

Mondialisation du trafic de drogue – une autre globalisation

Cyrille P. Coutansais

DANS **POLITIQUE ÉTRANGÈRE 2022/1 Printemps**, PAGES 161 À 172
ÉDITIONS **INSTITUT FRANÇAIS DES RELATIONS INTERNATIONALES**

ISSN 0032-342X

ISBN 9791037304766

DOI 10.3917/pe.221.0161

Date de mise en ligne : 10/03/2022

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-politique-etrangere-2022-1-page-161?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Institut français des relations internationales.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [cairn.info/copyright](https://shs.cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Mondialisation du trafic de drogue – une autre globalisation

Par **Cyrille P. Coutansais**

Cyrille P. Coutansais, directeur de recherches au Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM), a récemment publié *La (re)localisation du monde*, Paris, CNRS Éditions, 2021.

Le trafic international de drogue est en augmentation. L'essentiel de cette marchandise illicite transite par la voie maritime, les narcotrafiquants ayant recours à des embarcations et des méthodes variées pour mieux tromper la vigilance des autorités. Les saisies sont néanmoins, elles aussi, en hausse. À l'avenir, de nouveaux moyens technologiques devraient permettre aux services chargés de lutter contre les trafics de stupéfiants d'être encore plus efficaces.

politique étrangère

Début mars 2021, les autorités néerlandaises annoncent la saisie de plus de 23 tonnes de cocaïne dans les ports d'Anvers et Hambourg, la plus importante jamais effectuée par les Pays-Bas, destinataires des cargaisons. La drogue était dissimulée à l'intérieur de 17 000 boîtes de peinture dispersées dans cinq conteneurs en provenance du Paraguay pour la cargaison allemande, et dans un conteneur rempli de copeaux de bois en provenance de Panama pour la belge.

Cette saisie témoigne de l'échec des politiques de dépénalisation de la consommation de cannabis quand elles ont pour visée l'éradication du trafic de stupéfiants. Les Pays-Bas, qui tolèrent en outre la vente et la culture de cette herbe, sont de nos jours une des principales portes d'entrée dans l'Union européenne (UE) des drogues : cocaïne, mais aussi ecstasy et autres drogues de synthèse.

Les premiers ports européens – dans l'ordre Rotterdam, Anvers et Hambourg – sont aussi les premiers points d'accès des stupéfiants. Ce

n'est pas un hasard : la globalisation se caractérise par un transport maritime assurant 90 % du négoce mondial, et cette caractéristique n'a pas échappé aux narcotrafiquants. Ils ont vu dans la massification des échanges, le nombre de navires en circulation et la quantité infinie de caches potentielles que recèle un bâtiment autant d'opportunités de convoier leur marchandise.

Les saisies en mer sont néanmoins nombreuses et en augmentation. Pour la seule année 2021, la Marine nationale a par exemple intercepté près de 40 tonnes de drogue contre 8 tonnes en 2020, et ce sur tous les océans. La quantité de produits stupéfiants circulant en mer explique en partie ce chiffre, mais aussi des moyens de lutte renforcés et qui ne cesseront de l'être à l'avenir : les nouvelles technologies – des drones aux conteneurs connectés – ouvrent de ce point de vue des perspectives nouvelles.

Petite histoire de la mondialisation de la drogue

La quête de paradis artificiels remonte à la nuit des temps. L'opium est figuré par un idéogramme sumérien évoquant « la plante de la joie » près de 3 000 ans avant notre ère, et on trouve trace d'une utilisation de la coca voici plus de 2 000 ans. La consommation de ces stupéfiants s'est longtemps enracinée dans des pratiques coutumières localisées, à l'image, de nos jours, du khat, amphétamine naturelle propre au Yémen et à la Corne de l'Afrique. Les choses changent à l'aube du XIX^e siècle : la multiplication des fumeries d'opium dans l'Empire du milieu et l'impact de cet opiacé sur la santé publique poussent les autorités chinoises à en prohiber la consommation, la production et le négoce, donnant ainsi le coup d'envoi à un trafic de drogue à grande échelle. Tout comme les contrebandiers ont besoin de frontières, les trafiquants ont besoin de prohibition pour prospérer.

