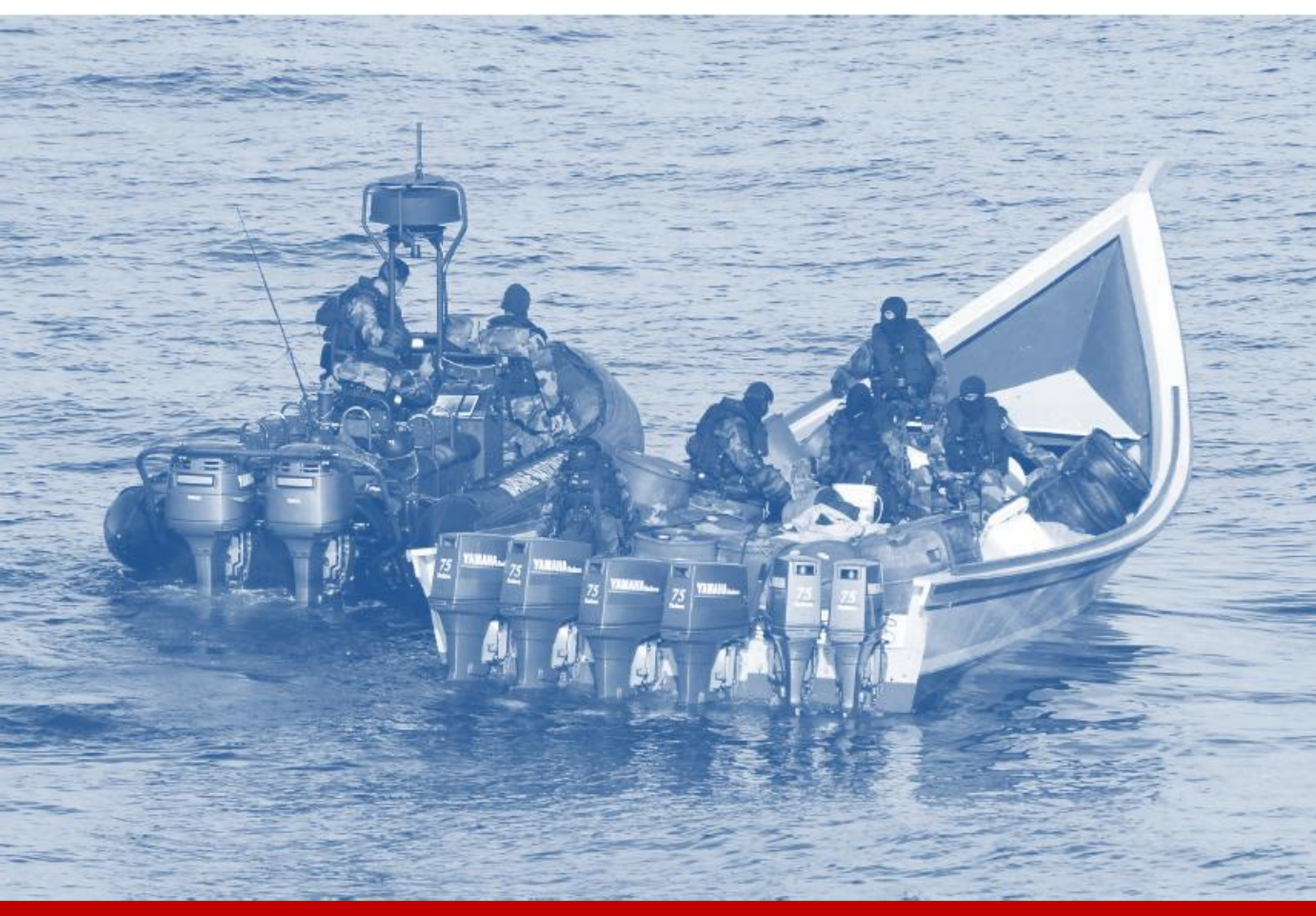




La lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes



Centre
d'études
supérieures
de la Marine



Aspirant Rio BRAY

Chargé d'étude au CESM

cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr



La lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes



Par l'Aspirant Rio BRAY

Chargé d'étude au Centre d'études supérieures de la Marine

Photo de couverture : Marine nationale



Sommaire

Introduction :	3
I) État de la menace du narcotrafic en mer des Caraïbes	6
A) État des lieux du narcotrafic en mer des Caraïbes	6
a. Le poids et la nature du trafic de stupéfiants dans la zone	6
b. L'aspect géographique du trafic	8
c. Les enjeux du trafic sont-ils les mêmes ?	10
B) Des stratégies et des moyens en constante évolution	13
a. Des trafiquants toujours ingénieux, toujours inventifs	13
b. L'escalade des vecteurs maritimes : « slow movers », cargos et go-fast	15
c. Le cas spécifique des sous-marins	18
Transition :	22
II) Un dispositif de lutte interalliés et interministériel, une réponse toujours adaptée ?	23
A) Dans la zone, une coopération internationale toujours efficace	23
a. La JIATF-South, une organisation de la lutte contre le narcotrafic	23
b. Les opérations interalliées : Atlantic Watch, Carib Royale et Carib Venture	25
B) La Marine, un maillon essentiel de la chaîne de lutte contre le narcotrafic	28
a. La Marine, bras armé d'un dispositif interministériel et interarmées	28
b. Le volet juridique : une composante indispensable	31
Transition :	33
III) Trouver les réponses à un contexte international incertain	34
A) Dans un contexte international et régional incertain, l'importance du renseignement	35
a. Un contexte international et régional incertain	35
b. Primauté du renseignement et interventions militaires ciblées	38
B) Affûter nos armes, internationaliser la lutte	39
a. Développer les savoir-faire tactiques, le concept d'emploi des forces et le cadre juridique pour une lutte efficace	39
b. Une coopération toujours plus poussée, une lutte internationalisée	41
Conclusion :	44



Introduction :

« *Peu de gens vont aux Caraïbes pour apprendre à connaître la population locale et sa culture. La curiosité ne dépasse pas toujours le désir de goûter le rhum des insulaires.* » Cette phrase du navigateur et romancier suédois Björn Larsson énonce une réalité qui a la dent dure. Ce que l'on croit connaître des Caraïbes renvoie invariablement à leurs poncifs : du soleil, des plages de sable blanc, un cadre idyllique et, surtout, un espace géopolitique calme. Cet ensemble de stéréotypes est l'arbre qui cache la forêt, de sorte que la méconnaissance de cet espace et des intérêts qu'il représente est considérable. Ainsi, au lieu d'aller plus en avant sur la question du narcotrafic en mer des Caraïbes et le rôle-clé de la Marine nationale dans la lutte contre ce dernier, il convient de définir le cadre géographique, de survoler les problématiques maritimes et de se familiariser avec cette zone trop souvent négligée.

La mer des Caraïbes ou mer des Antilles est une zone maritime enclavée entre l'Amérique centrale, l'Amérique du sud et l'archipel antillais. Du nord au sud, elle s'étend des grandes Antilles (Cuba, Haïti) aux pays d'Amérique du Sud (Colombie, Venezuela), et d'est en ouest, elle s'étale des petites Antilles, dont les Antilles françaises (Martinique, Guadeloupe, Saint-Vincent, Saint-Barthélemy), à l'Amérique centrale (Mexique, Guatemala, Honduras, Panama...). Elle communique également avec le golfe du Mexique au Nord, avec l'océan Pacifique via le canal de Panama, et l'océan Atlantique par le biais de l'arc antillais. D'est en ouest, elle s'étire sur près de 2 400 km et a une superficie de 2 750 000 km², jusqu'à 4 millions si on y ajoute le golfe du Mexique. Cette superficie à peu près équivalente à celle de la mer Méditerranée et le statut d'arrière-cours des États-Unis lui ont valu le surnom de « Méditerranée américaine. » Pour cause, les voies navigables qui la traversent comptent parmi les plus fréquentées du monde, notamment grâce au canal de Panama, aux relations marchandes entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud d'une part et entre l'Amérique du Sud et de l'Europe d'autre part. Au total, plus de 60 000 bâtiments transiteraient dans cette zone chaque année. Et ce n'est que le début : l'élargissement du canal de Panama en 2014, la création de nombreux « hubs » de transbordement, Cuba compris¹, la dynamisation de la route transocéanique est-ouest et le glissement géoéconomique vers l'Asie mettent en place les conditions pour que les Caraïbes et la mer des Antilles acquièrent une importance majeure dans les prochaines années. Les défis

¹ « L'élargissement du port de Mariel projette Cuba dans l'après-embargo américain », Le Monde, 22 février 2012.



que posent la surveillance et l'action de l'État en mer de cette zone géographique sont proportionnels à sa superficie.

Historiquement, les Caraïbes ont toujours été le creuset de trafics en tout genre, tant ceux issus de la piraterie ou de la flibusterie au 17^e siècle que de la traite négrière. De nos jours, la situation a certes changé, mais la mer des Antilles reste toujours un lieu propice aux activités illicites : la zone est ainsi sujette à la pêche illégale, à l'immigration clandestine, à la contrebande venue d'Asie du Sud-Est et à la piraterie. La découverte de champs d'hydrocarbures offshore, au Brésil et en Guyane française, ajoutera certainement un vernis énergétique aux problématiques maritimes endémiques. Néanmoins, c'est principalement le transport maritime illicite de stupéfiants qui préoccupe par son ampleur et les dégâts qu'il cause. En effet, le « narcotrafic », selon l'expression désormais consacrée, affecte à tous les niveaux la sécurité des États et de leurs gouvernements, la stabilité de la zone géographique et les économies locales, régionales et mondiale. Le trafic de stupéfiants aux Caraïbes et en Amérique latine dépasse largement la question des échanges *stricto sensu*. L'interpénétration des économies licite et illicite, la corruption, les meurtres, la fracture sociale et la misère qui découlent de ce fléau sont autant de problèmes de sécurité intérieure et extérieure que l'on retrouve dans son sillage. En raison de la complexité et de l'ampleur de ces problèmes, nous conviendrons que cette étude se bornera à analyser, comprendre et mettre en lumière les problématiques liées aux flux maritimes issus du narcotrafic. Ces flux illicites maritimes en partance des Caraïbes ont deux destinations principales : l'Amérique du Nord et l'Europe, les deux plus gros marchés consommateurs de stupéfiants. Pour y acheminer leurs marchandises, les narcotrafiquants rivalisent d'ingéniosité, allant même jusqu'à utiliser des « sous-marins » qu'ils construisent par leurs propres moyens. Les intérêts français sont directement menacés par le trafic, que ce soit à l'échelle régionale (au niveau des départements d'outre-mer) ou à l'échelle des autoroutes de la drogue, par lesquelles les stupéfiants transitent jusqu'en Métropole. Consciente du danger que représente le trafic de drogue dans cet espace maritime, la France redouble d'efforts pour lui faire face, dans ses eaux territoriales comme en haute mer.

