

Les enjeux maritimes et portuaires de la lutte contre les narcotrafics

En 2022, on estime que le commerce illégal de drogues représente un marché de 250 Mds \$ dans le monde. Les routes des drogues recouvrent la quasi-totalité de la planète. Entre l'achat des matières premières à moindre coût dans des pays pauvres et la revente de produits transformés aux consommateurs, les trafiquants de marijuana, cocaïne, héroïnes, fentanyl ou amphétamines réalisent des profits colossaux. En Méditerranée ou aux Antilles, dans les océans Indien et Atlantique, ils recourent largement aux voies maritimes pour acheminer leur marchandise. Comment la lutte s'organise-t-elle en mer et dans les ports dans le contexte français ?

Eléments de contexte

Selon le rapport mondial sur les drogues 2024 de l'UNODC (*United Nation Office on Drugs and Crime*) sur la période 2021-2022, les saisies mondiales de drogues illicites ont été largement dominées par le cannabis, qui représente 59 % du nombre total des saisies réalisées. Les stimulants de type amphétaminique (STA) représentent 20 % du nombre de saisies mondiales totales, largement dominées par la méthamphétamine (16 %), suivie des amphétamines (2 %) et de l'ecstasy / MDMA (1 %). La cocaïne représente quant à elle 11 % des saisies mondiales avec la cocaïne chlorhydrate (forme poudre) qui en représente 5 %.

L'UNODC constate une augmentation du nombre de consommateurs de drogues à l'échelle mondiale, en 2024, près de 315 M de personnes, soit 1 sur 18, avait pris une drogue au cours de l'année écoulée ; c'est 20 % de plus que 10 ans auparavant (dû en majorité à une augmentation globale de la population mondiale +58%). La gamme des drogues proposées à la consommation s'étend ; en conséquence, les caractéristiques de l'usage sont de plus en plus complexes et la poly consommation est désormais un trait commun à la plupart des marchés de la drogue.

L'offre de cocaïne a atteint un niveau record en 2022 avec la fabrication de plus de 2 700 t soit 20 % de plus que l'année précédente et trois fois plus qu'en 2013 et 2014.

Les marchés sont en expansion en Europe occidentale et centrale, sous-région vers laquelle sont acheminées des quantités accrues de cocaïne, notamment via les ports de la mer du Nord. En raison de l'importance de leur fret, les ports de Rotterdam, Anvers, et Le Havre sont des plaques-

tournantes de la cocaïne avec respectivement + 164%, 119% et 102% de volume saisi entre 2017 et 2021.

Cela étant, la plupart des régions du monde sont touchées par le trafic de cocaïne. Les principaux flux du trafic de cocaïne partent toujours de la région andine pour se diriger vers d'autres pays des Amériques et vers l'Europe occidentale et centrale. Le trafic de cocaïne a progressé vers l'est au cours de la décennie écoulée ; certains pays d'Asie ont signalé d'importantes saisies ces dernières années, et la demande est en hausse sur certains marchés émergents de la région.

En Europe, les principaux points d'entrée de la cocaïne ont également changé ces dernières années : la Belgique et les Pays-Bas ont supplanté la péninsule ibérique en tant que principaux hubs d'importation. La Turquie, l'Europe du Sud-Est et l'Afrique de l'Ouest jouent également un rôle croissant en tant que zones de transit vers l'Europe (UNODC, 2023). En outre, il apparaît que la France sert de point de transit pour la cocaïne à destination de l'Océanie et de l'Asie du Sud-Est, principalement via le fret postal et les vols commerciaux. Cette utilisation du territoire français résulte d'une stratégie des narcotrafiquants visant à contourner les contrôles douaniers, la France n'étant pas perçue comme un pays à risque dans le cadre de la surveillance des stupéfiants (DNRED).