Il leur faut en outre un marché. Le trafic de drogue aurait pu s'éteindre avec l'arrivée au pouvoir de Mao et la fermeture de la Chine à ce narcotique, s'il n'avait su trouver de nouveaux consommateurs en Occident. Les guerres d'Indochine puis du Vietnam jouèrent un rôle majeur dans l'addiction progressive des États-Unis à des substances qui se diversifièrent au rythme de la diffusion à une large échelle du cannabis, du LSD, de la cocaïne et de l'héroïne. L'Europe occidentale devint un marché un peu plus tard, l'imaginaire véhiculé au cours des années 1970 par les artistes anglo-saxons autour du *brown sugar* ou de la *sister morphine* n'y étant pas pour rien.

Du point de vue de la production, ces années furent tout autant une matrice, les mouvements de guérilla en quête de financements trouvant

dans ce commerce des revenus importants. Et ces années furent tout aussi essentielles du point de vue du trafic, avec l'épanouissement de la première multinationale de la drogue : la French connection. Tout prend ici racine en Indochine où, en 1882, les autorités françaises donnent naissance à une régie destinée à assurer le monopole de l'État sur l'achat, le raffinage et la vente de l'opium destiné à un usage médical. Mais dès l'entre-deux-guerres, les parrains marseillais Paul Carbone et François Spirito – qui serviront de modèles aux personnages du film *Borsalino* – en importent clandestinement *via* la Compagnie des messageries maritimes pour – après retraitement dans des laboratoires clandestins – écouler de l'héroïne auprès d'un marché de consommation dans un premier temps très franco-français.

L'exil de Lucky Luciano en Italie au lendemain de la Seconde Guerre mondiale change la donne. Le parrain de la mafia américaine ouvre ses réseaux du nouveau monde et Marseille peut s'imposer comme la capitale internationale du trafic d'héroïne. L'opium vient toujours d'Indochine mais aussi de Syrie, du Liban et converge vers la cité phocéenne où il est transformé dans un des multiples laboratoires clandestins implantés dans des villas de l'arrière-pays provençal. Le talent des chimistes est tel qu'on dit l'héroïne pure à 98 %, qualité qui explique une « part de marché » aux États-Unis de près de 80 %. Les voies d'expédition sont bien entendu maritimes, la marchandise prenant place sur des voitures dotées de faux planchers ou d'ailerons trafiqués, embarquées sur des navires à destination du Canada ou du Mexique. Les véhicules franchissent ensuite la frontière avant de livrer leur cargaison sur les marchés de New York, Las Vegas, Hollywood...

Le trafic prospère jusque dans les années 1970 avant d'être contraint d'abandonner sa base arrière phocéenne sous les coups de la répression, basculant dans d'autres mains, d'autres filières. La production d'opium se recentre alors sur le Triangle d'or, l'Afghanistan, dernier pays qui, de nos jours, exporte de la même façon du cannabis. Cette herbe, existant aussi sous forme de résine ou d'huile, demeure cependant majoritairement issue du Maroc, de la région du Rif où la culture du kif – variété locale de la plante cannabis sativa – a mué au tournant des années 1980 d'une production à usage d'autoconsommation à une culture à grande échelle à visée exportatrice, pour satisfaire une consommation européenne en plein essor. La culture du cannabis est également répandue en Amérique du Sud, mais destinée essentiellement à une consommation locale, exception faite du Mexique, de la Colombie et de la Jamaïque, grands exportateurs de marijuana mais loin derrière une cocaïne typiquement sud-américaine puisqu'issue à près de 98 % du Pérou, de la Bolivie et de la Colombie, à destination des États-Unis et, de plus en plus, de l'UE.