Confrontée à une menace protéiforme, souple et complexe, la Marine nationale s'organise avec les autres administrations en charge de l'action de l'État en mer et les marines de la zone dans le but de délivrer une réponse adaptée. Le défi qui leur est lancé est celui du contrôle et de la surveillance maritime face à un ennemi intelligent et technologiquement en avance par rapport aux acteurs non-étatiques classiques (terroristes, pirates...). Les contraintes auxquelles



elles se confrontent sont une géographie ingrate, des États noyautés par la corruption et des moyens insuffisants au regard de la superficie à patrouiller.

Certes, ces problématiques ne sont pas nouvelles. Néanmoins, le contexte a changé et devient de plus en plus incertain. Multiplication des routes de la drogue, montée en puissance du marché européen, crise économique et donc crise des moyens, modernisation de la technologie ennemie, émergence de narco-États... A l'échelle mondiale, la géopolitique du narcotrafic se redessine. Les Caraïbes en sont un des foyers. Or, comme cette mutation passe également par la mer, la réponse de la France doit être livrée par le même canal. Celle-ci ne doit pas se contenter d'être figée, mais doit être évolutive et prospective. **Face à l'évolution des menaces et dans un contexte d'incertitude, comment repenser l'engagement de la Marine française contre le narcotrafic en mer des Caraïbes ?**

La présente étude se donne pour objectif de répondre à cette question en décrivant, en premier lieu l'état de la menace, en second lieu le cadre au sein duquel la Marine intervient, pour enfin s'interroger sur les nouvelles réponses qu'il faut trouver dans un contexte d'incertitude. En raison du caractère sensible du sujet, ces derniers points seront abordés avec toute la parcimonie et la réserve qu'il convient.



I) État de la menace du narcotrafic en mer des Caraïbes

Le narcotrafic en mer des Caraïbes est fortement méconnu du grand public, et cela pour deux raisons principales. Premièrement, il s'agit d'un domaine extrêmement sensible, où le renseignement a un caractère essentiel pour nombre d'acteurs, militaires ou civils. La diffusion et la communication d'informations à un large public ne vont donc pas de soi. Deuxièmement, le narcotrafic en mer est un sujet peu médiatisé. Contrairement aux massacres liés au trafic de cocaïne au Mexique, le trafic de stupéfiants en mer attire peu l'attention des grands quotidiens, sinon de façon épisodique. Toutefois, nous verrons, au fil de cette étude, que ce silence profite également aux trafiquants, qui veulent rester aussi discrets que possible quant à leurs activités. Un état des lieux est donc primordial avant toute entrée en matière afin de comprendre les chiffres liés à la drogue et l'espace dans lequel évolue la Marine, mais aussi les moyens utilisés par les trafiquants, le type de stupéfiants, les routes empruntées, etc.

A) État des lieux du narcotrafic en mer des Caraïbes

a. Le poids et la nature du trafic de stupéfiants dans la zone

« La mer apparaît vite comme le réceptacle des flux transnationaux de marchandises et ce, dans la majorité des analyses prenant un minimum de recul historique »². Cette phrase de Joseph Henrotin dénonce ici une réalité intemporelle : la mer est un espace de flux et d'échanges. En mer des Caraïbes, les routes maritimes sont marquées historiquement du sceau des trafics³. Présentement, le trafic de stupéfiants est celui qui pèse le plus lourd dans la zone et principalement celui de la cocaïne. Si le cannabis y est en effet cultivé, la cocaïne est au cœur d'un large dispositif d'exportation à échelle mondiale qui reste sans égal dans la zone. Ainsi, près de 1000 tonnes par an sont produites en Amérique du Sud⁴. Les trois grands pays producteurs sont connus : il s'agit de la Colombie, du Pérou et de la Bolivie. En général, les

² HENROTIN Joseph, « Les fondements de la stratégie navale au XXI^e siècle », COLL Bibliothèque Stratégique, ECONOMICA

³ Le terme trafic étant relativement polysémique, il sera utilisé maintenant et tout au long de cette étude dans son sens premier ; selon le nouveau Petit Robert, édition 2010 : « commerce plus ou moins clandestin, immoral et illicite ».

⁴ Ce chiffre est évidemment une estimation, tirée du rapport 2012 de l'ONUDC. Bien qu'aucune estimation n'ait été possible pour les années 2010 et 2009, on sait qu'en 2008, 2007, 2006 et 2005, la production de cocaïne « pure » restait stable et avoisinait les 1000 tonnes.



tonnes qui y sont produites s'acheminent par trois voies : terrestre, aérienne et maritime. Or, si la voie aérienne et la voie terrestre sont porteuses de vraies problématiques, comme le montre l'exemple sanglant de la violence des cartels au Mexique, c'est par la mer que passe le gros du trafic. Selon une estimation de l'ONUDC, 41 à 62% de la cocaïne saisie dans la zone de 2002 à 2010 l'a été en mer⁵. La JIATF-South, l'organisation de lutte anti-drogue américaine qui accueille les représentants de 14 nations partenaires combattant le narcotrafic sur zone, est plus pessimiste : selon elle, 80% de la drogue emprunte le chemin maritime. L'affirmation de Joseph Henrotin se confirme : la mer des Caraïbes est ce réceptacle de flux et une plaque tournante du trafic de drogues.

Parallèlement, les saisies réalisées par la Marine nationale, selon le bilan 2011 de l'AEM, peuvent paraître maigres. En effet, 9 tonnes ont été saisies dans l'année. Pourtant, ce chiffre qui peut sembler faible par rapport à un volume de production très élevé se doit d'être relativisée. La lutte contre le narcotrafic est complexe et difficile à apprécier. Tout d'abord, des raisons opérationnelles font que les interventions Narcops ne sont pas toujours communiquées, ou avec un certain délai. En témoigne par exemple le communiqué de presse de la marine canadienne, paru le 14 janvier 2012 qui fait référence à une opération ayant eu lieu en novembre 2011⁶. En outre, l'implication de la Marine peut se faire dans un cadre plus global. Très souvent, la présence d'un bâtiment français a pu détourner un navire convoyeur de stupéfiants, qui s'est fait arraisonner par un bâtiment d'une autre marine par la suite. De même, la présence d'un navire de guerre peut amener les trafiquants à sacrifier leur cargaison en la rejetant en mer ou peut avoir un effet fortement dissuasif. Ainsi, si on s'appuie sur les chiffres de la JIATF-South, plus de 220 tonnes ont été saisies dans la région en 2009⁷.

La différence entre saisies et estimations subsiste donc. Les effets de la lutte contre le narcotrafic, bien que visibles, ne peuvent être mesurés avec exactitude.

⁵ Notons, au passage, que la cocaïne saisie en mer a toujours un haut degré de pureté, à la différence des saisies effectuées sur terre dans les pays d'exportation.

⁶ « *LE NCSM ST. John's soutient des opérations de lutte contre le narcotrafic* » : Consulté le 14 janvier 2012

⁷ MUNSING Evan, LAMB Christopher, « Joint Inter Agency Task Force- South: the best known, the least understood interagency success », p.5, INSS.

b. L'aspect géographique du trafic

La géographie des Caraïbes est le premier facteur expliquant la difficulté à saisir, contrer ou mesurer le narcotrafic sur zone.



Mer des Caraïbes (Source: Map of the Caribbeans, CIA Factbook)

L'espace Caraïbe est grand – autant que la Méditerranée, voire plus si on y inclut le golfe du Mexique – et parsemé d'îles. Enveloppant la mer des Caraïbes, elles se divisent en deux « ensembles » : les grandes Antilles (Cuba, la Jamaïque, Haïti, la République dominicaine et Porto Rico) et les petites Antilles (des îles Vierges à l'est de Porto Rico jusqu'à la Grenade au sud – les îles néerlandaises d'Aruba et de Curaçao, située au nord du Venezuela, terminent la courbe en repartant vers l'ouest). Cette composition en demi-cercle leur a valu le nom d'« arc



antillais ». Celui-ci se « referme » au sud sur le Venezuela et la Colombie. A l'ouest, l'Amérique centrale est un littoral-rempart que seul le goulot d'étranglement du canal de Panama permet de franchir.

La contrainte principale qu'impose la géographie, outre la superficie maritime, vient du chapelet que représentent les petites Antilles à l'est. Les îles qui les composent sont des micro-États qui ne disposent pas, pour la plupart, d'une marine digne de ce nom⁸. Leurs frontières maritimes sont poreuses, ce qui représente une occasion indéniable pour les narcotrafiquants soucieux de trouver un relais dans la zone. Ainsi, l'État d'Antigua et de Barbuda, qui compte parmi les moins bien lotis pour sa marine⁹, a vu une augmentation drastique du trafic et du transit de drogues en 2011. Saint-Christophe-et-Niévès a une « *capacité très faible de patrouille maritime* » et la Dominique est un lieu de passage pour les stupéfiants, qui partent par la suite vers la Guadeloupe ou la Martinique¹⁰. En outre, la capacité de passer d'un espace maritime à un autre très rapidement a longtemps été un facteur de non-intervention pour des raisons juridiques.