Le vecteur maritime est un facteur clef dans le trafic de stupéfiants. Pour les réseaux criminels, ce moyen de transport présente des avantages très importants en termes de quantités transportées et de coûts du fait des économies d'échelle réalisées. Le troisième avantage tient à la difficulté pour les services répressifs de détecter la cocaïne dans les immenses cargaisons de marchandises qui circulent quotidiennement. Tout cela dans un contexte où les techniques de dissimulation se sophisquent d'année en année. En effet, si la dissimulation de la drogue dans les cargaisons transportées est bien connue, les services répressifs font état de plus en plus de saisies d'objets en plastique (tables, chaises, etc.) contenant du chlorhydrate de cocaïne. Celui-ci est également fréquemment inséré dans la structure même des conteneurs (parois, blocs réfrigérants). Cependant, le trafic ne concerne pas seulement des grosses cargaisons. Les trafiquants tendent aussi à atomiser les livraisons de cocaïne en utilisant la technique dite du rip-on/rip-off,

laquelle consiste à placer, avec la complicité de certains membres du personnel portuaire, des sacs de cocaïne contenant quelques dizaines de kilos.

La situation en Haute mer

Les espaces hors souveraineté nationale représentent 64 % de la surface des océans. Dans cet espace immense où l'ordre juridique est celui du pavillon du navire, la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants du 20 décembre 1988, dite Convention de Vienne, a précisé le cadre juridique de la lutte contre le narcotrafic. Son article 17 "Trafic illicite par mer" fixe en effet les conditions auxquelles l'arraisonnement et la visite d'un navire sont possibles : il faut pour cela que l'État du pavillon confirme l'immatriculation du navire et donne son accord. C'est sur ces bases que s'est organisée, sur le plan opérationnel, la lutte contre le trafic de stupéfiants en haute mer. Cette lutte est assurée, en France, par la Marine Nationale et par les douanes qui, aux termes de la loi du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer, disposent d'une compétence concurrente en matière de recherche et constatation d'infractions au trafic de stupéfiants.

La Marine Nationale agit sous l'autorité du Commandant Supérieur des forces armées des Antilles et du préfet de Martinique, délégué du Gouvernement. Les moyens mis en place s'articulent autour des frégates de surveillance *Germinal* et *Ventôse* ainsi que du patrouilleur *La Combattante*, du bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer *D'Urmont D'Urville*. Pour contrer les trafiquants un navire d'alerte 7/j sur 7 24h/24 est en mesure d'agir sans délai pour mener une opération d'opportunité sur la base de renseignements. Récemment la Marine Nationale a arraisonné des navires au large de l'Afrique ainsi qu'au large de Madère, cette dernière opération a été réalisée en collaboration avec les USA, la GB, l'Espagne et le Portugal.

En France

- Situation en Métropole

Selon l'OFAST (Office Anti-stupéfiant) en France, le transport maritime est le principal vecteur d'entrée de la cocaïne, représentant 75,4 % des saisies de cocaïne en 2022. Le vecteur aérien passager représentait quant à lui 17,1 % de ces saisies. Le port du Havre se positionne comme le point d'entrée majeur, avec une augmentation notable des saisies : 3,6 t en 2018 contre plus de 10 t en 2021 et 2022. Le Havre, qui a enregistré, en 2022, 78 % des saisies de cocaïne dans les ports français, bénéficie de nombreuses liaisons maritimes avec des pays sud-américains et caribéens, le rendant particulièrement

attractif pour les organisations criminelles cherchant à diversifier leurs points d'entrée en Europe, spécialement dans le cadre de stratégies de mutualisation des ressources pour l'importation de drogues. En 2023, le renforcement des mesures de sécurité au port du Havre a permis de réduire son utilisation par les narcotrafiquants pour l'introduction de stupéfiants en France. Cette année-là, seulement 55 % des saisies de cocaïne ont été réalisées par voie maritime, marquant une baisse de 16 % des saisies de cocaïne par rapport à 2022. Cependant, les autorités ont observé une augmentation de la pratique du drop-off, qui consiste à larguer la marchandise en mer, permettant de contourner les restrictions imposées au Havre. Cette situation a conduit à des découvertes par des particuliers de cargaisons de cocaïne échouées sur les plages ou retrouvées en mer.