Les drogues de synthèse, enfin, ne cessent de gagner du terrain. Si leur ancêtre, le LSD, très en vogue dans les années 1960-1970, est passé de mode, il s'est vu très vite remplacé par les amphétamines, l'éphédrine et les méthamphétamines, dont une des variétés, l'ecstasy, a connu un succès tel auprès des jeunes européens qu'il a impulsé un puissant courant d'exportation vers le continent américain *via* les mêmes routes que celles de la cocaïne ou de la marijuana, mais en sens inverse. La principale zone productrice de ces drogues de synthèse est le continent européen, lequel ne pourrait rien, comme dans bien d'autres domaines, sans la Chine. L'ingrédient clé de l'ecstasy est en effet la MDMA – méthylènedioxyméthamphétamine –, substance psychoactive qui

Les drogues de synthèse ne cessent de gagner du terrain

ne peut se synthétiser sans précurseurs chimiques, molécules très encadrées par les lois nationales et internationales, et donc difficiles à trouver. Le principal précurseur, le pipéronylméthylcétone, ou PMK, est ainsi strictement contrôlé, sa production, sa distribution comme sa possession étant interdites, sauf pour raisons médicales. Les trafiquants ont trouvé la parade en ayant recours à des molécules alternatives non contrôlées, des « pré-précurseurs » exportés vers l'Europe depuis la Chine en toute légalité, avant d'être transformés en PMK pour fabriquer la MDMA puis l'ecstasy. Les Pays-Bas en sont, depuis les années 2000, le plus gros producteur mondial.

À suivre les rapports de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime, ou de l'Observatoire européen des drogues et des toxicomanies, les zones de production, comme de consommation, sont d'année en année relativement stables, ainsi que le mode de transport privilégié : la voie maritime.

La voie royale du transport maritime

En ce qui concerne la cocaïne, trois itinéraires relient la région andine, notamment la Colombie, à l'Amérique du Nord : terrestre, via le Mexique, et maritime à travers le Pacifique, les Caraïbes, des quantités croissantes transitant par le Venezuela et l'Équateur. Cette répartition masque cependant l'écrasante prédominance du transport par voie nautique. Plus de la moitié des saisies opérées en Colombie ont ainsi lieu dans les ports ou en mer, et près de 60 % des livraisons parviennent au Mexique par ce biais. L'entrée des réseaux mexicains sur le marché de la drogue est la grande nouveauté de ces dernières années, dont témoigne l'importance croissante de la route du Pacifique : près de 60 % des saisies y sont désormais réalisées. D'intermédiaires, ils se sont mués en producteurs puis en distributeurs, concurrençant de plus en plus féroce-ment les trafiquants

dominicains, vénézuéliens ou colombiens. Cette pression nouvelle explique la quête de nouveaux marchés de ces derniers, au premier rang desquels se place l'Europe. Les saisies de cocaïne aux frontières de l'UE ont considérablement augmenté : en moyenne de 80 tonnes par an entre 2009 et 2016, elles ont atteint 213 tonnes en 2019.

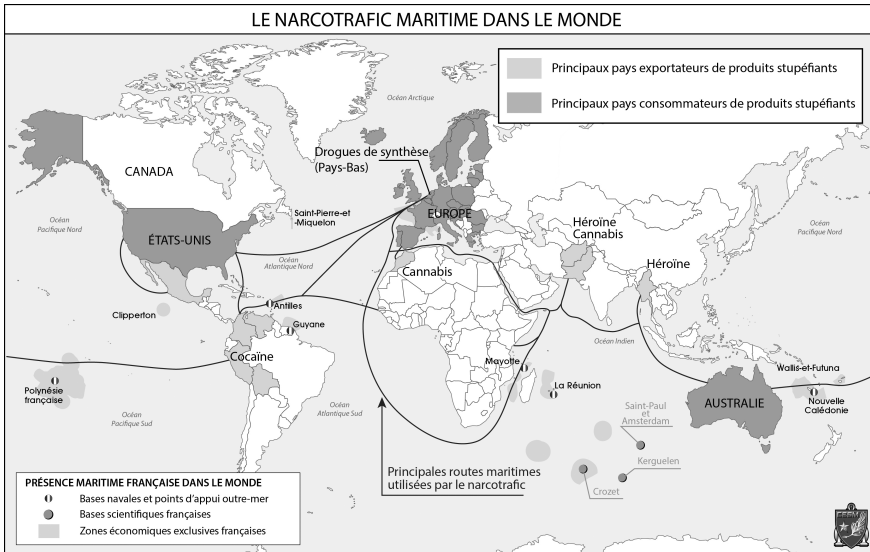
Outre la Colombie, principal pays source, le Pérou et la Bolivie sont fréquemment cités par les États européens comme pourvoyeurs de la cocaïne vendue chez eux, le pays de transit principal étant le Venezuela, suivi de l'Équateur et du Brésil. Traditionnellement, les petites Antilles desservent l'Europe *via* le Cap-Vert, l'Espagne ou le Portugal, principaux points d'entrée du fait de liens historiques, linguistiques et d'un littoral étendu que les trafiquants se plaisent à exploiter. Une multitude de variantes existent cependant, de la Dominique – île de stockage avant redistribution en Guadeloupe et Martinique – à Sainte Lucie, alimentée par les hors-bord – dits *go-fast* – vénézuéliens, en passant par Saint-Vincent et Grenadine qui dominent la production locale de marijuana. Les Antilles néerlandaises, Aruba au premier chef, se trouvent au centre des expéditions vers les Pays-Bas, généralement *via* Rotterdam. De là, la drogue est redistribuée sur le continent, notamment au Royaume-Uni où le rôle de la Jamaïque n'est en revanche que marginal. L'Italie, sans surprise, est dans la main de la Camorra napolitaine, qui se concentre sur son marché intérieur.