Mais la situation doit être nuancée, surtout en ce qui concerne les possessions ultramarines des puissances européennes sur zone, à savoir Aruba, Curaçao et Bonaire, Saint-Martin (les Pays-Bas), Anguilla, Montserrat ou les îles Vierges (Royaume-Uni), sans exclure, bien évidemment, les départements d'outre-mer que sont la Guadeloupe et la Martinique. Aruba et Curaçao et Bonaire sont des alliés de premier plan, et ce malgré leur proximité avec le Venezuela, principal « hub » du narcotrafic à ce jour¹¹.

Le cas des grandes Antilles est très différent. Cet ensemble, situé au nord de la mer des Caraïbes, communique directement avec le golfe du Mexique. L'évaluation des politiques antidrogue s'y conclut par un bilan mitigé. Des États comme Cuba ont une politique ferme et les moyens de lutter contre les trafiquants, alors qu'Haïti, État parmi les plus pauvres du monde, est miné par la corruption et est une porte d'entrée des stupéfiants ouverte sur la Floride. La position de l'île, à quelques milles nautiques au nord de la frontière Colombie-Venezuela, en fait le terminus d'un corridor maritime que les *go-fast* empruntent fréquemment. La République dominicaine est également une plaque tournante puisque située,

⁸ Certes, selon « *Flottes de combat 2008* », du capitaine de vaisseau de réserve Bernard Prézelin, les États des petites Antilles sont dotés de patrouilleurs. Mais rares sont celles qui ont des capacités hauturières ou dont les bâtiments ne sont pas vieillissants, voire inusités.

⁹ Country reports, Volume I, International Narcotics Control Strategy Report 2012, March 2012.

¹⁰ Op. cit

¹¹ “South American cocaine trafficking operations shift towards Venezuela”, Jane's Intelligence Review, May 2006



comme Haïti, aux portes de la Floride. Bien que Saint-Domingue concentre ses efforts sur les patrouilles maritimes, la mer reste le premier point d'entrée de la drogue sur son territoire.

En ce qui concerne les flux du narcotrafic, ils sont en constante évolution. Les routes historiques de la drogue passant par la mer ralliaient Haïti ou les petites Antilles à l'est depuis la Colombie et en direction des États-Unis. Aujourd'hui, les choses sont bien différentes. De nouvelles routes ont été délinéées, dessinées par l'inventivité et l'adaptabilité des trafiquants. La côte Pacifique est désormais une option crédible pour ceux qui destinent leur marchandise aux États-Unis. Mais depuis 2007, c'est l'émergence d'une route européenne qui part du Venezuela ou du Brésil et passe par l'Afrique de l'Ouest qui a bousculé l'ordre établi¹². La médiatisation de « l'autoroute 10 », comme l'appellent les organismes de contrôle des stupéfiants, est la conséquence directe de la parution d'un rapport de l'ONUDC devenu célèbre¹³. On y constate qu'en quelques années, l'Afrique de l'Ouest s'est imposée progressivement comme région de transit vers l'Europe. De façon générale, l'émergence du marché européen comme deuxième marché consommateur de cocaïne a amené les narcotrafiquants à suivre « la route du gouvernement le plus faible »¹⁴.

Opportunistes, les narcotrafiquants s'adaptent et élaborent des routes depuis ou passant par des États « faillis », incapables d'assurer une politique régressive ou préventive et/ou en échec économique. Pourtant, cela ne signifie surtout pas que les routes historiques ne soient plus pertinentes. Au contraire, la force des narcotrafiquants est de toujours s'adapter et de continuer à utiliser les anciennes routes et les nouvelles simultanément. En multipliant les flux, ceux-ci arrivent à essaimer les volumes et minimiser les pertes.

c. Les enjeux du trafic sont-ils les mêmes ?

Les enjeux du narcotrafic se jouent à l'échelle de la sécurité des États. Mal combattu, le trafic peut entraîner l'émergence de narco-États qui sont à l'origine des problématiques les plus graves. Un narco-État, selon la définition de l'Observatoire Géopolitique des Drogues en 1994, est un État dont des « secteurs (...) profitent directement, pour une part importante, voire

¹² WEBB-VIDAL Andy, "Cocaine coasts", Jane's Intelligence Review, February 2009, FREEMAN Colin, "The African gateway for UK cocaine", The Telegraph, 10 June 2007, WRIGHT Joanna, "Cocaine traffickers develop new routes from Brazil", Jane's Intelligence Review, January 2006.

¹³ ONUDC, « Rapport sur la situation du trafic de cocaïne en Afrique de l'Ouest », octobre 2007

¹⁴ BROMBACHER Daniel, MAIHOLD Günther, « El negocio transatlántico de la cocaína : opciones europeas ante las nuevas rutas del narcotráfico », Real Instituto Elcano.



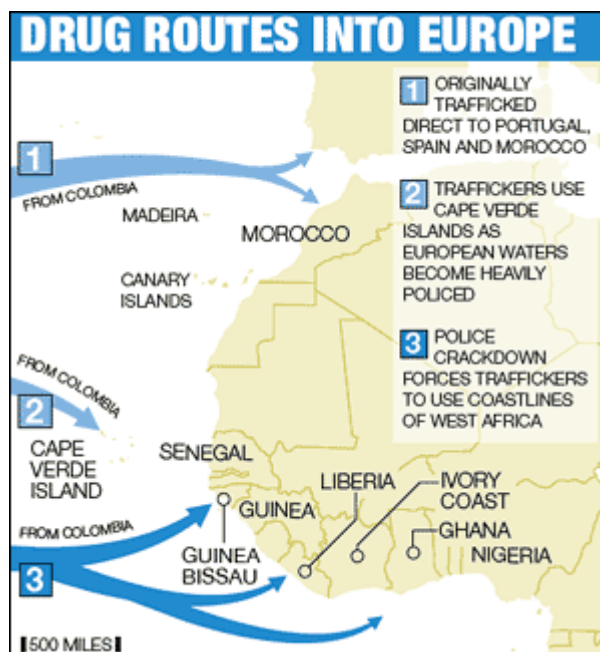
essentielle, des revenus du narcotrafic. » Si l'on se fie à cette définition, on peut recenser quelques narco-États dans l'espace Caraïbe. Le Venezuela en est un exemple intéressant. Contrairement à ce que laissent penser les déclarations américaines, la mutation du Venezuela en un narco-État véritable n'a été amorcée que récemment. Si les trafiquants en provenance de Colombie ont commencé à migrer vers le Venezuela depuis 2006 environ, ce n'est qu'en 2010 qu'on peut considérer qu'ils ont véritablement pénétré l'appareil étatique, date symbolique à laquelle un « baron de la drogue »¹⁵ a été élevé au rang de général en chef. Pour autant, certains experts estiment que la métamorphose en narco-État du Venezuela ne sera effective qu'à partir du moment où le Président Chávez décèdera ou quittera le pouvoir¹⁶. Or, parallèlement à cette métamorphose, on a assisté à un phénomène de centralisation du transit au Venezuela. Quelle que soit la voie maritime empruntée, qu'elle passe par les petites Antilles, la République dominicaine, Haïti ou même Guyana, le Venezuela est, à un moment donné de la chaîne de transit, un passage quasi obligé. C'est ainsi que par un phénomène gangrenant, le narco-État fragilise un ensemble régional. Cela est d'autant plus vrai dans les Caraïbes où les États sont particulièrement vulnérables¹⁷.

Malheureusement, cette émergence des narco-États ne connaît pas de frontières, et c'est ainsi que l'Afrique de l'Ouest s'est retrouvée la proie des narcotrafiquants.

¹⁵ Il s'agissait du général Rangel Silva, connu de la CIA pour son soutien actif au FARC. Référence : INCSR 2012 Volume 1.

¹⁶ NORIEGA Robert F., "After Chávez, the Narcostate", Foreign Policy, April 11, 2012.

¹⁷ Par le terme « État vulnérable » on désignera tout au long de cette étude un État dont les moyens de coercition (policiers, militaires, juridiques) sont insuffisants pour réprimer le trafic de drogues dans ses frontières ou / et dont la classe politique est soit corrompue, soit conciliante vis-à-vis du trafic de stupéfiants.



Routes de la drogue vers l'Europe depuis l'Afrique (Source : *"The African gateway for UK cocaine"*, Colin Freeman, *The Telegraph*, 10 June 2007)

C'est surtout la nécessité d'un relais, en réponse à la politique de plus en plus répressive de pays européens, qui a encouragé les narcotrafiquants à « s'approprier » les pays du golfe de Guinée. La Guinée-Bissau en est l'archétype : elle est devenue « le premier narco-État d'Afrique »¹⁸. État vulnérable par excellence, celle-ci a cédé aux sirènes des grands groupes criminels qui l'utilisent comme une plaque tournante vers l'Europe. A elle seule, elle agrège un volume record de cocaïne (50 tonnes selon l'ONUDC) qui serait ensuite redirigée vers le vieux continent. Pire encore, le trafic de cocaïne est devenue une activité répandue, contaminant le Mali et le Sahel, créant un phénomène narcoterroriste grave dans ces deux espaces qui ne communiquent pourtant pas avec la mer. Cet exemple montre que la mer ne connaît pas de limites. Le narcotrafic en provenance d'Amérique latine n'est pas un « endophénomène » caribéen : il s'internationalise.

