le point central d'une organisation logistique destiné à regrouper un grand nombre de colis d'où partent des rayons (*Spokes*) qui acheminent la marchandise, depuis leur pays d'origine, jusqu'à leur destination. Source : Le dico du commerce international.

12 Le *feeder* est un navire de petit tonnage qui effectue le pré- et post-transport de conteneurs vers des ports où n'escale pas le navire-mère de ligne régulière. Il permet donc l'éclatement sur différents ports d'une cargaison apportée sur un port principal par un grand bâtiment faisant peu d'escales ou inversement collecter des marchandises pour les regrouper sur le port principal. Source : le dico du commerce international.

et globalisé. De manière bénéfique, elles engendrent, aussi, une zone de desserte augmentée grâce au réseau secondaire assuré par le *feeding*. Ces nœuds internationaux sont avant tout des points de croisement et d'articulation des lignes dans les réseaux fonctionnels des opérateurs<sup>13</sup>. À titre d'illustration, *hub* d'Afrique connecté avec 35 ports et 21 pays d'Afrique de l'Ouest, le port de Tanger assure, aussi, des liaisons régulières desservant près de 180 ports et 70 pays dans les cinq continents, avec une capacité de traitement de 9 millions de conteneurs. De fait, l'intégration dans l'*hinterland*, l'arrière-pays maritime, s'avère régulièrement très faible à moins qu'une logique d'aménagement global du territoire préside à ce choix d'investissement. Ainsi, le projet de développement du *hub* de Tanger Med s'inscrit dans une telle logique. L'agence publique, Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TSMA), possède des compétences portuaires et terrestres : elle est l'aménageur de la Zone Spéciale de Développement comprenant des zones d'activités intégrées et de zones franches logistiques, commerciales et industrielles<sup>14</sup> comme celle de Méloussa sur plus de 600 hectares. Un plan d'investissement ambitieux de 650 millions d'euros vise à accroître la capacité du terminal passagers et poids lourds de Tanger Med ainsi que la zone d'importation dès 2024. Exploitant cette réussite internationale, le royaume du Maroc s'est engagé, en 2016, dans un nouveau projet d'infrastructure portuaire très ambitieux : le port de Dakhla-Atlantique. Situé sur la rive Atlantique sud, au cœur du Sahara occidental, il est un outil stratégique de développement économique comprenant un port en eau profonde, un port de pêche côtière comme hauturière et des installations dédiées à la construction navale. Une zone industrialo-logistique de 1 650 hectares offrira des services de qualité au bénéfice du commerce international. Interface d'intégration maritime, foyer de rayonnement régional, il n'est pas seulement destiné au commerce national mais il vise à s'imposer comme un *hub* régional pour l'Afrique de l'Ouest mais aussi international au sein des connectivités Afrique – Asie – Amérique du Sud et Europe. Quels en seront les impacts sur les connectivités maritimes avec le continent américain ? Le port de Dakhla-Atlantique parviendra-t-il à jouer le rôle de transbordement en Atlantique à l'image de Tanger-Med en mer Méditerranée ? Quelles conséquences sont à envisager dans la lutte contre les trafics illicites ? Ces projets stratégiques créent des recompositions logistiques qu'exploitent avec agilité des opérateurs criminels.

<sup>13</sup> <https://www.tangermed.ma/ar/pole-portuaire/> Fonctionnalité portuaire, consulté le 3/10/2021.

<sup>14</sup> La plateforme industrielle de Tanger Med regroupe plus de 1 100 entreprises pour un chiffre d'affaires annuel de 5 300 millions d'euros dans différents secteurs comme l'automobile, l'aéronautique, la logistique, le commerce et le textile.

Le 7 avril 2022, la douane a intercepté, au port de Marsaxlokk, 800 kilogrammes de cocaïne de haute pureté. La drogue était dissimulée dans un *reefer* de bananes, en provenance de Turbo (Colombie) et à destination de Mersin (Turquie). À la suite d'un ciblage, le passage au scanner avait révélé des anomalies entraînant une inspection physique de toutes les caisses de fruits. La valeur de revente de la marchandise est estimée à 105,2 millions d'euros. Malte apparaît de plus en plus comme une porte d'entrée sur le marché européen pour les réseaux sud-américains.

L'Amérique du Sud n'est pas exempte de grands projets portuaires qui redessineront des routes commerciales nouvelles avec le marché asiatique. Ainsi, le port de Chancay, situé à 80 km au nord de Lima, est appelé à devenir la porte d'entrée d'une des principales routes commerciales entre l'Amérique du Sud et l'Asie. Débutée en 2011, sa construction devrait être en partie achevée fin 2024 avec la mise en service de 4 postes d'amarrage. L'armateur chinois Cosco Shipping en est le principal financeur avec un investissement total de 3,5 milliards dollar. À terme, le port, d'une surface de 141 hectares, abritera 15 postes d'amarrage qui pourront accueillir des porte-conteneurs de 18 000 EVP. Il sera relié à l'autoroute Panamericana Norte par un tunnel long de 1,8 km doté de trois voies. Le commerce bilatéral entre le Pérou et la Chine s'est élevé à plus de 34 milliards de dollars en 2022.

### 3. *Quelles conséquences en matière de sûreté ?*

Ce nouveau visage du commerce international génère des conséquences majeures sur l'analyse de risque affectant le transport maritime. La mondialisation des échanges a structuré les modalités logistiques à l'échelle internationale. Des autoroutes maritimes relient les zones de production de matières premières aux pôles de transformation et *in fine* de consommation au sein d'un grand village mondial. Rares mais idéalement placées au cœur des routes, des haltes logistiques assurent des fonctions de redistribution du fret vers des pôles secondaires ainsi qu'elles permettent la maintenance des navires comme l'escale des équipages. Les points d'attention suivants sont à observer pour mieux appréhender l'évaluation du risque attaché à l'expédition maritime et au fret transporté.

#### Comprendre le processus logistique global des expéditions maritimes

L'organisation du commerce international est certes évolutive au gré des crises géopolitiques, logistiques ou sanitaires<sup>15</sup>. Surprise stratégique, la

<sup>15</sup> SEFACIL, *Permacrisis and Logistics: from assessment to foresight*, Éditions EMS, 2023.

« permacrise » ou état de crises successives est susceptible d'affecter la fluidité des routes maritimes conditionnées par la liberté de naviguer dans les *choke-points*. Néanmoins, il obéit à des grands principes immuables déterminés par des capacités de production ou de transformation mais aussi par les contraintes techniques des vecteurs et des infrastructures. Il s'agit de :

- la connectivité d'une place portuaire qui dit son intégration dans le système mondial ou régional ;
- la réticularité traduit leur niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport ;
- la relation port / *hinterland* qui détermine la sûreté des installations portuaires.