Une autre zone de transit et de redistribution apparaît depuis quelques années : l'Afrique de l'Ouest, principalement le long du Golfe de Guinée, où le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Togo, le Nigeria et, plus à l'ouest, la Guinée, la Sierra Leone et le Liberia sont en première ligne. Outre la volonté des cartels colombiens de conquérir de nouveaux marchés, la multiplication des opérations répressives dans l'Atlantique nord – et notamment de l'Espagne près des côtes de Galice – a certainement joué un rôle, en poussant à imaginer de nouvelles routes, tout comme la stratégie de La Haye de contrôler tous les passagers suspects des vols en provenance d'Amérique latine et des Antilles néerlandaises.

La cocaïne, en provenance majoritairement du Venezuela et du Brésil, arrive pour l'essentiel par bateaux de pêche et porte-conteneurs, généralement dissimulée dans la structure même des navires, par exemple dans les soutes à mazout. Le transbordement de la drogue d'un bâtiment en provenance d'Amérique latine sur un autre naviguant près des côtes africaines a longtemps permis aux trafiquants de tromper des services répressifs qui se focalisaient sur les embarcations à risques, c'est-à-dire en provenance du continent américain. Mais, à la suite de plusieurs saisies, les cartels ont commencé à utiliser le continent africain comme lieu de

stockage, et à établir des connexions aériennes directes, illustrées par les nombreuses pistes d'atterrissage clandestines de Guinée-Bissau.

La réexpédition vers l'Europe est moins bien documentée mais il est probable que là aussi la voie maritime soit privilégiée, les navires de pêche ou porte-conteneurs qui quittent un port africain en direction du Vieux continent pouvant aisément échapper aux contrôles en se mêlant au trafic des routes maritimes les plus fréquentées. L'Espagne et le Portugal se retrouvent, de ce point de vue, une nouvelle fois en première ligne, du fait des Canaries pour la première, de la proximité linguistique avec le Cap-Vert et la Guinée-Bissau pour le second. Sans oublier le Maroc, principal exportateur de résine de cannabis vers l'Europe, dont les réseaux bien rodés servent tout autant à la cocaïne qu'à l'héroïne en provenance d'Afghanistan. Cette dernière gagne l'Afrique de l'Est via l'océan Indien, avant d'emprunter les longues pistes caravannières sahéniennes pour gagner le royaume chérifien ou la Libye, puis traverse la Méditerranée pour rejoindre l'Espagne ou les grands ports du nord de l'Europe. Le transport par voie maritime est tout autant privilégié pour alimenter l'Australie depuis le Triangle d'or ou l'Amérique latine. Ces routes à dominantes océaniques s'expliquent bien entendu par des contraintes géographiques, mais aussi et peut-être surtout par les multiples avantages que recèlent les navires.



Source : Europol et Office des Nations unies contre la drogue et le crime.