Le symptôme externe de cette internationalisation est le trouble créé par ces trafiquants latino-américains en Afrique de l'Ouest. Pourtant, il existe un autre symptôme, de nature interne cette fois-ci. L'impact économique du marché de la drogue, estimé à plusieurs milliards d'euros, se ressent à tous les niveaux dans la zone Caraïbe et se camoufle à l'intérieur des flux légaux. Dans certains cas, l'économie de la drogue supprime l'économie légitime locale ou

¹⁸CHERRUAU Pierre, « L'Afrique, terre promise des narco-États », *Slate Afrique*, 05/03/2009



régionale et détient des leviers de puissance insoupçonnés sur le plan mondial¹⁹. Une approche globale dans l'espace Caraïbe est donc autant nécessaire qu'une lutte en haute mer.

B) Des stratégies et des moyens en constante évolution

a. Des trafiquants toujours ingénieux, toujours inventifs

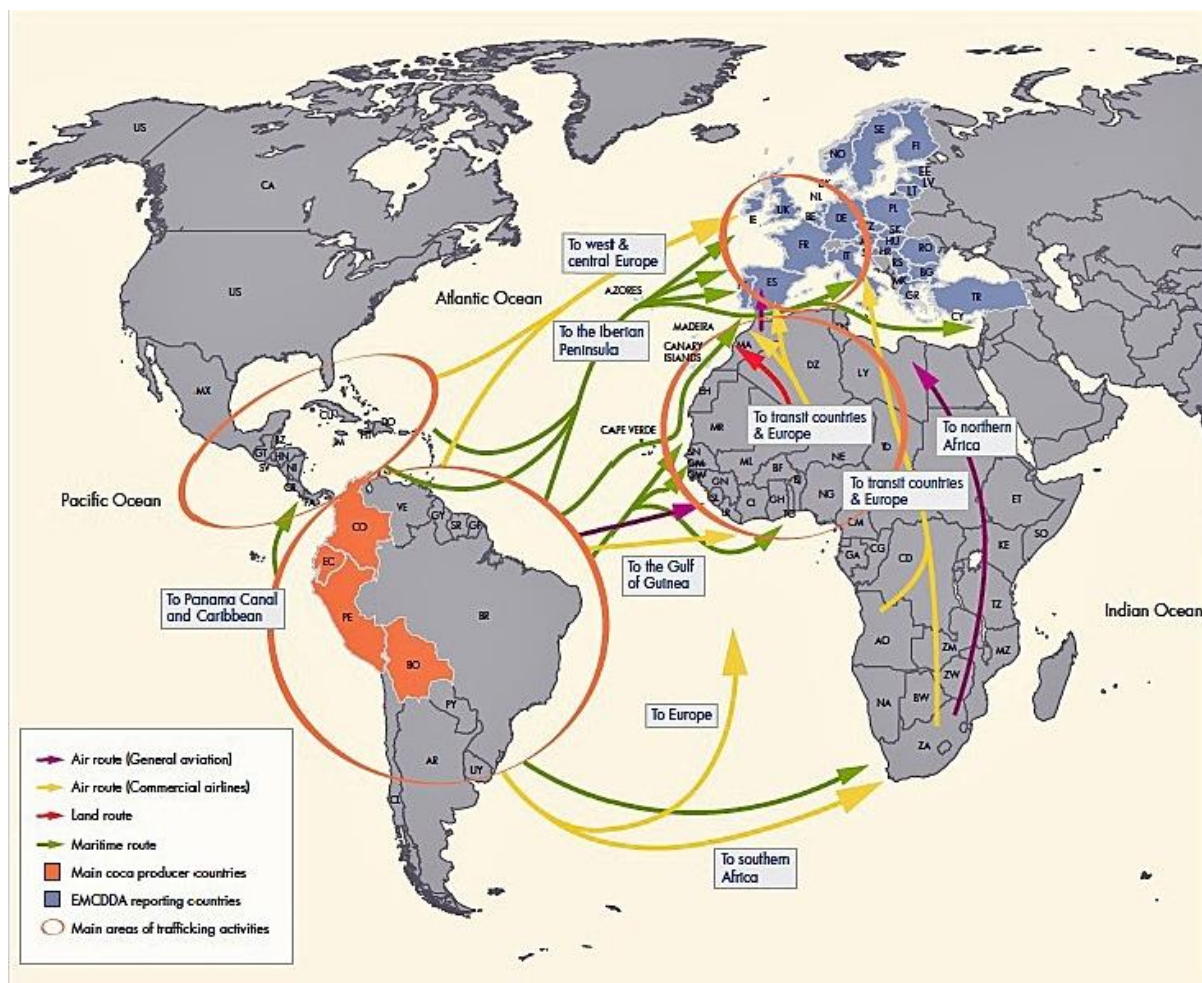
« Il s'agit d'un bond technologique incroyable. Il pose des défis considérables ». C'est en ces termes que Jay Bergman, chef des opérations de la DEA (*Drug Enforcement Agency*) décrit le premier « super-submersible » opérationnel découvert en juillet 2010 en Equateur²⁰. Mesurant près de 23 mètres de long, capable de s'immerger jusqu'à 19 mètres, ce navire pouvait atteindre une vitesse de dix nœuds et aurait affiché une autonomie de 6,800 miles nautiques selon les experts de la DEA qui l'ont étudié. Si ces capacités sont loin d'atteindre celles d'un sous-marin classique, l'existence de ce submersible illustre encore une fois l'ingéniosité de l'ennemi. Les narcotrafiquants ont fait, font et feront toujours preuve d'une adaptabilité remarquable. Cette adaptabilité est rendue possible par la manne financière qu'ils tirent du trafic. Celle-ci est difficilement estimable. Cependant, si on considère que 1000 à 1200 tonnes ont été produites et que le prix du gramme au détail en Europe avoisine les 60 euros, on peut en conclure que la cocaïne à l'état brut rapporte 60 à 72 milliards par an, à partager entre les acteurs, les cartels, etc²¹. Cette manne permet la diversification des activités (finances, veille informatique, droit); les méthodes de recherche et les techniques de renseignements contribuent à alimenter leur connaissance des actions répressives menées à leur encontre. Plus informés, les narcotrafiquants deviennent inévitablement plus difficiles à combattre.

L'élaboration des nouvelles routes participe à cette logique d'adaptation. Qu'elles soient aériennes, maritimes ou terrestres, les routes sont excessivement nombreuses et diversifiées. Certes, le volume de certains itinéraires prouve qu'il y a des espaces de convergence et ces derniers sont connus. Mais, comme l'illustre la carte ci-après, ces « autoroutes » se subdivisent en prenant des chemins quasiment aléatoires.

¹⁹ Rapport 2010 de l'Organisme International de Contrôle des Stupéfiants,

²⁰ POPKIN Jim, "Authorities in awe of drug runners' jungle built, Kevlar-coated submarine" The Wired

²¹ Rappelons que les chiffres sont terriblement approximatifs dans ce domaine. Le FMI avait, selon le Livre blanc de la Défense de 2007, estimé qu'à l'échelle mondiale, tous moyens confondus, les trafiquants gagnaient 700 à 1000 milliards d'euros. C'est qu'entre les tonnes pures saisies en mer et la revente au détail de cocaïne coupée, il y a un décalage qu'on ne peut pas estimer.



Les principales routes de la drogue depuis l'Amérique du Sud / Centrale (Source : EMCDDA)

En fait, le terme de « route » devient de plus en plus inadapté à la réalité actuelle. Les itinéraires directs ont laissé place à des trajectoires qui rebondissent de port en port, de points de transit en points de transit. La saisie de 200 kilos de cocaïne le 31 mars 2012 à 6h45 sur le voilier *Megalodon* en Nouvelle Calédonie en est un exemple. En effet, le voilier avait quitté les Caraïbes, se dirigeait certainement vers l'Europe via l'océan Pacifique. Il est important de noter que cette saisie a été possible grâce à un renseignement précis, la mise en alerte des dispositifs militaires s'étant faite dès le 14 mars 2012.

b. L'escalade des vecteurs maritimes : « slow movers », cargos et go-fast.

Les moyens pour transporter la drogue en mer ont évolué dans le temps. Avant les années 90, les trafiquants utilisaient principalement des voiliers ou des navires de plaisance pour acheminer leurs marchandises : ces derniers font parti des « *slow movers* »²². Mais peu de temps après, l'impact de la drogue en provenance d'Amérique du Sud sur leur sécurité intérieure poussa les États-Unis à déclarer la guerre au narcotrafic. Un nouveau vecteur voit le jour dont l'utilité ne sera jamais démentie par la suite et ce jusqu'à présent : le *go-fast*.



Go-fast (Source : Marine nationale)

Celui-ci est une embarcation de simple facture, mais équipée de plusieurs moteurs à très forte puissance. Pouvant atteindre des records de vitesse (quarante à soixante nœuds), le *go-fast* est idéal pour évoluer en mer des Antilles. Les nombreux points de relais que constituent les îles de la zone permettent aux *go-fast* de passer d'État en État en quelques heures à peine et de déjouer la vigilance des patrouilles. Pour exemple, les trafiquants peuvent rejoindre Haïti depuis la Colombie en moins de 24 heures. Dès lors, il est quasiment impossible de tomber nez à nez sur un *go-fast* de façon inopinée : le besoin en renseignement est primordial à la capture.

²² *Slow-mover* : Embarcation ou navire circulant en mer à moins de dix nœuds.



D'autres vecteurs maritimes ont, parallèlement, le « vent en poupe » et viennent en complément du *go-fast* devenu plus commun. Parmi les *slow-movers*, on peut inclure les bateaux de pêche, les cargos, les porte-conteneurs et autres navires marchands. Les techniques de camouflage sont inventives et diverses (faux plafonds ou planchers, double-fonds, intérieur des quilles, réservoirs à gazole, ballasts, intérieur des extincteurs, circuit d'aération et de ventilation, caisses fixées sous la coque et sous la ligne de flottaison, sacs fixés en suspension dans l'espace libre d'un réservoir, etc²³). On sait également que les porte-conteneurs deviennent un moyen de transport apprécié des narcotrafiquants, puisque le contrôle des conteneurs dans les ports est très difficile (moins de 5% des conteneurs dans le trafic maritime mondial sont contrôlés). La douane a ainsi retrouvé, le 12 juillet 2012, 21,6 kilos de cocaïne dans un conteneur de moules²⁴. En Afrique de l'Ouest notamment, les procédures de contrôle ne sont guère respectées, permettant un trafic massif depuis cette région.