Par ailleurs, l'utilisation de ports secondaires a également augmenté. Bien que disposant d'une capacité d'accueil bien inférieure à celle du port du Havre, ces ports secondaires sont parfois moins sécurisés et offrent une plus grande liberté de circulation aux trafiquants. Les données préliminaires de 2024 suggèrent une augmentation significative des saisies au port du Havre, ce qui indique une réutilisation accrue de ce port par les trafiquants, et ce, malgré les mesures de sécurité mises en place. Les territoires d'Outre-mer sont utilisés quant à eux comme des zones rebonds à destination de l'hexagone.

- Situation dans les Outre-Mer

La mer des Caraïbes a toujours constitué une zone stratégique pour les trafiquants de cocaïne. Dans les années 1970 et 1980, cet espace était en effet un point de passage important pour accéder au marché américain, lequel représentait à l'époque le principal débouché de la cocaïne produite en Colombie.

Les Outre-Mer sont en première ligne face à la menace des narcotrafiquants¹. Ils servent à la fois de lieu de stockage, de transit et de négoce de la cocaïne produite en Amérique du Sud. Les Antilles françaises, traditionnellement considérées comme des zones de transit maritime pour la cocaïne destinée au marché métropolitain et européen, jouent un rôle stratégique à travers leurs ports. Selon l'OFAST en 2022, les saisies de cocaïne effectuées aux Antilles par le biais d'infrastructures maritimes ont atteint près de 1,2 t. Le trafic semble exponentiel en 2024, la Marine Nationale a saisi, au large des Antilles, 29 t de cocaïne, en 2023 10,5 t. Sur les dix dernières années (hors 2024²) ce sont 5 tonnes en moyenne saisies par an dans les Antilles.

¹ Le trafic concerne aussi la Nouvelle Calédonie comme espace de transit entre l'Amérique du Sud et l'Australie.

² En 2024, la MN a connu une année record avec en tout presque 48 t saisies (+ 90% des prises en cinq ans) pour une valeur de 1,3 Mds€.

Les Antilles et la Guyane sont également touchées par un trafic de cannabis inter-îles : en Guadeloupe, les saisies de cannabis augmentent considérablement en 2021, avec 724 kg de cannabis saisis contre 443 kg en 2020. Dans le même temps, les saisies dans les ports de commerce de l'Hexagone en provenance des Antilles se sont élevées à 6,7 t. Ainsi, tandis que les Antilles facilitent le transport maritime de la cocaïne, la Guyane se distingue, elle, par son rôle dans l'approvisionnement du marché métropolitain par voie aérienne.

L'axe Cayenne-Paris, utilisé par des passeurs transportant la marchandise *in corpore* et/ou dans leurs bagages, qu'on appelle des "mules", a gagné en importance ces dernières années. Cependant, en novembre 2022, les mesures de sécurité à l'aéroport de Cayenne ont été renforcées, notamment par l'instauration du dispositif "100% contrôle" dans le cadre du "Plan mules", qui est allé de pair avec une interception plus efficace des tentatives de trafic. En effet, au 31 janvier 2024, ce dispositif a permis d'intercepter plus de 680 "mules" et de saisir près d'une tonne de cocaïne. Ce contrôle semble avoir eu un effet dissuasif, selon les autorités chargées de l'application de la loi.

Néanmoins, il apparaît que les trafiquants, face à ce renforcement de la réponse douanière à Cayenne, ont recherché des voies de contournement, privilégiant des avions à destination des Antilles puis des Antilles vers l'Hexagone faisant l'objet de contrôles moins systématiques.

Ces contrôles à 100 % doivent être pérennisés en Guyane et étendus en Martinique et en Guadeloupe, de façon à empêcher tout report des narcotrafiquants. Cette nouvelle approche offensive suppose également de développer les contrôles à l'intérieur même des territoires ultramarins (contrôles routiers, notamment) au profit de la sécurité locale et d'accélérer le déploiement des moyens techniques qui, promis de longue date, se font toujours attendre (scanners mobiles, renouvellement du parc aéromaritime, scanners de bagages...).