Le navire, moyen de convoyage privilégié de la drogue

Des trois possibilités de transport privilégiées pour convoier la drogue, l'être humain est le moins avantageux : les « avaleurs » sont limités à un kilogramme et les passeurs utilisant des bagages ou leurs vêtements atteignent au mieux quelques kilogrammes. La voie aérienne offre l'avantage de la discrétion. Les avions légers volent lentement, à basse altitude pour échapper aux radars, et peuvent se poser sur une route, un champ, voire un des nombreux aérodromes dépourvus de surveillance. Ils peuvent aussi larguer des ballots de drogue en mer, sur de petits îlots, voire des hauts-fonds, avant prise en charge par des *go-fast* ou de petites embarcations.

La voie royale demeure la mer, les navires pouvant proposer leur capacité de transport, leur discrétion, parfois leur vitesse et plus encore leurs innombrables possibilités de dissimulation. L'architecture navale offre, en effet, un nombre considérable de caches potentielles, exploitées par des trafiquants sans cesse plus imaginatifs, à la recherche d'endroits discrets mais aussi aisément accessibles. Il faut aux agents spécialisés dans la lutte contre les trafics une solide expérience et une bonne intuition pour déjouer les techniques de camouflage et découvrir les lieux de stockage : faux plafonds et faux planchers, doubles fonds, intérieur des quilles, réservoirs à gazole, ballasts, fûts à double fond, puits aux chaînes, intérieur des extincteurs, circuits d'aération et de ventilation, embarcations, caisses fixées sur la coque et sous la ligne de flottaison, sacs fixés en suspension dans l'espace libre d'un réservoir, etc.

Tous les types de navires constituent des vecteurs potentiels, du paisible pêcheur au cargo, en passant par le porte-conteneurs, le voilier, le yacht, le paquebot de croisière, la pirogue et même le sous-marin. En 1998, les autorités américaines ont ainsi éventé le projet d'un cartel colombien et d'un syndicat du crime de Miami consistant à acquérir un sous-marin russe de la classe *Tango* pour opérer dans le Pacifique. Il devait prendre livraison de cocaïne en mer, puis transporter la marchandise jusqu'à la côte ouest des États-Unis. Ce projet, qui peut sembler farfelu, s'est cependant concrétisé deux ans plus tard sur les côtes colombiennes avec un petit sous-marin de trente mètres, filant huit nœuds et armé par un équipage de huit hommes. Très bas sur l'eau, quasiment indétectables au radar, ces engins sont désormais utilisés pour faire le lien entre les points d'expédition sur la côte et les navires se situant en haute mer. Ce mode de transport, d'abord propre aux narcotrafiquants d'Amérique latine, a fini par faire son apparition en Europe. Les autorités espagnoles ont ainsi découvert en 2006 un mini sous-marin au nord-ouest de leurs côtes. Une autre technique sous-marine, moins coûteuse mais très ingénieuse, a vu le jour sous la forme de conteneurs remorqués à l'aide

d'un câble par un navire qui, en cas d'inspection, peut facilement se séparer d'une remorque qui disparaît sous l'eau à quelques dizaines ou centaines de mètres du cargo.

Ces méthodes, valables pour la haute mer, n'atteignent cependant pas l'efficacité de techniques consistant à se fondre dans le paysage. Le développement exponentiel de l'industrie de la croisière et de la plaisance dans les Caraïbes a offert de ce point de vue des opportunités multiples aux trafiquants. Les Bahamas accueillent deux millions et demi de tou-

L'arraisonnement des *go-fast* est délicat

ristes par an *via* des lignes de paquebots desservant fréquemment la Floride ou Porto Rico. Ces navires sont particulièrement difficiles à stopper et fouiller, leurs milliers de passagers étant assez peu enclins à supporter de tels désagréments. Les voiliers quant à eux sont certes plus faciles à contrôler mais, beaucoup plus nombreux, ils sont aussi plus discrets, capables de se fondre dans un trait de côte ou de patienter dans des criques. Les navires de pêche, moins rapides que les *go-fast*, ont l'avantage de pouvoir rester en mer plus longtemps et d'être difficilement identifiables, rien ne ressemblant plus à un pêcheur transportant de la drogue qu'un autre pêcheur pratiquant des activités légales.