²³ BELLAYER-ROILLE Alexandra, « La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe : une coopération à géométrie variable », *Revue générale de droit international public*, 2007.

²⁴ « Cocaïne dans un conteneur de moules », *AFP*, 12/07/2012



Ci-dessous : Petits paquets aplatis de cocaïne, qui avaient été dissimulés dans une structure modifiée de palettes en bois et détectés au port de Saint John. (Source : Agence des services frontaliers du Canada)





c. Le cas spécifique des submersibles

Dans cet arsenal de moyens de transport, le « narco-sous-marin » est un cas à part. Ces navires soulèvent plusieurs questions notamment dues à l'avancée technologique qu'ils représentent, au manque de communication claire les concernant et à une confusion sémantique quant à leurs caractéristiques. En effet, ces embarcations sont souvent définies comme « sous-marins » mais le terme n'est pourtant pas pertinent pour ces engins qui n'ont pas la capacité de s'immerger totalement ou aussi profondément que leurs équivalents militaires. Bien que construits artisanalement, dans la jungle et avec des moyens réduits, les narco-submersibles ont connu une évolution technique graduelle sur vingt ans. De cette période de développement technologique ont émergé trois grands types de « submersibles »²⁵ : les navires à flottaison basse (LPV, *Low-profile vessels*), les semi-submersibles autopropulsés (SPSS, *Self propelled semi-submersible*) et les submersibles autopropulsés (SPFS, *Self-propelled fully submersible*).

Les LPV sont apparus dans les années 90 et étaient jusque là considérés comme de rares exceptions. A présent, on parle de « véritable flotte » d'engins de ce type qui exporteraient près du tiers de la drogue produite en Colombie²⁶. Les LPV sont difficilement détectables par radar du fait de leur superstructure très réduite en dessous de la ligne de flottaison, de leurs matériaux composites non réfléchissants aux radars (bois, fibre de verre) et de leur faible vitesse (moins de dix nœuds). La partie émergée est généralement peinte en bleu sombre pour des raisons de camouflage.

²⁵ LICHTENWALD Terrance, STEINHOOR Mara, PERRI Frank, "A Maritime Threat Assessment of Sea Based Criminal Organizations and Terrorist Operations" Volume VIII 2012,

²⁶ KUSHNER David, "Drug sub-culture" April 26, 2009, THE NEW YORK TIMES. Le terme de « flotte » est par ailleurs peu approprié pour ces navires construits sur demande avant d'être coulés une fois vidés de leurs cargaisons.



Les SPSS sont plus élaborés et plus sophistiqués. Leur existence même était incertaine, d'où le surnom de « Bigfoot » qui leur était attribué (du nom d'un monstre américain mythique). Ils peuvent influencer sur leur ligne de flottaison grâce à un système de ballasts sans jamais pouvoir s'immerger totalement. Des sources ouvertes prétendent qu'il existe des SPSS contrôlés à distance par le biais d'une antenne satellite qui émergerait de l'eau²⁷. Cette hypothèse est crédible au vu des caractéristiques exposées, pourtant aucun prototype ou modèle n'a été saisi jusqu'à présent.



Interception d'un semi-submersible dans l'océan Pacifique (Source : US Coast Guard & US Navy)

Dans les deux cas, un bâtiment de surface aura beaucoup de difficultés à repérer un LPV ou un SPSS. En revanche, il sera plus facile pour un avion de patrouille maritime ou pour un hélicoptère d'identifier ces navires grâce à leur sillage. Ces modèles ne menacent théoriquement pas l'Europe, car ils ne disposent pas d'une capacité transocéanique avérée – néanmoins, si cette capacité n'a pas été vérifiée dans les faits, il semble que les caractéristiques techniques de ces navires pourraient permettre une traversée. Toujours est-il que les LPV / SPSS demeurent, pour la plupart, jugés incapables de naviguer dans la durée, voire en complète autonomie. Pendant très longtemps, ils n'ont d'ailleurs été utilisés qu'en océan Pacifique, quittant les côtes colombiennes ou équatoriennes pour décharger au Mexique ou sur les côtes californiennes²⁸. Pour autant, leur utilisation en mer des Caraïbes a été confirmée par une saisie en 2011, suivie de plusieurs autres en 2012. Quand un « narco-

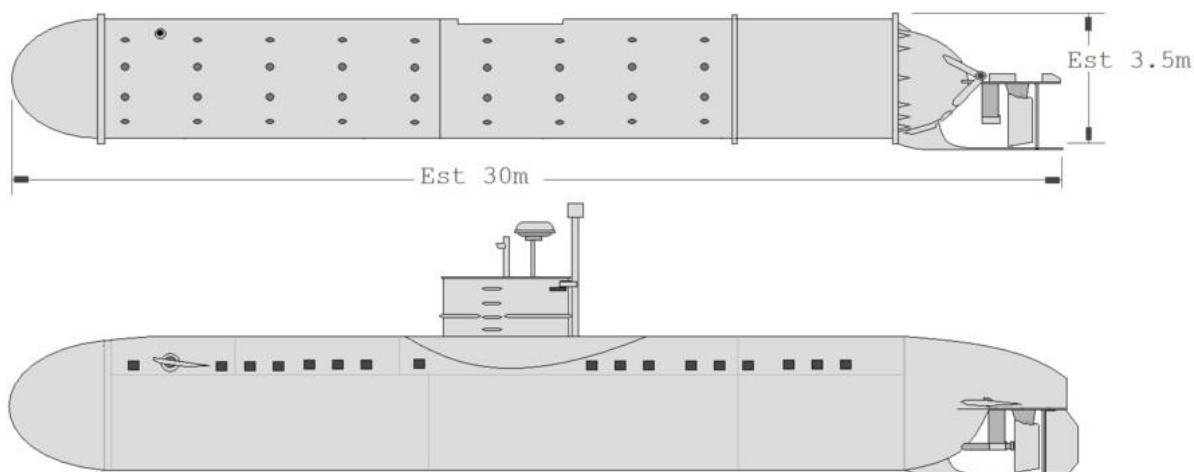
²⁷ “Drug sub culture” op.cit.

²⁸ MACARIO John C., “Working smarter”, Seapower, August 2012

submersible » doit acheminer la drogue, il est souvent escorté par des *go-fast* ou des *slow-movers* à l'aller et au retour. A l'aller, pour leur donner une impulsion et transférer la cocaïne, au retour, pour décharger leur cargaison avant de se débarrasser du navire vide. En effet, ces engins ont une durée de vie éphémère, puisqu'ils sont coulés, de façon quasi-systématique, immédiatement après leur premier voyage. Peut-être doit-on y voir l'un des éléments d'explication à l'hégémonie du *go-fast* malgré les qualités nautiques et la discrétion des LPV / SPSS, outre un rapport qualité/prix plus avantageux pour le *go-fast*.²⁹

Les submersibles autopropulsés ou SPFS ont été découverts très récemment et restent relativement rares mais sont pourtant sources d'inquiétudes véritables. Il faut distinguer le premier modèle de cette catégorie qui, s'il avait été achevé, aurait eu des caractéristiques très similaires à celle d'un sous-marin militaire classique. Ce « super-submersible » a été découvert par la DEA et les autorités colombiennes en 2000 à quelques kilomètres de Bogota, près de Facatativa³⁰. Il était vraisemblablement de facture russe, comme l'attestèrent les documents trouvés sur place, aurait mesuré plus de 30 mètres et aurait pu plonger au-delà d'une IP (Immersion PÉRiscopique). A l'époque, les experts techniques de la DEA avaient estimé que plus de 200 tonnes de cocaïne auraient pu être transportées par ce biais. Le coût total de l'engin achevé aurait atteint la somme record de dix millions de dollars US.

Facatativa Submarine
Provisional



Caractéristiques supposées du sous-marin de Facatativa après construction (Source : CovertShores)

²⁹ Ainsi, le prix d'un *go-fast* est de 125 000\$ contre à peu près 1 000 000\$ pour un SPSS.

³⁰ "Drug submarine found in Colombia", BBC News, September 7, 2000;

Dix ans plus tard, le 2 juillet 2010, les autorités équatoriennes mirent la main sur un super-submersible moins élaboré, mais prêt à l'emploi³¹ à proximité de la frontière colombienne. Celui-ci était le premier modèle de ce qui fut qualifié par la suite de SPFS (*Self-propelled fully submersible*). En 2011, un autre super-submersible de qualité similaire a été retrouvé dans la province colombienne de Cauca, dans la rivière Timiqui. Celui-ci était capable de s'immerger jusqu'à 3 mètres de profondeur et d'atteindre la côte mexicaine en 7 à 8 jours.



Le super-submersible saisi en Colombie, en rivière Timiqui. (Source : *Huffington Post*)

Les craintes principales qui entourent ces nouveaux engins sont posées par leurs possibilités de perfectionnement et de banalisation grâce à des technologies « sur étagère ». Plus le temps passe, plus les narcotrafiquants les améliorent et les affinent. Il y a une différence majeure entre le super-submersible trouvé en 2000, très proche d'un sous-marin d'une marine classique et extrêmement coûteux et celui de l'Équateur, moins cher, plus facile à construire et pourtant efficace. Alors que jusqu'à présent, les forces anti-drogue ont été capables d'intercepter des semi-submersibles autopropulsés en mer (avec un ratio probable d'un

³¹ POPKINS Jim, Op.cit.



passage sur dix), l'interception de super-submersibles sera quant à elle beaucoup plus complexe et demandera des moyens de lutte anti-sous-marine de haute volée³².