### Contextualiser le flux logistique du commerce international

Hiérarchisée en « *origine/destination* », en *hub* et en *feederling*, la logistique internationale véhicule aussi des réalités géopolitiques qui sont projetées sur des territoires de transit ou de destination obéissant à de toute autre logique. Illustrons notre propos. Un conteneur de fruits chargé sur le quai du port amazonien de Manaus au Brésil dit la réalité du commerce en Amérique du Sud. Elle s'impose directement au douanier ou au docker du port roumain de Constanta sur le rivage de la mer Noire par exemple. Celui-ci est lui-même déterminé par ses propres problématiques culturelles, géopolitiques et logistiques. Les agents portuaires disposent-ils de tout l'éclairage nécessaire pour appréhender l'environnement de ce conteneur ? Comment alors faciliter l'appropriation du contexte pour bâtir une stratégie sécuritaire ?

### Identifier les points clés du maillage mondial et leurs évolutions prévisibles

Les connectivités portuaires, les escales logistiques, les *hubs*... constituent des repères au sein des processus logistiques. Il convient de les évaluer en termes de compétitivité et de sûreté en pointant les interactions avec l'*hinterland* notamment. Ainsi, le bassin méditerranéen apparaît comme un espace maritime de transit traversier de premier ordre. Au-delà du contexte géostratégique en Méditerranée orientale (conflit russo-ukrainien ou au Proche-Orient, ...) ou en Méditerranée occidentale (Libye), il apparaît une concentration du risque criminel comme en témoignent les caractéristiques suivantes :

- la convergence des routes de toutes les drogues (cocaïne, héroïne, haschich et drogues de synthèse) ;



- une forte pression criminelle (immigration irrégulière, contrebande d'alcool, de tabac, d'armes, et de carburant, ...);
- le statut juridique de zone franche (Malte) et l'exception britannique de Gibraltar;
- des traditions de contrebande ancrées dans la région du nord Maghreb, étant connectée avec la zone sahélo-saharienne.

Verrouillé par le canal de Suez à l'est et, à l'ouest, par le détroit de Gibraltar, l'espace méditerranéen est un interface d'échange entre l'Asie, l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique. Il comporte des *hubs* majeurs dans l'économie mondiale : Port Saïd, le Pirée, Gioia Tauro / Marsaxlokk, Algésiras/Tanger Med. Ils irriguent, ensuite, par une opération dite de nourrissage (« *feeding* »), les ports secondaires. En témoigne l'intensité des flux traversiers intercontinentaux marchands (conteneurisé et VL/ PL) et passagers.

L'évaluation du risque débouche sur des mesures opérationnelles qui déterminent les processus de contrôle des flux selon des priorités élaborées. La coopération internationale fondée sur l'échange transparent d'information et de bonnes pratiques est gage de réussite.

### « Environner » l'*Hinterland* pour réduire le risque dans les opérations logistiques

La capacité d'un port à se développer comme un *hub* logistique dépend de facteurs internes mais aussi externes. Ces divers éléments sont liés à l'espace voire, le cas échéant, au système portuaire qui intègre pleinement l'avant-pays maritime et l'*hinterland*. Un système portuaire se définit comme « *un groupe de ports partageant des caractéristiques géographiques identiques (trait de côte, baie...) et, dans une certaine mesure, des hinterlands se chevauchant* »<sup>16</sup>. Ce système ne peut se réduire aux seules frontières administratives nationales confirmées par le droit international. Il n'est pas non plus exclusif des seules possibilités délivrées par des réseaux routiers, ferroviaires ou même fluviaux<sup>17</sup>. Plus précisément, il convient d'admettre *in fine* qu'il épouse le contour d'une zone d'influence logistique en amont comme en aval des installations portuaires. À ce titre, l'*hinterland* impacte les conditions d'implantation d'organisations criminelles internationales qui cherchent à prendre pied pour maîtriser leur fret illicite. La compréhension du système portuaire impose de connaître aussi le tissu criminel implanté comme projeté.

16 Notteboom, T.E., *The Interdependence Between Liner Shipping Networks and Intermodal Networks*; IAME Panama Conference Proceedings, Panama. Cité dans Regional Hub Port Development – The Case of Montevideo, Uruguay, in *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, Juillet 2011.

17 Notteboom, T.E. et Rodrigue J.P. (2005), *Port regionalization : toward a new face in port development* ; Maritime Policy and Management.

## Connaître le flux de marchandises entrants

L'anonymat du fret conteneurisé massifié sur un porte-conteneurs et sur des quais de chargements nécessite un travail préalable d'analyse et d'interrogations afin de lever tout doute ou situation non-conforme.

### *4. Apport et atout du capitalisme maritime : le marché de l'occasion 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> main*

Les organisations criminelles sont aussi susceptibles de recourir à une flotte affrétée pour acheminer du fret illicite en autonomie mais aussi de recruter au sein de l'écosystème portuaire. L'exigence d'opacification de l'opération d'affrètement constitue un facteur de réussite central.

Pour ce faire, il convient d'identifier sur le marché un opérateur maritime compétent en mesure de proposer un service et des moyens maritimes affichant une raison sociale légale. Cette flotte relève généralement d'un marché de l'occasion de deuxième voire troisième main. Ce marché s'explique par l'existence d'une surcapacité maritime, traduisant un excès de capacités productives au regard du potentiel offert par l'activité économique. On parle de « toxicité de la surcapacité maritime »<sup>18</sup>. Ces navires de taille moyenne voire de service comme des remorqueurs de haute mer possèdent des technologies anciennes peu compatibles avec les performances exigées sur le marché international. L'état général de la flotte n'est régulièrement pas ou peu compatible avec la réglementation internationale en vigueur mais profite d'État du pavillon ou d'État du port peu regardant. Elle évolue bien souvent hors des axes majeurs de la navigation maritime où sont concentrées la plupart des marines nationales de haute mer. Yan GIRON et Caroline BRITZ analysent en détail les facteurs conduisant à la criminalisation d'acteurs maritimes licites qui prêtent leurs concours à des trafics illicites par la fourniture de moyens à haute valeur ajoutée :

- solution de valorisation d'un vecteur maritime en réelle dépréciation sur le marché sur fond de contexte économique dégradé. La revente du navire à des opérateurs peu regardant constitue alors une solution de rentabilité pour l'armement ;
- blanchiment de services ou de concours apportés à des opérateurs criminels par un armement en recherche de revenus. Il n'hésite pas à glisser dans l'illégal au vu des faibles risques encourus. Il s'agit par exemple de services fictifs moyennant une fausse facture ;

<sup>18</sup> Y. GIRON, C. BRITZ, *Toxicité de la surcapacité maritime*, Revue Sécurité globale, n°13, Mai 2018.

- opacification administrative des opérateurs réels avec ceux officiellement affichés par le truchement du pavillon, des relations de responsabilité au navire<sup>19</sup> ;
- opportunité d'intégrer l'écosystème maritime (navigation, services portuaires) par la dégradation du ticket d'entrée. Cela concerne aussi bien les vecteurs que les services portuaires, favorisant l'émergence d'un microcosme criminel facilitateur de trafics illicites.