Les *go-fast*, enfin, sont des embarcations très rapides, d'une dizaine de mètres, qui filent à quarante nœuds au moyen de deux à quatre moteurs de deux cents chevaux, et peuvent parcourir d'une traite environ sept cents milles nautiques. Parties des ports colombiens ou vénézuéliens, elles chargent jusqu'à une tonne de drogue sur des plages désertes ou en mer, à partir de bateaux de pêche et de petits cargos, pour aller la livrer sur le rivage, après avoir franchi les eaux littorales, les récifs coralliens ou les marais de mangrove. Souvent peintes en gris ou en bleu, elles se confondent avec la couleur de la mer et sont difficilement repérables. Il leur faut moins de vingt-quatre heures pour rallier Haïti à partir des côtes de Colombie, des pêcheurs pouvant servir si nécessaire de plateforme de ravitaillement en mer. Avec près de quatre cents raids par an, on estime que ces hors-bord transportent 70 % de la cocaïne transitant en zone Caraïbes. Tablant sur la rapidité, la non-détection et le rejet à la mer de la cargaison en cas d'interception et de contrôle, leurs occupants sont dépourvus de papiers et n'arborent évidemment pas de pavillon. Leur arraisonnement est en outre délicat : il suppose l'intimidation par hélicoptère et le tir de neutralisation des moteurs ou du gouvernail par des tireurs d'élite. C'est aussi ce type d'embarcation qui est privilégié pour convoier la résine de cannabis depuis le Maroc jusqu'en Europe. Pouvant transporter jusqu'à 3 tonnes de drogue, ces embarcations semi-rigides

traversent la Méditerranée pendant la nuit pour débarquer leur marchandise sur les côtes d'Andalousie, voire plus loin à l'intérieur des terres, en remontant les deux principaux fleuves de la région : le Guadalquivir et le Guadalquivir. Une fois en Espagne, la cargaison profite de la libre circulation au sein de l'espace Schengen. Elle est convoyée par la route, en camion ou en voiture, jusqu'aux bassins de consommation.

Les vraquiers ne sont pas négligés, à l'image du *Trudy*, intercepté le 1^{er} octobre 2021 par les services de la douane et détourné sur Dunkerque. Immatriculé au Liberia, en provenance d'Aratu au Brésil, il se rendait à Anvers avec sa cargaison de craie après une escale technique d'une journée à Las Palmas en Espagne : autant d'éléments d'un itinéraire pouvant le rendre suspect. Fouillé par les douaniers et les gendarmes maritimes, plus d'une tonne de cocaïne y a été découverte. Les 40 paquets étaient cachés derrière une cloison, dans la cale. Ce même bâtiment a été de nouveau contrôlé à son arrivée à Rotterdam, un mois plus tard, et les autorités néerlandaises y ont trouvé au fond d'une cale, sous la cargaison, de nouveaux paquets de cocaïne, représentant plus de 500 kilogrammes supplémentaires.

La destination initiale du *Trudy*, Anvers, est tout sauf un hasard, le port belge étant devenu, aux dires d'Europol¹, « la porte d'entrée » du trafic de cocaïne en Europe. En 2020, plus de 65 tonnes de cocaïne y ont été saisies, un chiffre multiplié par quatorze depuis 2013 et en croissance constante : courant novembre 2021, les douanes belges annonçaient déjà la prise de 90 tonnes sur l'année. 40 % de toutes les saisies de cocaïne en Europe sont réalisées à Anvers. Si ce port est perméable aux trafics, cela tient évidemment à son gigantisme – ses plus de 12 000 hectares sont difficiles à contrôler –, à son flux de marchandises – en moyenne 235 millions de tonnes par an –, mais aussi à son statut de principal point d'arrivée de fruits sud-américains, produits frais qui, devant être livrés rapidement, interdisent les inspections poussées.