Transition :

La mer des Caraïbes est restée le point de départ majeur de la cocaïne, devenue un produit d'exportation de masse. Espace maritime gigantesque, moucheté par des îles souvent minuscules, elle est un défi insurmontable pour qui souhaiterait surveiller cette zone par ses seuls moyens. C'est cette géographie qui fait qu'on ne peut qu'estimer le volume de cocaïne qui circule, mais le trafic y est constant, et les grandes routes historiques s'effilent en routes multiples et aléatoires. L'impact n'en est pourtant pas moins lourd sur les économies et les gouvernements de la zone et au-delà. Le Venezuela pâtit de plus en plus de l'essor du marché de la cocaïne dans le monde, notamment en Europe. L'Afrique de l'Ouest est une autre victime par ricochet de ce commerce et la Guinée-Bissau est devenue le creuset de flux illicites délétères. Dans ce contexte, les trafiquants savent saisir l'occasion que représente une nation faible. C'est ainsi que le trafic qui prend sa source en mer des Caraïbes s'internationalise. Disposant d'une manne financière colossale et d'une inventivité hors du commun, ils dissimulent, innovent, créent. Leurs moyens et les concepts d'emploi de leurs moyens sont en perpétuelle évolution, du voilier au *go-fast*, du cargo au « sous-marin ». Cette escalade contraint les marines sur zone, notamment la Marine nationale, à s'adapter constamment à de nouvelles règles du jeu, à de nouveaux défis. L'ampleur de ces défis ne permet pas une approche solitaire du problème ; ainsi un dispositif de lutte a été mis en place à l'échelle internationale et interministérielle. Celui-ci a longtemps été efficace. Pour autant, l'inventivité des trafiquants ne laisse aucun répit et la France doit constamment s'adapter. C'est dans le cadre de cette lutte que la Marine nationale possède un rôle-clé que nous nous proposons d'étudier dans cette seconde partie.

³² L'utilisation d'un autre vecteur, la « narco-torpille », est également avérée. Cet engin sous-marin truffé de cocaïne, évoluant à 30 mètres de profondeur et tracté par un *slow-mover* est ingénieux et rarement saisi.



II) Un dispositif de lutte interalliés et interministériel, une réponse toujours adaptée ?

Dans la lutte contre le narcotrafic, la coopération n'est pas seulement un choix : elle est également une nécessité. La complexité du problème appelle à une action globale contre le fléau du trafic maritime de stupéfiants. En mer, on ne peut enrayer les flux illicites de la drogue en arraisonnant uniquement des bâtiments comme l'a illustré l'affaire symptomatique du *Winner*. Le narcotrafic est une problématique transversale qui concerne autant la Marine nationale que le ministère de l'Intérieur, celui de la justice ou encore nos alliés internationaux. Si tous ces acteurs ne travaillent pas ensemble conjointement, les narcotrafiquants peuvent tirer profit des failles opérationnelles, juridiques ou internationales des uns et des autres. En outre, les améliorations technologiques dont disposent les criminels et l'espace maritime gigantesque à patrouiller amènent à la conclusion qu'aucune marine du monde ne peut enrayer le phénomène par ses propres moyens à moins d'y consacrer une portion démesurée de sa flotte. Ayant pris conscience de cet état de fait, la France et ses alliés ont pris des décisions pertinentes et courageuses depuis une dizaine d'années. Le dispositif de lutte antidrogue porte ses fruits. Mais face à l'ingéniosité des trafiquants et au vu de notre retour d'expériences, certaines pistes doivent être explorées et débattues. Notre dispositif est-il toujours adapté ?

A) Dans la zone, une coopération internationale toujours efficace

a. La JIATF-South, une organisation de la lutte contre le narcotrafic

Historiquement, la Joint InterAgency Task Force-South était une organisation interministérielle américaine visant à accueillir les différentes administrations luttant contre le trafic de stupéfiants (CIA, DEA, gardes-côtes...). Avec l'internationalisation de cette problématique, celle-ci a pris de l'importance tout en s'ouvrant aux autres nations, au point d'accueillir une



dizaine d'officiers de liaison représentant 14 nations partenaires³³. Ainsi, elle « dirige la conduite des opérations interministérielles contre les trafics illicites résultant des menaces asymétriques générées par des vecteurs à grande mobilité provenant ou transitant à travers sa Zone d'Opérations Combinées (JOA). La détection et le suivi de cibles aériennes ou maritimes à caractère suspect, la fusion du renseignement, l'échange d'information et la corrélation des différents senseurs permettent l'interdiction et l'arrestation de ces vecteurs en liaison avec les Nations Partenaires dans le cadre de la sécurité nationale et de la stabilité régionale »³⁴. Depuis sa base à Key West, en Floride, la JIATF-South veille sur une zone de plus de 15,5 millions de km² qui comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale (Mexique mise à part), l'espace Caraïbe et une bonne part de l'Atlantique et du Pacifique Ouest. Toujours selon la synthèse du capitaine de vaisseau Larreur, on peut identifier la tâche principale de la JIATF-South comme étant l'élaboration d'un « *Recognized Narco Trafficking Picture* » (situation de référence du narcotrafic). Concrètement, il s'agit de mesurer, d'enregistrer et de situer les mouvements de la drogue qu'ils soient dus à des *go-fast* ou à tout type de vecteurs (aérien notamment). Véritable réceptacle de renseignements d'origines diverses, la JIATF-South redistribue également les informations récoltées aux nations partenaires ou aux administrations américaines. En outre, passée cette phase de redistribution, la JIATF élabore en fonction du cadre tactique (situation des forces, capacités respectives, but tactique recherché...) des plans d'action. Elle veille également à « l'unicité du contrôle tactique »³⁵, c'est-à-dire qu'elle dirige « vers sa cible l'unité qui procédera à l'interception ». Pour ce faire, elle a sous contrôle tactique (TACON) direct plusieurs bâtiments et aéronefs (avions de guet aérien, avions de patrouille maritime, avions de ravitaillement en vol) ainsi que des radars terrestres transhorizon³⁶. Enfin, même pendant et après la saisie, la JIATF-South apporte un soutien logistique aux responsables de l'interception.

Engagée dans chaque phase de la lutte contre le narcotrafic, de la détection de flux illicites jusqu'à l'interception et au traitement de la marchandise acheminée³⁷, la JIATF-South est un cadre, mais aussi une autorité reconnue et plébiscitée. Son fonctionnement est bien rodé. Au

³³ Argentine, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Equateur, Espagne, Grande-Bretagne, France, Mexique, Pays-Bas, Pérou, République dominicaine, Salvador. A noter l'absence remarquable du Venezuela. « Joint Interagency Task Force – South: the best known, least understood interagency success », MUNSING, Evan, LAMB, Christopher, INSS

³⁴ Capitaine de vaisseau, officier de liaison auprès de la JIATF-South LARREUR Xavier, « La JIATF South dans la lutte contre le narcotrafic mené par les U.S.A. », 29 octobre 2008.

³⁵ Op.cit.

³⁶ De la marine néerlandaise, de la marine anglaise, de l'US Navy mais aussi, temporairement bien qu'assez fréquemment, de la Marine nationale. Op.Cit.

³⁷ Les opérations d'interception et de récupération des stupéfiants en mer sont appelées *Martillo*. C'est l'équivalent américain de nos opérations Narcops, bien que les opérations *Martillo* soient par nature des opérations de coopération.



sein de cette dernière, la France a su prendre une place déterminante. C'est ainsi que, depuis 2008, la France dirige une Task Force, la CTG 4.6, et est donc une nation active dans la région. Elle dispose également d'une ZRP (Zone de responsabilité permanente) au sein de laquelle elle opère et effectue ses missions Narcops en coopération avec les nations partenaires. Cette participation est incontestablement la marque d'une prise de conscience, des alliés et de la France, du besoin de coopération internationale. Cette problématique commune ne peut être ramenée à une nation, mais suppose une flexibilité et un partage des tâches pour une efficacité optimale. Le cadre qu'offre la JIATF-South est donc un atout indéniable. Pour autant, la France continue de tisser des coopérations bilatérales avec les pays de la zone en vue de faciliter l'interception en mer des trafiquants. C'est ainsi qu'un accord entre la Colombie et la France (Col-Fra) a été passé afin de créer une continuité entre les opérations Carib Venture, Atlantic Watch Carib Royale qui seront évoquées plus après. Cette alliance est utile, car elle permet de créer une sorte de « communauté de sécurité »³⁸.

b. Les opérations interalliées : Atlantic Watch, Carib Royale et Carib Venture

La Marine nationale est engagée dans plusieurs opérations en mer des Caraïbes. Avant de les décrire plus en avant, il convient de rappeler ce qu'est une opération militaire. Dans le milieu militaire, il est souvent dit qu'« il existe une opération, parce qu'il a été donné une mission ». Ici, la mission est la lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes. Les opérations sont comme des cadres géographiques dans lesquels évoluent les bâtiments. C'est-à-dire qu'un bâtiment de la Marine patrouillera pour remplir une mission dans un but précis en passant d'une opération à une autre selon sa zone géographique.