En effet les moyens techniques sont notoirement insuffisants, tant pour l'enquête que pour la surveillance. À titre d'illustration, l'aéroport Félix Éboué (Guyane) n'a été que récemment doté d'équipements qui sont pourtant des outils de base du contrôle (scanner à rayons X pour les bagages et scanners à ondes millimétriques pour déceler les drogues transportées sous les vêtements), alors même qu'il était et reste un point majeur de départ des stupéfiants vers l'Europe. Les aéroports antillais ne disposent toujours pas de tels équipements, ce qui ne manque pas d'inquiéter dans la mesure où les trafiquants recherchent continuellement de nouveaux points d'entrée plus poreux pour exporter leurs produits. La conséquence pour ces territoires d'Outre-mer est un niveau de violence à son plus

haut niveau. Les trois départements de Guadeloupe, Martinique et Guyane connaissent des chiffres d'homicides volontaires par arme à feu supérieurs à l'Hexagone, avec un recours de plus en plus marqué aux armes de guerre, importées du Venezuela.

- Nouvelle loi française

Le 29 avril 2025, l'Assemblée nationale a définitivement adopté la proposition de loi qui fait suite à un rapport d'enquête du Sénat intitulé "Un nécessaire sursaut : sortir du piège du narcotrafic". Au total le rapport contient 35 propositions et 145 recommandations dans plusieurs domaines : coopérations internationale, européenne dimension judiciaire, sécuritaire, juridique... Plus spécifiquement et en lien avec le maritime, cette loi renforce notamment la lutte contre la corruption liée au narcotrafic dans les administrations sensibles, dans les ports et les aéroports. Le rapport préconise une meilleure coopération entre les acteurs du transport maritime et les douanes, avec notamment l'accès aux données sur les cargaisons et les conteneurs, la chaîne logistique doit être sécurisée.

Pour l'Union Nationale des Industries de la Manutention pour l'enjeu majeur que constitue la lutte contre les narcotrafics, « *il est impératif d'apporter une réponse pragmatique et efficace et ce combat appelle un nouveau modèle de coopération public/privé fondé sur une juste répartition des responsabilités et des investissements associés* ».

La fragilité portuaire

Les ports contribuent à 75 % du volume des échanges extérieurs de l'UE et à 31 % du volume de ses échanges intérieurs. En tant que tels, les ports sont particulièrement vulnérables au trafic de drogue et à l'exploitation par des réseaux criminels à haut risque. Les criminels utilisent les ports pour organiser l'entrée dans l'UE de conteneurs contenant des marchandises illicites, 70 % des saisies de drogue effectuées par les douanes ont lieu dans les ports. Il importe ainsi de mieux suivre les flux maritimes et portuaires pour mieux les contrôler, en particulier en mettant en place une "liste noire" des compagnies maritimes qui servent de façades à des organisations criminelles et en contrôlant l'intégralité des conteneurs identifiés comme "à risque" par exemple ceux en provenance d'Amérique du Sud. Le premier problème est dans le port de départ.

La ville portuaire de Guayaquil en Équateur est devenue le point majeur d'exportation vers l'Europe de la cocaïne produite en Colombie et au Pérou voisins. Le crime organisé issu de la drogue et de cartels mexicains par le biais de gangs locaux défie l'État équatorien, comme

jamais. L'Équateur est désormais en situation de "conflit interne", l'armée dispose de plus de pouvoir pour intervenir notamment dans les prisons véritables postes de commandement des organisations criminelles. Endiguer le problème à la source avec un renforcement des coopérations entre l'UE et les "pays exportateurs" (formations, échanges de bonnes pratiques et d'informations, coordinations des enquêtes) serait une des pistes intéressantes pour combattre le narcotrafic qui se joue des frontières internationales.

Seuls 2 % à 10 % des conteneurs arrivant en Europe sont contrôlés aujourd'hui... L'objectif serait d'augmenter le nombre de contrôles en investissant dans des scanners de dernière génération, de garantir la robustesse des infrastructures (vidéo surveillance et IA, usage de drone, badge biométrique, étendre les zones d'accès restreintes, formation : diffuser une culture de la sûreté parmi le personnel portuaire...), y compris sur le plan cyber, d'harmoniser par le haut le niveau des contrôles douaniers en Europe et de prendre en compte les risques qui pèsent sur les ports secondaires, nouvelles cibles des narcotrafiquants.

