

TRAFIC SOUS LES MERS

La lutte acharnée sur mer contre le narcotraffic a tellement bousculé les pratiques des trafiquants de stupéfiants que l'acheminement de drogue a pris une forme inédite : celle de la voie sous-marine. Face à cette menace qui se généralise, la France et ses partenaires doivent s'adapter.

DU MYTHE A LA REALITE

Comme tous les mythes, celui du « narco-sous-marin » s'est construit autour de faits sur ou sous-interprétés et a longtemps divisé les experts de la lutte antidrogue. Les organisations mafieuses ont en fait dû attendre longtemps avant de disposer d'engins capables de circuler sous les mers. Les premiers prototypes, apparus dans les années 90 en Amérique du Sud, étaient des bateaux à la ligne de flottaison basse (*Low Profile Vessel - LPV*), émergeant à peine au-dessus de la mer et narguant la vigilance des bâtiments de surface. Le modèle s'est ensuite amélioré, avec des semi-submersibles autopropulsés (*Self Propelled Semi-Submersible - SPSS*) capables de contrôler leur flottaison et de s'immerger presque totalement. Mais c'est le 2 juillet 2010, en Équateur, que la réalité rattrape la fiction, lorsque les services de lutte antidrogue américain et colombien découvrent un navire capable de s'immerger jusqu'à 20 mètres de profondeur. Les narcotrafiquants possédaient enfin une embarcation capable de circuler sous les mers.

Le développement de ces narco-submersibles ressemble globalement à un programme technologique classique. Il est possible d'en discerner trois grandes parties :

- 1992 – 2004 : recherche et développement ;
- 2005 – 2006 : expérimentation, retour d'expérience et amélioration ;
- 2007 et au-delà : maturation du modèle et production.

Cette dernière phase a également vu l'émergence de vecteurs sophistiqués et exotiques : narco-torpilles, semi-submersibles autonomes ou commandés à distance par satellite...

Malgré les avancées et les innovations, les narcotrafiquants n'ont toutefois jamais réussi à obtenir un sous-marin dont les capacités se rapprocheraient de celles de leurs équivalents militaires.

DE L'ÉPIPHÉNOMÈNE A LA MENACE REELLE

Le danger ne vient pas seulement de la modernisation des modèles submersibles, mais aussi de leur utilisation de plus en plus importante. Alors qu'en 2006 trois mouvements de narco-submersibles sont repérés, ce chiffre est multiplié par vingt en 2011, avec 60



Un « narco-sous-marin » découvert le 14 février 2011 en Colombie.

embarcations de ce type recensées par la Joint Interagency Task Force South, l'organisation américaine de lutte contre le narcotraffic en Amérique latine. Et ce phénomène, qui se cantonnait auparavant à l'océan Pacifique, s'est étendu aux Caraïbes. Depuis juillet 2011, les services de répression ont intercepté cinq LPV en mer des Antilles.

Si le traditionnel *go-fast* reste l'engin privilégié des narcotrafiquants, la voie sous-marine s'impose désormais comme le second vecteur de transport de stupéfiants en partance de l'Amérique du Sud. Avec 80% du trafic sur zone passant par la mer, la question des narco-submersibles prend de l'ampleur. Loin d'être un épiphénomène, la menace est amenée à se généraliser.

DE L'OBSERVATION A L'ACTION

Jusqu'à présent, les engins capturés ont eu pour destination exclusive les États-Unis. Mais plusieurs indicateurs laissent à penser que, tôt ou tard, l'Europe sera concernée. Tout d'abord parce qu'elle représente le second plus gros marché consommateur de drogues. Ensuite parce que leur technologie est, théoriquement, suffisamment mûre pour atteindre l'Afrique de l'ouest, portes d'entrée vers le vieux continent. Il devient donc crucial de mettre en place les éléments pour lutter contre un trafic en pleine révolution.

La riposte doit être proportionnelle à la menace. En haute mer, cela signifie une optimisation et un renouvellement de nos moyens pour la détection et l'arraisonnement de ce type d'engin.

Le temps de l'observation laisse progressivement place à celui de l'action.