³⁸ BRUNEAU Mylène « L'Amérique du Nord face au Narcotrafic : une communauté de sécurité ? »

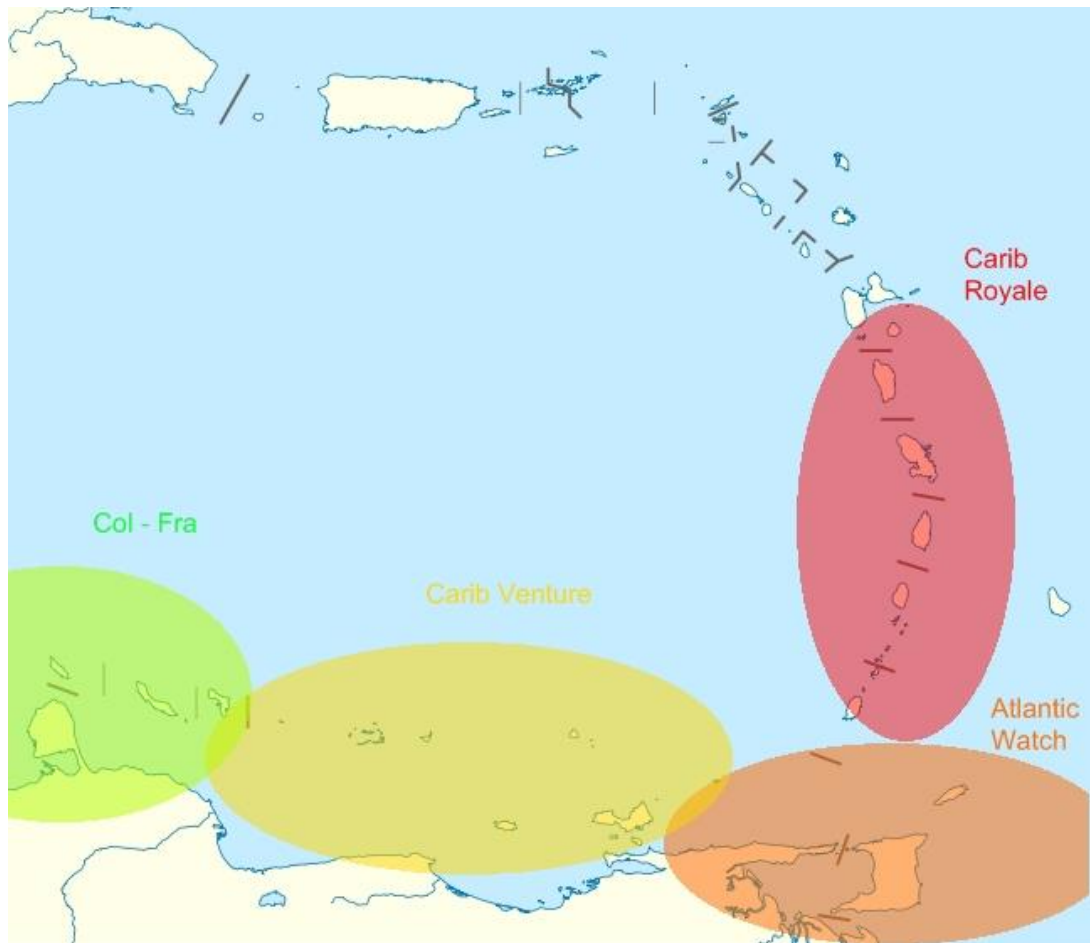


Schéma des opérations Narcops (Source CESM)

Si l'on se réfère à la carte ci-dessus³⁹, un bâtiment de la Marine nationale peut donc, s'il patrouille de la Guadeloupe jusqu'aux eaux colombiennes en passant par Trinidad et Tobago et Aruba, passer dans quatre cadres opérationnels différents. Il s'agit des opérations interalliées ou bilatérales suivantes : l'opération Carib Royale, l'opération Atlantic Watch, l'opération Carib Venture et la coopération bilatérale Colombie-France.

- L'opération Carib Royale est une opération visant à lutter contre le trafic de drogues sur la façade est des Caraïbes. Il s'agit d'une opération multinationale, dirigée par le CTG 4.6 (Commandant du Taskforce Group), c'est-à-dire le COMSUP français aux Antilles. La planification et la conduite des opérations sont assurées par le CENTOPS (Centre opérations interarmées des Antilles), avec l'appui d'officiers de liaison américains représentant la JIATF-South. Elle mobilise les frégates de surveillance Ventôse et Germinal,

³⁹ Cette carte n'a pas pour but de délimiter de façon claire et précise les cadres géographiques des missions, mais de donner une vision approximative de ceux-ci afin d'illustrer les propos rapportés.



qui sont les fers de lance de la Marine en ce qui concerne la lutte contre le trafic de stupéfiants.

- Atlantic Watch 10.1 est une opération récente puisqu'elle a été initiée en novembre 2010⁴⁰. L'opération est multinationale (elle est sous l'égide de la JIATF-South) et est également dirigée par le CTG 4.6. L'enjeu est l'interception en mer de la drogue en partance du Venezuela, de Guyana ou du Surinam et en direction de l'Europe et de l'Afrique. Le CENTOPS planifie et conduit les opérations dans les mêmes conditions que l'opération Carib Royale. En termes de moyens, les patrouilleurs *La Gracieuse* et *La Capricieuse* ainsi que les frégates *Ventôse* et *Germinal* participent à l'opération. Sur le plan international, d'autres navires ont également participé ou y participent encore, tels que l'*USS Decisive*, l'*HMS Manchester* ou le navire hollandais *Zuiderkruis* (ces deux derniers bâtiments ayant été retirés du service actif entre temps).
- Carib Venture est une autre opération multinationale de la JIATF-South, bien que celle-ci diffère de Carib Royale ou d'Atlantic Watch puisqu'elle est sous commandement hollandais (via la CTG 4.4). Ainsi, les bâtiments français sont placés sous le TACON direct de la Marine Royale Néerlandaise dans le cadre d'interception. Le cadre géographique est décisif puisqu'il englobe une zone autour d'Aruba et Curaçao et Bonaire. Or, les Antilles néerlandaises mènent une guerre frontale contre le trafic de drogues puisqu'elles jouxtent le hub vénézuélien de la cocaïne.
- Col-Fra (pour Colombie-France) est une coopération bilatérale entre la France et la Colombie. Le but recherché n'est autre que la continuité géographique puisqu'elle permet de conclure la boucle des opérations de surveillance maritime et de lutte contre le narcotrafic qui commence à l'est avec Carib Royale. Cette coopération n'a pas encore porté ses fruits car aucune saisie n'a été réalisée dans le cadre de cette dernière⁴¹. Elle demeure néanmoins un atout indispensable.

Ces multiples opérations créent un ensemble homogène, une sorte de zone maritime « tampon » qui vient freiner les flux primaires de la drogue à la source. Elles viennent illustrer le concept de « défense en profondeur » car l'action se situe au plus près de la menace. Nous verrons par la suite que cette stratégie est la meilleure et la plus efficace. Néanmoins, il ne faut surtout pas croire que cette zone tampon est capable d'arrêter tous les trafics – le but

⁴⁰ Site officiel de la Marine nationale.

⁴¹ Entretien à l'EMO, division AEM, juin 2012.



recherché est avant tout le démantèlement des réseaux car une étanchéité parfaite est impossible.

B) La Marine, un maillon essentiel de la chaîne de lutte contre le narcotrafic

a. La Marine, bras armé d'un dispositif interministériel et interarmées

Bien que la Marine soit probablement l'acteur le plus décisif en termes de saisies, il est important d'aborder cette problématique transversale de façon globale. La France l'a compris depuis longtemps, puisqu'en 1982 elle a créé la MILDT (Mission Interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie). Outre des missions de prévention, elle finance le CIFAD (Centre interministériel de formation antidrogue) basé à Fort-de-France et dont le but est la diffusion des bonnes pratiques de lutte contre la drogue à l'échelle régionale et internationale. Cette formation des micro-États voisins participe à l'approche globale et permet de solidifier la structure afin que les plus petits territoires ne soient pas des portes d'entrée de la drogue.

A un niveau plus tactique et opératif, l'OCRTIS (Organisme de contrôle et de répression du trafic de stupéfiants) est la structure de référence en France en matière de lutte contre les stupéfiants. L'OCRTIS centralise, mutualise et redistribue les données recueillies par les différents organismes de renseignement français ou issues de la JIATF-South. Il assure également des missions de police judiciaire. L'OCRTIS est essentiellement interministériel : au 1^{er} janvier 2011, il accueillait ainsi un lieutenant-colonel de la gendarmerie, un inspecteur de la douane, un commandant de police et un commissaire de police ainsi que plusieurs ODL étrangers (Chypriote, Sénégalais, Marocain, Espagnol). Quand un mouvement de stupéfiants par voie maritime est connu, l'OCRTIS informe et demande à sa cellule RCAEM (Renseignement et coordination de l'Action de l'État en Mer) de rechercher les moyens adéquats pour intervenir. Celle-ci contacte alors la douane et les forces armées par le biais du CENTOPS.

Dans la lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes, la Marine est le bras armé d'un dispositif interministériel complexe. Intervenant dans le cadre de l'action de l'État en mer, elle est le glaive qui transforme le renseignement accumulé en action coercitive décisive. Pour ce faire, elle dispose de savoir-faire tactiques spécifiques et indispensables.



Commandos et frégate de surveillance Ventôse en exercice. (Source : *Marine nationale*)

Avant même de décrire les moyens dont dispose la Marine, il faut rappeler la raison pour laquelle celle-ci est le seul acteur pertinent pour mener une action coercitive efficace contre le transport illicite de stupéfiants en haute mer. La métaphore de l'arbre de l'amiral Xavier Magne permet de saisir très vite l'intérêt de l'action de la Marine nationale. Les flux de narcotrafic sont similaires à un arbre : les « racines » et les « ramifications » du narcotrafic (production et transformation à l'origine, revente et petits trafics à l'arrivée) sont plurielles, disséminées et indépendantes. En comparaison, l'action de la Marine se concentre sur les flux primaires de la drogue en haute mer, le « tronc de l'arbre ». L'effet est beaucoup plus important puisque contrairement « aux racines » et « aux branches » qui ne sont pas liées entre elles, le « tronc » est la concentration de tous les flux à un endroit, à un moment donné : la haute mer. La différence se ressent dans les saisies, en quantité comme en qualité. Qualitativement, la pureté de la cocaïne saisie en mer est plus importante. Quantitativement, les saisies ne se chiffrent pas en kilos mais en tonnes.