Réaction de l'UE

Le port d'Anvers avec environ 12 M de conteneurs transbordés chaque année qui s'étend sur 12 milles ha difficile à contrôler constitue l'un des principaux points d'entrée de la cocaïne en Europe. Pour une tonne saisie dans le port d'Anvers, neuf tonnes échapperaient au contrôle. L'autre défi est de s'adapter aux nouvelles stratégies des gangs mafieux qui ciblent désormais de plus petits ports, comme les ports d'Helsingborg en Suède ou du Havre, se font recruter par les services des douanes et corrompent des agents de sécurité, du personnel qui travaille sur les quais, des dockers...

Le trafic de drogue constitue une menace croissante pour la sécurité de l'UE. C'est pourquoi les opérateurs portuaires publics et privés, des autorités portuaires aux exploitants de terminaux en passant par les entreprises de transport maritime et de logistique, jouent un rôle crucial pour protéger les ports et la sécurité de l'UE.

L'UE a lancé en janvier 2024 un partenariat public privé de "l'Alliance des ports européens pour lutter contre la criminalité organisée et le trafic de drogue", notamment via une harmonisation des mesures de sécurité et une lutte contre la corruption à tous les niveaux. Seize des principaux ports à conteneurs européens étaient représentés lors du lancement (Anvers, Flessingue, Rotterdam, Hambourg, Algésiras, Marseille, Le Havre...). La FEPOR qui représente les intérêts privés portuaires européens est mobilisé sur le dossier. Elle revendique la protection, la formation des personnels et le renforcement

de la cybersécurité tout en rappelant que les enjeux sont plus larges que les ports pour inclure toute la chaîne logistique dans un partenariat public / privé.

Outre les flux arrivants par conteneurs dans les grands ports du Nord de l'Europe, un autre mode opératoire consiste pour les trafiquants à acheminer la drogue vers l'Afrique de l'Ouest ou du Nord, où elle est chargée sur des plus petits bateaux à destination de ports situés en Espagne notamment.

Cette alliance s'inscrit dans un contexte dans lequel les réseaux criminels ont recours à la violence extrême, à la corruption et à l'intimidation dans leur quête de profits. Les saisies de cocaïne dans l'UE ont atteint des niveaux record, avec plus de 300 t saisies par an ces dernières années et les prix de vente n'augmentent pas, ce qui montre que le flux de drogue ne fait que croître.

Rien qu'en Belgique, les autorités ont procédé à une saisie record de 121 t de cocaïne au port d'Anvers-Bruges en 2023, soit une augmentation de 10 % par rapport à l'année précédente.

L'objectif est de renforcer la coopération entre les polices européennes, les autorités portuaires et les compagnies maritimes.

- Mobiliser les autorités douanières contre le trafic de drogue.
- Renforcer les opérations répressives dans les ports en lien avec Europol, Eurojust et le Parquet européen.
- Mettre en place un partenariat public-privé contribuant à la lutte contre le trafic de drogue afin de sensibiliser les différents acteurs, mais aussi de soutenir les autorités portuaires et les compagnies maritimes privées dans leur rôle dans la lutte contre le trafic de drogue et l'infiltration par des réseaux criminels.

Ce partenariat public-privé permettra de renforcer la résilience des ports et d'intensifier la lutte contre le trafic de drogue et l'infiltration par des réseaux criminels. Il portera principalement sur la détection des vulnérabilités, la mise en commun des bonnes pratiques et la recherche de solutions efficaces pour renforcer la sûreté des ports. Il s'attaquera à l'intimidation, à la corruption et à l'infiltration criminelle dans les ports, grâce à la mise en œuvre de normes de sécurité internationales et de l'UE et à la coopération des services répressifs et douaniers avec les opérateurs publics et privés travaillant dans les ports.

L'harmonisation de la lutte a pour objectif également d'instaurer une concurrence loyale entre les ports, car les contrôles prennent du temps et peuvent retarder l'activité commerciale et affaiblir l'attractivité économique d'un port.

Camille VALERO