Au total, les dégradations des marchés dérégulés du *shipping* et du *trading* ont des impacts forts sur le développement des activités criminelles. Elles favorisent la nécessaire opacification de l'illicite par la fourniture de moyens ou de services.

---

<sup>19</sup> Les fichiers de la Lloyds prévoient six positions de responsabilité (propriétaire bénéficiaire, opérateur commercial, bénéficiaire déclaré, gestionnaire technique, opérateur tiers, bénéficiaire nominal).



# Conclusion

## *1. Une globalisation criminelle irrépressible*

Le narcotrafic est un phénomène international fondé sur le commerce illicite de substances naturelles ou chimiques raffinées. Il traduit une globalisation criminelle irrépressible à la fois spatiale mais aussi opérationnelle. La variété des produits proposés, la complexité des processus de production, de raffinage et de conditionnement, la multi-modalité des exportations et la mise sur le marché de la consommation nécessitent un écosystème souterrain adossé aux structures du commerce international. Au regard des enjeux financiers encourus par les promesses de gain ou de pouvoir, le narcotrafic réalise une synthèse opérationnelle parfaite du licite et de l'illicite. Dévoyant les fondements socio-économiques conventionnels, il en exploite avec brio les atouts et les potentialités qui se trouvent démultipliés par le progrès technologique et la libéralisation des échanges des hommes, des marchandises et des données. Cette multinationale du crime développe sans cesse sa clientèle. Elle adapte constamment son offre à une demande renouvelée et évolutive. À ce titre, la logistique est véritablement la clé de voûte de la réussite de cette activité. Que cela soit pour le gros comme pour le détail. De la tonne au gramme. Appréhender le narcotrafic, c'est aussi réfléchir sur les modalités logistiques, leurs efficacités et les développements à envisager. Le recours privilégié aux vecteurs maritimes répond, certes, à des impératifs de transport massifié sur de longue distance, peu coûteux, à la nécessité de rallier des *hubs* connectés aux aires de consommation. Mais il favorise aussi l'opacification d'une expédition illicite noyée dans le flux de 90 % des marchandises qui sont échangées à travers le monde par la voie maritime. Les enjeux financiers laissent libre cours à l'imagination et stimulent des solutions technologiques, organisationnelles des plus innovantes. Les différents cas présentés dans cette étude ont démontré, de la part des thalassocraties criminelles, de réelles qualités entrepreneuriales,

une agilité opérationnelle et une vision stratégique aboutie. Les solutions logistiques audacieuses observées depuis les plantations de coca ou d'opium jusqu'aux premières rangées maritimes internationales s'appuient sur des capacités élaborées de planification et de renseignement stratégique ainsi que sur des transactions financières multi-supports. Ces opérateurs illicites interrogent de fait la mondialisation des échanges au sein d'un village global interconnecté.

La prise en compte politique de la problématique globale du narcotrafic se concentre avant tout sur ses effets visibles en termes d'ordre et de paix publique. Certes, sont évoquées les conséquences des addictions sur la santé publique et des politiques de prévention sont légitimement développées au bénéfice de populations cible. Néanmoins, l'attention est avant tout portée sur les troubles constatés dans certaines aires urbaines défavorisées où l'autorité de l'État peut être contestée et où se jouent des rivalités de contrôle de territoire. Parfois, ces violences débordent même sur la voie publique au travers de règlements de compte entre narco-trafiquants, frappant mortellement des tiers étrangers à ce commerce. Une montée des tensions voire une radicalisation des comportements est actuellement observée à la fois dans les zones de production que sur les marchés de consommation. Signe d'une forte concurrence entre acteurs criminels ? Révélateur d'une démocratisation des trafics internationaux ? Témoin d'une forte disponibilité des substances ? Indicateur d'un accroissement des mesures de sécurité prises par les États ?

## *2. La thalassocratie criminelle menace-t-elle les géants du maritime ?*

Cette industrie criminelle affecte naturellement l'ordre public maritime fondé sur le droit international et des coordinations opérationnelles internationalisées. Quel que soit le produit considéré, il a « pris la mer » au moins une fois durant son trajet. Le transport maritime est en effet le vecteur stratégique de l'approvisionnement des aires de consommation en substances addictives. Il démultiplie les capacités d'exportation et, donc, le profit escompté. Il apporte régularité et opacification des opérations logistiques. L'ensemble de la chaîne de valeur du secteur maritime et portuaire est affecté du fait d'un dévoiement du *shipping*, de la pêche et de la plaisance.

Les techniques de contamination du fret comme celles des superstructures des navires illustrent la détermination sans limite des narco-organisations et le défi sécuritaire adressé aux armateurs et autorités portuaires. Cette immixtion de l'illicite dans le licite pose la question de l'intégrité des

processus logistiques et, *in fine*, de la souveraineté de l'armateur, du chargeur ou de l'exploitant portuaire sur son propre domaine de responsabilité. Ces acteurs légitimes se trouvent, malgré eux, exposés à une concurrence directe avec des opérateurs masqués qui poursuivent inlassablement leurs objectifs commerciaux, livrer les produits stupéfiants à des marchés en expansion. Pire, cette détermination criminelle se traduit aussi par des atteintes portées à la sûreté et la sécurité des navigations sur les espaces maritimes. Les flottes de *go-fast* maritimes évoluant dans les zones à fort trafic comme aux approches de Gibraltar, dans la zone Caraïbes ou dans le Golfe du Mexique sont susceptibles de perturber les flux légitimes. De même, l'usage des Narco-sub, les pratiques opaques de navigation, l'intégration de fret dans certains organes du navire ou la création de zones tampon en mer non signalées et non balisées constituent de nouveaux risques à prendre en compte par les équipages. En dépit des dispositions énoncées par le droit de la mer.

De plus, une réflexion similaire mérite d'être développée sur l'espace portuaire qui cristallise les fortes tensions des narco-organisations désireuses de mettre la main sur le fret illicite, promesse de gains extraordinaires. Il s'avère que ces opérateurs illicites s'efforcent de maîtriser le processus logistique de bout en bout. La numérisation inéluctable des opérations constitue un nouveau défi, partagé par l'ensemble des parties prenantes. Licites. Comme illicites.