Enfin, Anvers est un terminal à conteneurs de toute première importance. Sur un navire pouvant de nos jours emporter jusqu'à 24 000 boîtes, comment identifier en effet celle qui pourrait être suspecte ? Il suffit de dissimuler la « marchandise » dans des conteneurs légaux, transportant des produits de consommation courante, comme des fruits, et le tour est joué. On peut aussi attendre le départ du bateau et faire monter la cocaïne en pleine mer en l'introduisant dans le conteneur en cassant le sceau douanier puis en le remplaçant par un clone. La technique la plus

1. « The Illicit Trade of Cocaine from Latin America to Europe », *Cocaine insights*, n° 1, Europol et l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 13 septembre 2021.

récemment découverte consiste à dissimuler la drogue non plus dans la marchandise, mais directement dans la structure même du conteneur. La boîte n'aura de toute façon que très peu de chances d'être fouillée : selon les chiffres du Programme mondial de contrôle des conteneurs de l'Organisation des Nations unies, moins de 2 % des 750 millions de boîtes livrées chaque année sont inspectées. Pour intercepter une cargaison, il faudra donc un tuyau ou beaucoup de chance.

Mais dans le jeu du chat et de la souris qui caractérise la lutte contre le trafic de drogue, le chat ne demeure pas inerte. En février 2021, l'Allemagne et la Belgique ont effectué une prise record de 23 tonnes de drogue dissimulées dans des conteneurs, et le 31 octobre 2021, à Rotterdam, la plus grosse saisie de cocaïne de l'année – plus de 4 tonnes – a été découverte dans des sacs de soja embarqués dans un conteneur. Tout une panoplie d'armes – du droit aux nouvelles technologies – est utilisée pour renforcer l'efficacité de la lutte contre les trafics.

La montée en gamme de la lutte contre le trafic de drogue

La mer est régie par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), signée en 1982 à Montego Bay. À l'époque, la question du trafic de drogue par voie maritime se posait peu. C'est la raison pour laquelle seul l'article 108 de la CNUDM s'intéresse à ce commerce de substances prohibées, appelant simplement à une obligation de coopérer. Ce canevas très lâche a été renforcé par l'adoption, le 19 décembre 1988, d'une convention contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, dite Convention de Vienne. Ce texte développe la coopération entre les parties grâce à un dispositif de concours croisés, détaillé dans l'article 17, qui préserve les droits du pavillon tout en réglant les lacunes de l'article 108 de la CNUDM. Le principe est le suivant : un État qui a des motifs raisonnables de croire qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord d'un navire battant son pavillon peut demander à un autre État d'intervenir pour qu'il y soit mis fin. Réciproquement, un État qui a des motifs raisonnables de croire qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord d'un navire battant pavillon d'une autre partie peut demander à l'État du pavillon l'autorisation d'intervenir afin qu'il y soit mis fin.

À ce cadre juridique international renforcé s'ajoutent des dispositions nationales, à l'image de la France qui a adopté, après les États-Unis, le principe de la dissociation. Il consiste à collecter un échantillon de drogue interceptée en mer, et non plus à ramener la totalité de la cargaison – sans compter l'embarcation servant au transport – dans un port national, pour que la saisie soit juridiquement valable, ce qui pouvait se révéler compliqué quand la saisie était effectuée dans l'océan Indien ou même en Atlantique.

L'arraisonnement du cargo *Winner* par la Marine nationale, en juin 2002, en témoigne. Battant pavillon cambodgien, il est suspecté de transporter vers les côtes européennes une importante livraison de cocaïne, estimée à 2 tonnes, chargée en mer des Caraïbes. Les avisos *Lieutenant de vaisseau Le Hénaff* et *Commandant Bouan*, un *Atlantique 2* et un *Falcon 50M* sont rapidement mobilisés afin de l'intercepter en haute mer. Repéré dans la nuit du 12 au 13 juin, le navire n'arbore pas de pavillon et refuse de répondre à la demande d'identification. Rejetant des colis à la mer, il tente d'éperonner l'embarcation des commandos envoyée par le *Lieutenant de vaisseau Le Hénaff*, ce qui pousse le bâtiment français à procéder à des tirs d'avertissement avant de recourir à des tirs au but dans les superstructures, seule manière de le stopper. Les commandos prennent le contrôle du cargo, qui est dérouté et escorté vers Brest où il arrive le 26 juin. Sa fouille permettra la découverte de caisses de cocaïne sanglées sur des palettes enduites de graisse afin de faciliter un largage rapide à la mer.