Néanmoins, reconnaissons que ces flux ne représentent qu'une infime partie des millions de conteneurs expédiés à travers le monde chaque année. Sur une liaison transatlantique, il s'agit au mieux de 10 conteneurs contaminés soit 0,05 % d'un porte-conteneur de 20 000 EVP. Les troubles portés à l'ordre public en zone portuaire comme sur le ban des villes portuaires imposent cependant une réaction structurée et coordonnée à l'échelle internationale. Chacune des étapes de l'expédition maritime se conditionne mutuellement. D'autant plus que les marges bénéficiaires des narco-organisations leurs offrent des moyens quasi-illimités en termes de compétences et de ressources humaines. La cybersécurité des processus logistiques s'impose plus encore comme une urgence pour la régularité du commerce international mais aussi pour la stabilité des relations internationales. À ce titre, l'Homme demeure le maillon essentiel de ce défi. Il convient de l'accompagner, de le former et de le protéger face à des menaces systémiques. Poursuivre les efforts de sécurisation du transport maritime, c'est véritablement anticiper la survenance de crises de toute nature à terre et au sein de sociétés interconnectées et tributaires de la mer pour leur survie. Les facilités développées par la thalassocratie criminelle sont à usage multiple. Au lieu de « poudre blanche » ou de tablettes de comprimés, pensons « traite d'êtres humains, médicaments ou produits contrefaits, objets volés ou, pire encore, substances explosives ou radio-actives, biens soumis à embargo ».

Au-delà de l'efficacité des opérateurs maritimes ou portuaires, c'est aussi l'image et la réputation d'acteurs économiques qui se trouvent ternies par ces atteintes à la sûreté des transports par voie maritime alors que cette maritimisation des économies est une extraordinaire prouesse humaine.

### *3. Les relations internationales sont-elles vulnérables au narcotrafic ?*

La lutte contre le narcotrafic est une urgence vitale. Car le commerce illicite de substances psychotropes est un ferment de déstabilisation des États et, partant, des relations internationales. Par construction, la criminalité organisée crée, par elle-même, les conditions institutionnelles favorables à son épanouissement entrepreneurial. Pour ce faire, forte d'un pouvoir de séduction et de terreur, elle use de la corruption vis-à-vis des institutions publiques et des opérateurs privés. Cette stratégie de développement commercial entraîne un double processus de « criminalisation du politique » et de « politisation de la criminalité ». Le trafic des drogues a pour effet immédiat de gangrener et d'affaiblir la stabilité des institutions publiques comme privées. Cette situation de crise systémique est un terreau favorable à l'émergence de narco-États sur les ruines d'États faillis. Cet affaiblissement de l'État génère corrélativement une crise globale car la société comme l'économie sont en perte de repères. De manière visible, cela se traduit par une montée incompressible de la criminalité et un recours systématique à la violence illégitime échappant au contrôle des autorités publiques. Les conséquences ne se limitent guère au territoire national. Elles s'imposent aussi sur la scène internationale, en facilitant l'activité criminelle (scénario des États-refuge offert aux organisations), en annihilant les velléités de coopération internationale et en exportant « outre-mer » les ingrédients du désordre et de la déstabilisation.

Le commerce des drogues est le segment criminel le plus prolifique financièrement en concurrence avec la cybercriminalité. Certes, l'exercice est périlleux, mais l'évaluation du chiffre d'affaires global des narco-organisations révèle des sommes supérieures aux budgets de certains États. Ces revenus illicites financent – à minima – l'existence quotidienne de plusieurs centaines de milliers de personnes à travers le monde. Cette réalité sociale dit aussi l'étendue du défi posé aux autorités publiques chargées de se substituer à cet employeur non inscrit sur ses propres registres. Elle souligne enfin l'impérieuse nécessité d'assurer de plein droit ses attributions sur des territoires souvent éloignés des centres de décision nationaux. Ce commerce des drogues n'interroge-t-il pas la capacité de l'État à « être maître en sa propre maison » ?



Cette activité criminelle connaît actuellement un changement d'échelle rendu possible par la mondialisation. Elle en vient à rivaliser avec l'État voire à le tutoyer tant elle ne discerne pas de limite visible à son empire. À ce titre, l'industrie criminelle exploite avec une grande intelligence les possibilités infinies déployées par les infrastructures de services essentiels, clé de voûte de la globalisation du commerce international. Il s'agit de l'ossature internationale du transport maritime constituée de vecteurs, d'autoroutes et de *hubs*. Il s'agit, de plus, de la numérisation des échanges de données, des opérations logistiques et des transactions financières. Facilité, instantanéité, désintermédiation, tels en sont les effets. Autant de critères fondamentaux pour assurer le développement d'une activité illicite sans limite. Autant de trous dans la cuirasse des relations inter-étatiques.

#### *4. Le combat contre le narcotrafic appelle une approche pluridisciplinaire*

Dans ce contexte ainsi dépeint et en complément de la Feuille de route de l'UE pour lutter contre le trafic de drogue et la criminalité organisée communiquée le 18 octobre 2023, émergent plusieurs défis majeurs :

##### **La densification du renseignement criminel et financier**

Le renseignement permet d'approfondir la connaissance des processus criminels et d'anticiper la menace. La révolution générée par le démantèlement du réseau de communication chiffrée ENCROCHAT encourage à prioriser les stratégies judiciaires sur le démantèlement d'infrastructures de service employées à des fins criminelles. Les offres de service en matière de communication, d'opérations logistiques, de création de sociétés commerciales et de transferts de fonds apparaissent prioritaires. L'exploitation des procédures judiciaires en lien avec le narcotrafic est, en effet, un préalable pour affiner les stratégies de lutte coordonnée. Cette démarche doit s'intégrer pleinement dans le cadre de la coopération judiciaire internationale et être facilitée par l'entremise d'agences de coopération policière et de renseignement criminel à l'image d'EUROPOL. De plus, le rôle moteur joué par le Centre européen d'analyse et de coopération opérationnelle dédiée à la lutte contre le narcotrafic maritime (MAOC-N) à Lisbonne est à souligner comme une véritable réussite communautaire. En 2023, il a contribué à la saisie de près de 100 tonnes de cocaïne en Atlantique uniquement sur des vecteurs maritimes en mouvement.

### PROPOSITION 1 :

**Dupliquer la structure du MAOC-N par espace maritime cohérent** en priorisant la Méditerranée et l'aire Indopacifique, avant-garde de nouveaux phénomènes en intégrant une capacité prospective.

De même, le mandat du MAOC pourrait être élargi aux suivis des conteneurs sur des connexions identifiées comme à risque en liaison avec d'autres acteurs institutionnels comme privés.

Un axe d'effort majeur complémentaire est la connaissance accrue de l'articulation entre l'espace maritime et les aires terrestres de consommation. Certes, la thalassocratie criminelle est un écosystème particulièrement complexe en soi, imposant à la fois une perspective internationale et maritime. Mais il n'est pas autonome. La connexion avec l'ensemble de la chaîne de valeur est essentielle pour anticiper les opérations et comprendre les dynamiques de mise sur le marché.

#### L'identification des avoirs criminels

Le moteur de l'action criminelle demeure l'appât du gain. Maîtriser le modèle économique du narco-business, tracer les flux financiers physiques comme immatériels, identifier les avoirs ainsi blanchis, tels sont des leviers d'action privilégiés à l'égard de la thalassocratie criminelle. Capter le bénéfice de ce commerce illicite et rendre plus difficile les opérations de blanchiment sont des axes stratégiques à approfondir. D'autant plus que la blockchain, support des crypto-transactions d'actifs numériques, laisse envisager de nouvelles facilités.

#### La compréhension des flux logistiques mondiaux par voie maritime

Les logiques maritimes obéissent à une rationalité propre et le faible coût du transport maritime permet des expéditions à rebond sur plusieurs continents. L'exemple des drogues de synthèse est illustratif de cette pratique. Les expéditions de captagon produit et consommé au Moyen-Orient connaissent des escales sur la Rangée Nord-européenne et en Europe centrale, facteur de dissimulation. De plus, les techniques de contamination des conteneurs et des vecteurs limitent les coûts de transport mais épousent les lignes maritimes conventionnelles. Une démarche prospective mérite d'être développée sur les futures infrastructures maritimes incluant une connaissance de l'avant-pays maritime et de l'*hinterland*. Il en est de même en matière de suivi physique et administratif de l'expédition d'un conteneur. Ces éléments nourrissent une réflexion globale sur la menace criminelle et le risque exposant les acteurs maritimes et portuaires.

### PROPOSITION 2 :

Développer et partager le **renseignement stratégique** au bénéfice des services répressifs sur les évolutions prévisibles en matière d'architecture logistique maritime et portuaire, de pratiques du *shipping* et de la plaisance et des nouveaux modes de transport maritime.

## L'intelligence sur les circulations maritimes

Cette intelligence constitue une priorité dans la détection des vecteurs potentiellement impliqués dans des trafics illicites. L'analyse des titres de propriété, de la composition capitalistique et de la vie technique du navire permettent d'éclairer l'intention réelle des vecteurs maritimes. Ces données croisées avec d'autres pièces de renseignement et d'investigation délivrent une image précise d'un flux maritime. Ce travail complexe exige la montée en puissance du service d'investigation judiciaire spécialisée sur le milieu maritime existant au sein de la Gendarmerie maritime, d'autant plus qu'il a déjà fait ses preuves en la matière. Car l'enjeu est, par l'association harmonieuse d'outils judiciaires et administratifs, de décrypter une situation en apparence conforme mais susceptible de masquer des velléités criminelles.

### PROPOSITION 3 :

**Créer un Office judiciaire de la mer** agrégeant les capacités judiciaires de la gendarmerie maritime avec les autres membres de l'Action de l'État en mer et en cheville étroite avec les acteurs privés, désireux de plus de protection. Il aurait vocation à agir sur l'ensemble des atteintes à la sécurité et à la sûreté maritime. La complexité et la singularité du milieu maritime et portuaire internationalisé milite pour un principe de spécialisation de services répressifs dimensionnés aux enjeux et à la responsabilité de la France, 2<sup>e</sup> puissance maritime mondiale. Il jouerait naturellement le rôle d'expert et de facilitation des investigations menées par les Offices de police judiciaire chef de file à l'exemple de l'Office Anti-Stupéfiant français (OFAST) mais aussi ceux spécialisés en matière d'atteinte aux biens, à l'environnement, etc. dans leurs champs de compétence propre.

## La détection des substances psychotropes et stupéfiantes

La détection des substances est devenue un enjeu majeur du fait de l'évolution actuelle des processus de transformation et de la nature des matières expédiées. Il semble que – pour le cas particulier de la cocaïne – le produit exporté est de plus en plus du chlorhydrate de cocaïne, qui n'a pas les mêmes apparences que la cocaïne prête à l'emploi. Par ailleurs, le recours fréquent à des matières à usage dual comme les précurseurs ou les drogues de synthèse complique la détection par les services. Cela nécessite des analyses plus complexes fondées sur des croisements d'information. Les flux logistiques de précurseurs ne coïncident pas avec ceux des produits de base. Il demeure, néanmoins, un axe de déstabilisation du processus de transformation des substances.

## La délocalisation des laboratoires de raffinage des matières premières

La délocalisation des laboratoires est observée, notamment, dans les aires de consommation. Cette dynamique démontre une recherche d'opacification supplémentaire en diluant la prise de risque. Une organisation nouvelle de la commercialisation des substances se dessine progressivement. Il convient d'en suivre la cartographie et la répartition des missions afin de prendre en compte cet effet ballon de déplacement des centres d'intérêt criminels.

## La gestion de la donnée de masse et le défi de son exploitation stratégique-opérationnelle

L'appréhension de l'activité maritime et portuaire nécessite, certes, la collecte et l'agrégation de données complexes, en grand volume mais elle exige aussi une valorisation à travers l'analyse pour orienter l'action répressive sur des cibles légitimes et, si possible, à haute valeur ajoutée. L'une des illustrations parlantes est l'exemple des flux conteneurisés qui convergent de l'*hinterland* vers des points de groupage que sont les quais de chargement et qui s'éclatent vers des flux secondaires et tertiaires lors des escales. Ce travail d'analyse vise à déterminer l'existence d'une vulnérabilité dans le processus logistique et à environner ces points d'attention. Il en est de même en matière de suivi de la navigation maritime par l'usage de l'AIS, ce système automatique de suivi des navires sur l'espace maritime. Ces données exploitées sont susceptibles de déceler des comportements atypiques à la mer qui, cumulés avec d'autres renseignements sur l'équipage, la cargaison, ... contribuent à une analyse globale du risque.

## Le décloisonnement des stratégies de lutte

Le narcotraffic est un phénomène criminel matriciel, c'est-à-dire il génère d'autres phénomènes illicites connectés ou autonomes. Rappelons le caractère opportuniste de la criminalité organisée dont les motivations principales sont le profit financier mais aussi la recherche du pouvoir. De fait, les stratégies de lutte imposent une vision globale et non exclusivement centrée sur le commerce illicite de substances. Au-delà des nécessités absolues de coordinations opérationnelles entre services d'enquête et, aussi, entités administratives au niveau national comme international, l'apport de la fonction « prospective » est fondamental. À ce titre, la recherche doit exploiter les données collectées, les approfondir et apporter sa contribution. Il s'agit de mieux comprendre les mécanismes perçus dans leur complexité et d'orienter les services vers l'anticipation des modes opératoires de rupture. En matière de narcotraffic, cet ouvrage démontre tout l'intérêt d'intégrer aux sciences criminelles des approches logistiques, thalassopolitiques et pas seulement géopolitiques.

#### PROPOSITION 4 :

**Développer une fonction prospective multi-disciplinaire** sur l'évolution de la criminalité organisée en associant le monde de la Recherche universitaire en cheville avec l'activité des services répressifs et administratifs.

### La prise de conscience du fait maritime

L'étude de ce phénomène criminel qui s'exprime *in fine* à « terre » peut se résumer synthétiquement à une exigence : envisager nos enjeux nationaux avec une perspective maritime. Installons-nous alors en passerelle, sur le fauteuil du Pacha ; contemplons ainsi le territoire de l'Union européenne en naviguant sur le rail de Ouessant ; embouquons le goulet de Brest et observons nos équilibres avec les yeux neufs du marin qui a franchi la « Ligne » !