L'asymétrie des moyens entre trafiquants et autorités publiques

Cette affaire est instructive en ce qu'elle illustre l'asymétrie des moyens entre trafiquants et autorités publiques : un cargo miteux ou un pauvre navire de pêche nécessitent, pour être stoppés, le concours de bâtiments hauturiers, d'aéronefs à long rayon d'action mais aussi une large palette d'armements de façon à graduer les modes d'intervention, sans compter les moyens d'identification de nuit et autres systèmes d'information et de commandement cryptés. Nous avons d'un côté un investissement modique et une maximisation des gains, de l'autre des investissements massifs pour un gain somme toute dérisoire au regard du nombre d'esquifs transportant des stupéfiants. En clair, seul un groupe restreint de pays est en mesure de combattre efficacement le trafic de drogue par voie océanique, ce qui n'est pas sans poser question quand on observe les espaces maritimes dévolus par la CNUDM à la quasi-totalité des États.

C'est la raison pour laquelle a été signé le 10 avril 2003 l'Accord d'Aruba, qui vise notamment à assouplir les procédures d'autorisation permettant à des navires, aéronefs ou agents dûment habilités de pénétrer dans les eaux territoriales, l'espace aérien et le territoire des parties dans le cadre de la lutte contre les trafics illicites. Concrètement, chaque signataire peut pénétrer dans ces zones afin de patrouiller ou de réprimer un trafic de stupéfiants, mais aussi exercer un droit de poursuite en vue d'arraisonner un navire suspect. Ces possibilités nouvelles sont étendues à la haute mer, où un navire suspect revendiquant, licitement ou non, le

pavillon d'un État partie à l'accord, n'arborant pas de pavillon ou d'élément d'immatriculation et dans l'incapacité de prouver sa nationalité, peut désormais être stoppé et fouillé.

À ces avancées juridiques viendront s'ajouter sous peu de nouveaux outils technologiques, qui devraient permettre une connaissance plus fine de ce qui circule en mer, et par conséquent une action plus efficace. On songe en premier lieu aux drones, dont l'intérêt premier est de pouvoir surveiller des surfaces importantes d'espace maritime. À titre d'exemple, un drone de grande autonomie peut décoller de Bretagne, traverser l'Atlantique, rester trois heures au-dessus de Terre-Neuve et revenir. Les drones peuvent ainsi s'avérer très utiles pour la surveillance continue des zones économiques exclusives et la lutte contre les trafics illicites.

Une autre solution technologique a trait aux puces et autres traceurs, dont même les conteneurs commencent à être équipés. On trouve ainsi à Marseille la solution développée par Traxens, appuyé par le grand armateur de porte-conteneurs CMA CGM. Son boîtier, apposé sur un conteneur, est en mesure de donner sa position géographique, l'intensité des chocs subis ou les variations de température. Il permet notamment aux autorités portuaires d'anticiper l'arrivée des marchandises pour assurer une meilleure fluidité. Traxens est aujourd'hui sous contrat avec CMA CGM mais aussi MSC, Maersk et Cosco, soit quatre des principales compagnies d'armateurs de porte-conteneurs. La généralisation des conteneurs connectés n'est qu'une question de temps, leurs informations devant permettre à terme de détecter si une boîte a été ouverte, fracturée, refermée.

Un autre élément risque de jouer dans cette lutte : la course à l'armement naval, qui tend aujourd'hui à s'accélérer. Du temps de la guerre froide, le nombre de bateaux militaires en circulation rendait les trafics plus difficiles. Après la chute du mur, les marines de guerre ont connu une nette déflation. Alors que la compétition de puissance se renforce à nouveau dans le contexte de tensions sino-américaines croissantes, le mouvement de balancier tend à s'inverser. Le trafic de drogue par voie maritime pourrait bien en être une victime collatérale.



Mots clés

Droque
Trafics
Criminalité
Espace maritime