## 5. Thalassopolitique et géopolitique

Le narcotraffic illustre véritablement le continuum sécuritaire terre-mer-terre fondé sur des réalités logistiques internationales. À ce titre, il constitue un excellent pédagogique pour réfléchir aux enjeux globaux de sécurité qui affectent nos territoires, tributaires du fait maritime. Il invite à envisager les menaces actuelles et futures sous une quadruple perspective :

- **temporelle** : l'activité maritime s'inscrit dans des équilibres de long terme. La construction d'une flotte de porte-conteneurs ou celle d'un quai de chargement voire d'une nouvelle place portuaire nécessite une planification stratégique et un investissement majeur. Une expédition Amérique du Sud-Europe exige entre 20 et 40 jours de mer. Cela laisse le temps à la prospective et à l'anticipation. Mais, paradoxalement, l'urgence est présente : le temps d'escale est compté, le navire doit de nouveau reprendre la mer. La durée du contrôle à quai est alors très dilatée ;
- **spatiale** : l'activité maritime se déploie sur de grands espaces, souvent planétaires. L'organisation industrielle et commerciale du monde est stimulée par la libéralisation des mobilités et des échanges qui efface progressivement la notion de frontière. L'espace portuaire s'étend et conquiert la mer avec des infrastructures en eaux profondes. Mais il demeure restreint en comparaison avec son aire d'influence qui peut être continentale. Ce qui impose d'embrasser une vue globale nécessairement supranationale ;
- **logistique** : le centre de gravité du trafic illicite demeure le processus logistique qui facilite la transformation des substances

et rend possible la mise sur le marché de consommation. Sans une logistique stratégique, point d'approvisionnement de marché « grands comptes » ! Agile et évolutive, elle est, par construction, multi-modale et internationalisée. Discrète dans la masse grandissante des flux mondiaux, elle se fond dans le licite à tel point qu'elle s'y confond ;

- **géopolitique** : l'état des relations internationales et la situation géo-économique, comme géopolitique, des États conditionnent l'économie générale de la criminalité organisée. Omettre ces ingrédients majeurs, c'est s'aveugler. D'autant plus que la thalassocratie criminelle est un acteur clé ... des relations internationales ! Certes, elle ne dispose pas de siège à l'Organisation des Nations Unies ni de représentation permanente à l'Organisation Maritime Internationale ou à la Commission européenne. Ce qui justifie qu'elle ne soit pas signataire des conventions internationales ! Néanmoins, par ses activités opacifiées, elle interagit, influence et contribue à déterminer l'évolution des équilibres. C'est ce voile que cet ouvrage a essayé modestement de lever.

Au total, la lutte contre le narcotrafic invite à concilier ces deux approches complémentaires : l'une centrée sur les espaces maritimes envisage les territoires en projetant les équilibres géopolitiques des dernières escales. Tandis que l'autre centrée sur des logiques terrestres perçoit lointainement les flux maritimes. C'est emportée dans cette dynamique que la France exprimera sa souveraineté nationale et renforcera sa puissance dans le concert des nations, s'appuyant sur ses pépites que sont les territoires et collectivités ultramarines.

# Postface

*Pierre VERLUISE, Docteur en Géopolitique, fondateur du DIPLOWEB.COM*

Il me revient l'honneur de clôturer cette immersion passionnante au cœur des eaux troubles du « crime en bleu » par l'évocation du narcotrafic maritime, cette réalité préoccupante qui transcende tous les continents sans distinction. Au terme de cette démonstration argumentée demeurent ces questions lancinantes sur la prise en compte effective des enseignements mis en lumière au fil des pages par Florian MANET. Quelles leçons tirer de cet essai ? Comment cette *thalassopolitique du narcotrafic* enrichit-elle notre compréhension du monde ? Comment éclairer les décisions politiques, économiques, ... à la lumière de cette réalité immergée de la mondialisation que constituent ces économies souterraines ?

En effet, ces analyses fondées sur des constats indéniables appellent instamment à des orientations stratégiques et des décisions structurelles, pour la France au premier rang mais aussi pour l'Union européenne. Les enjeux posés par cette menace criminelle transnationale sont protéiformes. Ils épousent, certes, la problématique centrale de la santé publique altérée par les effets dévastateurs des substances psychotropes et stupéfiants mais aussi celle de l'état sanitaire de populations déterminées par une dépendance croissante à ces échappatoires du quotidien. De fait, c'est l'ensemble de la vie socio-économique qui s'en trouve par ricochet affectée : ses fondements légitimes sont durablement ébranlés par l'imposition de nouvelles règles liées à un marché illicite en irrésistible expansion. Avec des atours des plus séduisants, il concurrence directement l'ordre public dont l'État est l'ultime garant. Il interroge, malgré lui, sa capacité à exercer ses attributions constitutionnelles sur son propre ressort. La puissance des narco-organisations internationales confronte gravement, à l'heure actuelle, les États à leurs propres limites en les exposant à une menace transnationale. Les chiffres d'affaires des syndicats du crime correspondant à plusieurs points du Produit Intérieur Brut mondial matérialisent cette

triste réalité. Des États minés par le narcotrafic, affaiblis jusque dans leurs fondations, voire faillis, fragilisent naturellement le concert de nations interdépendantes entre elles. La théorie des dominos vulgarisée lors de la Guerre froide trouve opportunément à s'appliquer au sein des aires de production, des zones de rebond et *in fine* des marchés de consommation tel que l'a décrit avec pédagogie Florian MANET. La globalisation contemporaine a suscité de nouvelles solidarités en abaissant les barrières physiques comme immatérielles. Elle a uniformisé les modes de vie à l'échelle du globe en diffusant de nouveaux modèles civilisationnels. Elle a ouvert les espaces publics à de nouveaux acteurs, bien souvent illicites, qui s'immiscent, avec grand profit, dans les lacunes des structures étatiques et socio-économiques. Adossé à la digitalisation et à ses conséquences directes sur les chaînes d'approvisionnement, ce processus mondial a dynamisé l'épanouissement de la criminalité organisée à tel point qu'elle s'est imposée comme un opérateur économique et politique de premier ordre. Plus grave encore, elle apparaît de plus en plus comme un levier géopolitique, vecteur d'influence indirecte et de déstabilisation intra-étatique voire inter-étatique. D'autant que des États utilisent au même moment les leviers de la désinformation pour cibler nos cerveaux par les réseaux sociaux, déstabiliser nos institutions démocratiques, hystériser nos relations sociales. Maillon d'une chaîne destructrice, la criminalité organisée est pleinement insérée dans la logique actuelle de fragmentation délétère du monde. Même s'ils demeurent éloignés par la finalité de leurs actions, elle en vient, toutefois, à s'allier avec le terrorisme en qualité de fournisseur de moyens humains, financiers et logistiques. De fait, combattre la criminalité organisée constitue assurément l'un des volets d'une politique générale destinée à renforcer l'État de droit, la paix publique au sein des États mais aussi entre les États eux-mêmes. Ainsi, dans ce contexte singulier où l'État dans son essence même est attaqué, il convient d'enrichir les analyses tirées de la géopolitique par des considérations criminologiques. Cette science du crime apporte un nouveau point d'observation qui permet d'embrasser la complexité des situations. À l'inverse, la géopolitique offre de la profondeur de vue utile au criminologue en lui donnant à voir de nouvelles dynamiques façonnant le crime. La géopolitique permet de rendre compte de l'interdépendance des échelles, de la multiplicité des acteurs, légaux ou illégaux. C'est à ce prix que la sécurité intérieure assumera pleinement son objectif institutionnel au bénéfice des populations et de l'état de droit. À ce titre, la recherche universitaire mériterait davantage de côtoyer les hommes de l'art des services en charge de notre sécurité, intérieure comme extérieure. Et réciproquement. DIPLOWEB, premier site francophone de géopolitique, s'efforce à son modeste niveau de contribuer à la diffusion de contenus de haut niveau et à mettre à disposition du plus grand nombre des analyses actualisées d'experts.



Vulgarisateur des enjeux maritimes, Florian MANET dépeint précisément le mécanisme de ce phénomène qualifié de « maritimisation » qui agit de concert avec la globalisation. Ou plus exactement, la mer et ses potentialités infinies rendent possible cette mondialisation. Couvrant 64 % du globe, la haute mer est devenue indéniablement le centre de gravité des rivalités économiques et politiques dans un monde interdépendant. L'accès à la richesse matérielle comme immatérielle en est tributaire. Cet équilibre international s'avère néanmoins bien fragile. Au-delà des effets climatiques qui, épisodiquement, obstruent le canal de Suez ou encore diminuent drastiquement les mouvements des écluses de Panama, cet autre *choke-point* du commerce international, mentionnons aussi les effets de la piraterie maritime ou du déport actuel du conflit yéménite en mer d'Arabie qui impose une circumnavigation coûteuse *via* le cap de Bonne-Espérance. De plus, le risque se démultiplie désormais si l'on considère les flux de marchandises et de données qui transitent quotidiennement par les océans ou dans les fonds marins. Les nouvelles conflictualités à l'est de l'Europe géographique et au Moyen-Orient ou encore les tensions autour des ressources halieutiques ou minérales dans les fonds marins en mer de Chine méridionale ou en Amérique du Sud, par exemple, disent à leur manière les enjeux vitaux liés à la souveraineté des espaces maritimes. Dans ce contexte, la France a un rôle central à jouer dans le concert des nations par son statut de deuxième puissance maritime et par une flotte de combat respectée. Présente sur tous les océans du monde, elle dispose en effet de vigies attentives qui assure la veille comme la sécurité des flux et des espaces maritimes. Trop méconnus en métropole, ces territoires qualifiés d'« outre-mer » sont autant de présence de la France dans ces géopolitiques régionales. Ce sont des vecteurs d'influence enviés. Ils agissent comme des capteurs précieux des tensions, des rivalités, des signes avant-coureurs de l'émergence d'acteurs étatiques comme non-étatiques, comme ceux des frottements entre puissances. Cependant, la face cachée de cet atout essentiel est la responsabilité d'exercer sa souveraineté sur ces espaces stratégiques. En surface. Dans la colonne d'eau. Sur les (grands) fonds marins. Cela nécessite une conscience politique. Cela exige une fierté nationale. Cela requiert des moyens pour matérialiser cette volonté politique dans les faits. Nous vivons une cruelle expérience qui devrait nous alerter : après avoir négligé durant deux décennies les experts signalant le risque de la Russie, nous voilà contraints dans l'urgence de nous remobiliser. Sur le terrain maritime, saurons-nous entendre les alertes documentées de F. MANET ? Il ne sert à rien de nous gargariser dans les manuels scolaires d'avoir la deuxième ZEE du monde si nous ne faisons toujours pas l'effort de connaissance et des moyens de souveraineté à la hauteur de ce rang.

Quelle est donc la thalassopolitique de la France ? Rappelons-nous les propos prêtés au cardinal de Richelieu qui, au soir de sa vie, se serait écrié : « *Les larmes ont un goût salée pour rappeler aux souverains déchus la mer qu'ils ont négligée* ». Gageons que cette thalassopolitique du narcotrafic contribuera à cette nécessaire prise de conscience !

# Bibliographie

- Yann ALIX, *Histoires courtes maritimes et portuaires. Tome II D'Afrique uniquement*, Éditions EMS, novembre 2023.
- Yann ALIX, Michèle MONTANTIN et José M. PAGÉS SANCHEZ (dir.), *Dinamicas portuarias en el Caribe y Americana latina/ Ports in transition to face global challenges*, Éditions EMS, Tome 7 coll. « Les Océanides », février 2021.
- Yann ALIX, Pierre CARIOU et Jacques PAQUIN (dir.), *L'Intelligence portuaire, Opération, Innovation, Projection*, Éditions EMS, Tome 8 coll. « Les Océanides », février 2024.
- Commission européenne, *Feuille de route de l'UE pour lutter contre le trafic de drogue et la criminalité organisée*, COM/ 2023/ 641 final, 18/10/2023.
- EUROPOL, *EU Serious Organized Crime Threat Assessment (SOCTA)* 2021.
- EUROPOL, *Criminal Networks in EU Ports, Risks and Challenges for Law Enforcement*, 30/03/2023.
- Yan GIRON, *Précis de puissance maritime*, RL éditions.
- INCB, *Rapport de l'Organe international de contrôle des stupéfiants pour 2021*.
- Florian MANET, *Le crime en bleu, essai de thalassopolitique*, Édition NUVIS, septembre 2018.
- Florian MANET, « La crypto-criminalité, défi de l'économie 2.0 », *Revue du GRASCO*, 26, mai 2019.
- Florian MANET, *Crise libanaise. Le MV RHOSUS ou le retour en force de la thalassopolitique*, in DIPLOWEB, 10/08/20.
- Florian MANET, *La marétique, un enjeu essentiel pour l'humanité ?*, Cybersécurité maritime In Cybercerclé, collection « regards croisés », décembre 2020.

- Florian MANET, *La thalassocratie criminelle, perturbateur démasqué des approvisionnements stratégiques ?*, contribution à un ouvrage collectif sous la direction du Centre Européen de Recherche sur le Risque, le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes (CERDACC), Éditions Mare et Martin, novembre 2021.
- ONU DC, DEVIDA, *El Estudio sobre la dinámica de la cocaína en Perú*, 2023.
- ONU DC, *The illicit trade of cocaine from Latin America to Europe – from oligopolies to free-for-all?*, Cocaine Insights, Vienna, 2021.
- ONU DC, *World Drug Report*, 2023.
- ONU DC, *Global report on Cocaine 2023 – Local dynamics, global challenges*, 2023.
- Observatoire européen des drogues et des toxicomanies (OEDT), *Rapport européen sur les drogues 2022 : Tendances et évolutions*, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg, 2022.
- OEDT, BKA, *Captagon trafficking and the role of Europe*, Technical Report, 2023.
- Plan d'action de l'UE en matière de drogue (2021-25).
- Hi SUTTON, *Narco Submarines : Covert Shores Recognition Guide*, 26 mars 2020.
- Revue sécurité globale, *Les nouvelles criminalités en mer, la vision de la gendarmerie maritime*, numéro 13, mai 2018.
- Rapport de l'Observatoire Équatorien du Crime Organisé, *Caracterización del crimen organizado*, 2023.

# Table des figures

<b>Figure 1.</b> Modélisation de l'écosystème criminel du narcotrafic international.....	24
<b>Figure 2.</b> Système criminel global généré par le narcotrafic.....	26
<b>Figure 3.</b> Évolution des saisies mondiales de cocaïne entre 2010 et 2020 (en tonnes).....	29
<b>Figure 4.</b> Estimation du nombre de consommateurs de drogue illicite dans l'UE en 2022 et tendances des saisies de drogues (période 2010-2020).....	32
<b>Figure 5.</b> Composition du marché des drogues de l'Union européenne sur la base de 2019.....	33
<b>Figure 6.</b> Saisie de cocaïne en Amérique centrale.....	41
<b>Figure 7.</b> Manœuvre maritime d'exportation de la cocaïne depuis l'Équateur vers les marchés nord-américains.....	45
<b>Figure 8.</b> Cartographie mondiale des expéditions de cocaïne des aires de production vers les marchés de consommation.....	68
<b>Figure 9.</b> Chronologie des événements en lien avec le trafic illicite de cocaïne.....	69
<b>Figure 10.</b> Localisation mondiale des saisies de cocaïne, année 2020.....	73
<b>Figure 11.</b> Opérations d'interdiction en Atlantique coordonnées par le MAOC-N ciblant la cocaïne.....	76
<b>Figure 12.</b> Opérations d'interdiction en Atlantique coordonnées par le MAOC-N ciblant le cannabis.....	77
<b>Figure 13.</b> Destination des flux de cocaïne au départ des pays producteurs et du Brésil, période 2010-2021.....	79

<b>Figure 14.</b> Superficie des cultures de coca en hectares, selon les pays producteurs, 2014-2021 .....	79
<b>Figure 15.</b> Répartition de la culture de la feuille de coca par pays producteur, en 2020.....	80
<b>Figure 16.</b> Résultats de la répression du trafic illicite de cocaïne par les forces de sécurité colombiennes, période 2021-2022 .....	83
<b>Figure 17.</b> Saisie de cocaïne au port maritime d'Anvers (Belgique), période de 2010 à 2023.....	99
<b>Figure 18.</b> Classement des ports brésiliens comparés aux ports américains sur le critère du transport de marchandises (en tonne métrique).....	107
<b>Figure 19.</b> Rangée brésilienne et filières d'exportation de la cocaïne vers l'Union européenne et l'Afrique de l'Ouest.....	108
<b>Figure 20.</b> Performance maritime des États de l'Afrique de l'Ouest en 2020.....	114
<b>Figure 21.</b> Cartographie des filières d'exportation de la cocaïne <i>via</i> le réseau hydraulique Paraguay-Paraná.....	127
<b>Figure 22.</b> Filière d'exportation de la cocaïne vers l'Europe <i>via</i> système de voies navigables Paraguay-Paraná ( <i>Hidrovia Paraguay-Paraná</i> ou HPP) et un rebond ouest-africain .....	128
<b>Figure 23.</b> Volume de cocaïne saisie sur l'axe fluvio-maritime Paraná – Paraguay-Rio del Plata sur la période 2010-2021 (en tonne).....	131
<b>Figure 24.</b> Modélisation de l'écosystème criminel du narcotrafic international .....	145
<b>Figure 25.</b> Cours du gramme de cocaïne en fonction des pays, période 2018-2020 (en US dollar).....	155
<b>Figure 26.</b> Nature des relations port – territoire sous l'angle de la criminalité (locale/ internationale).....	167
<b>Figure 27.</b> Volume de conteneurs manutentionnés dans les principaux ports de l'Union européenne en 2021 (en millions EVP).....	177

# THALASSOPOLITIQUE DU NARCOTRAFIC INTERNATIONAL

## LA FACE CACHÉE DE LA MONDIALISATION ?

Et si les narco-trafiquants n'avaient-ils pas déjà pris le contrôle des grands ports maritimes européens ?

Cette terrible perspective n'est pas qu'une fiction de film policier. Les 116 tonnes de cocaïne saisies en 2023 au port belge d'Anvers nous ramènent aux réalités d'un commerce illicite en pleine croissance. L'extension des zones de cultures, l'amélioration des rendements et des techniques de transformation des feuilles de coca ou des bulbes de pavot ainsi que l'accroissement de la demande mondiale sont autant de facteurs illustrant le changement d'échelle des narco-organisations. Flottilles affrêtées de voiliers ou de navires de commerce, « narco-submarine », contamination des conteneurs et des superstructures des géants des mers, *drop-off*, cyberattaque des infrastructures portuaires, la détermination de la thalassocratie criminelle n'a pas de limite !

L'auteur, expert international du risque maritime, analyse de manière pédagogique et documentée le mécanisme de maritimisation du trafic des drogues qui, toutes, prennent la mer à un moment de leur expédition vers les marchés de consommation. Ce faisant, à l'aide de nombreux exemples concrets, il actualise notre connaissance de l'architecture logistique maritime et portuaire qui sous-tend nos économies globalisées tributaires du fait maritime. Fort d'une riche expérience opérationnelle, il interroge les défis du commerce mondial confronté à une instabilité géopolitique croissante. Cet essai s'efforce de répondre à cette question centrale : comment concilier le besoin de sécurité du commerce mondial et l'exigence absolue de libéralisation des échanges des personnes, des biens et des données ?

Florian MANET invite à une réflexion prospective « thalasso-centrée » sur les défis de notre monde interconnecté et uni par les espaces maritimes. Il développe une approche originale mêlant géopolitique, sciences criminelles, droit et logistique maritime et portuaire.

**Florian MANET**, officier supérieur de la gendarmerie nationale, possède une large expérience de la police judiciaire. Expert international du risque maritime, il a été précédemment le « patron » de la Section de Recherches de la gendarmerie maritime, le service national de police judiciaire de la mer. Chercheur associé à la Chaire Mers, Maritimités et Maritimisation du monde de Sciences Po Rennes, il a publié un ouvrage fondateur sur la criminalité maritime, *Le Crime en bleu*, essai de thalassopolitique, aux éditions NUVIS, ainsi que de nombreuses contributions relatives aux enjeux maritimes, au renseignement, à la criminalité organisée et à la cybercriminalité.