Frégate de surveillance « Le Ventôse ». Chaque symbole correspond à une saisie de près d'une tonne.

(Source : Marine Nationale.)

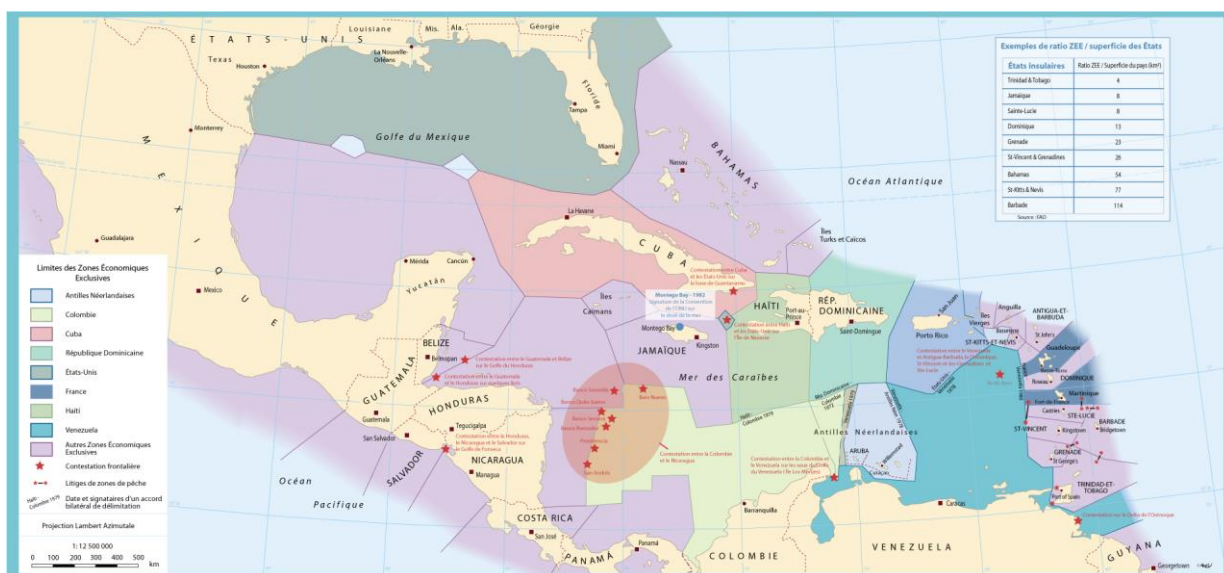
Sur le plan tactique, la Marine dispose de savoir-faire particuliers et spécifiques. Il s'agit de la seule armée ayant les moyens d'opérer en haute mer contrairement aux autres administrations. Comme abordé précédemment, cette caractéristique permet d'obtenir des résultats décisifs dans les saisies. En outre, le repérage d'embarcations suspectes donne la part belle aux hélicoptères et autres aéronefs dans le cas d'une interpellation. La neutralisation des *go-fast* est ainsi rendue possible grâce aux tireurs d'élite embarqués sur les hélicoptères *Panther*, qui sont l'apanage des commandos Marine. Le recueil d'informations par le biais de SNA (sous-marin nucléaire d'attaque), même s'il est occasionnel, est aussi une corde supplémentaire à l'arc de la Marine. Dans un futur plus ou moins proche, des OPV (*Offshore patrol vessel*, c'est-à-dire des patrouilleurs hauturiers) comme *L'Adroit*, révolutionneront certainement les Narcops en mettant à disposition des drones de reconnaissance.

En définitive, le haut degré de technicité nécessaire et la nécessaire continuité des chaînes de commandement et de contrôle font que la lutte contre le narcotrafic s'apparente à un conflit

de haute intensité, ce qui justifie d'autant plus une action militaire de la Marine et des autres armées.

b. Le volet juridique : une composante indispensable

Dans la lutte contre le narcotrafic sur le théâtre caribéen, le volet juridique est incontournable. L'étude de l'espace maritime a déjà permis de se rendre compte que la mer des Caraïbes est un biotope politico-juridique où se côtoient plusieurs micro-États côtiers. Dans le passé, malgré les coopérations, chacun avait sa politique anti-drogue, son système judiciaire isolé, ses eaux territoriales... Il en résultait un « patchwork » juridique complexe qui profitait aux trafiquants, qui savent passer d'eaux territoriales en eaux internationales dans des délais très courts, laissant à leurs poursuivants une marge de manœuvre quasi nulle. Un défi juridique a donc naturellement découlé du croisement de tous ces facteurs hétérogènes. Celui-ci a été partiellement résolu via l'article 17 de la Convention de Vienne et l'accord de San José, dit d'Aruba.



Domaine maritime des États caribéens (Crédits : Atlas Caraïbes, AREC, UCBN, 2012)

La carte présentée montre l'entrelacement des Zones économiques exclusives : elle permet de percevoir l'aspect inconditionnel de la composante juridique. Globalement, la répression juridique du trafic en mer de stupéfiants s'effectue soit en haute mer, soit dans les eaux



territoriales d'un État⁴². Ces deux régimes ont des problématiques particulières et connues et des accords juridiques ont été signés afin de trouver les réponses adaptés.

En haute mer, c'est le principe de liberté des mers qui prime : l'ordre juridique qui s'applique au bâtiment suspect est donc celui de l'État du pavillon. Dans le cas où celui-ci ne disposerait pas de pavillon (ou s'il battait pavillon français), l'État français peut intervenir. C'est le cas des *go-fast*, par exemple, qui pour leur majorité sont sans pavillon. A l'inverse, quand le navire bat pavillon étranger, une intervention est possible si l'intervenant a des « *motifs raisonnables* »⁴³ de penser que le navire est suspect et, surtout, si l'État dont le navire bat le pavillon accepte l'intervention. Or, en matière de sécurité maritime, la problématique est connue : le temps de joindre les autorités compétentes de l'État du pavillon (en supposant qu'il coopère), le bâtiment a généralement le temps de rejoindre des eaux territoriales où un droit de poursuite serait difficilement applicable. L'article 17 de la Convention de Vienne⁴⁴ était supposé régler ce problème en obligeant les États signataires à coopérer en haute mer. Sur le plan tactique, si la convention de Vienne a permis quelques avancées, elle restait néanmoins limitée au bon vouloir de l'État côtier.

**Conditions cumulatives de mise en œuvre de l'article 17
de la Convention de Vienne :**

L'existence de motifs raisonnables de penser qu'un trafic illicite
de stupéfiants se commet à bord doit être fondée.

Le navire visé doit se situer en dehors des eaux territoriales.

Le navire visé doit battre le pavillon d'un État Partie.

Les États Parties doivent s'entendre pour autoriser l'intervention.

⁴² Il est important de distinguer les deux régimes. Les eaux territoriales (eaux intérieures, mer territoriale, zone contiguë) vont jusqu'à 12 milles nautiques. Au-delà, en ce qui concerne le narcotrafic, c'est le régime de la haute mer (ZEE, plateau continental et eaux internationales) qui fait loi. En effet, selon la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer, un État dispose de droits souverains dans sa ZEE (jusqu'à 200 milles des côtes) en ce qui concerne les ressources naturelles et l'utilisation d'îles artificielles. Les questions de police ne sont pas abordées.

⁴³ Antécédents du navire, provenance ou destination du navire, caractère anormal des routes suivies, positions, comportement nautique, activités à bord, antécédents en matière de stupéfiants du capitaine, refus d'obtempérer, récupération d'objets en mer....

⁴⁴ « La Convention de Vienne a été signée par la France le 13 février 1989, ratifiée le 2 juillet 1990 et introduite en droit français par la loi du 29 avril 1996. Plus de 160 États l'ont déjà ratifiée. » Bulletin d'études Marine n°30.



En ce qui concerne les eaux territoriales, selon l'UNCLOS, l'État côtier exerce son droit souverain. Son autorisation préalable est requise avant toute poursuite.

Dans la lutte contre le trafic des stupéfiants en mer, le droit maritime, qu'il s'agisse de la haute mer ou des eaux territoriales, place l'intervenant en position de faiblesse. Il reste tributaire de l'État du pavillon ou de l'État côtier. Cette disposition censée protéger la liberté des mers offre néanmoins un cadre juridique propice au narcotrafic. La prise de conscience que les trafiquants menaient également la lutte sur le plan juridique a amené les États de la zone Caraïbe à réagir : d'abord en rédigeant la Convention de Vienne, ensuite en rédigeant l'accord de San José. Ce dernier a été signé le 30 avril 2003 à Aruba et ratifié le 13 octobre 2005. L'accord est innovant bien qu'il soit exclusif. En effet, il est destiné à renforcer le dispositif de répression en mer contre le trafic de stupéfiants dans l'espace Caraïbe (« le golfe du Mexique, la mer des Caraïbes et l'océan Atlantique à l'ouest ») et est strictement limité à cette zone. Mais à l'intérieur de cette dernière, il prévoit que chaque État Partie doit être en mesure, grâce à une organisation adaptée, « *d'autoriser l'entrée dans ses eaux et son espace aérien aux navires et aéronefs des services répressifs en soutien d'opérations des services des autres parties* »⁴⁵. Cette disposition est « *un aménagement substantiel au principe de la souveraineté des États dans leurs eaux territoriales* »⁴⁶. En effet, même si l'État « *conserve la responsabilité des opérations menées dans ses eaux territoriales* », il est obligé, de par l'Accord de San José, de permettre la poursuite des narcotrafiquants. Cette disposition, bien qu'extrême, interdit aux trafiquants le passage d'eaux internationales en eaux territoriales qui leur était salvateur. Le transfert de souveraineté est d'ailleurs relatif puisque l'article 11 de l'Accord garantit l'autorité de l'État côtier sur les opérations menées en ses eaux territoriales et qu'aucun navire ou aéronef ne peut patrouiller indépendamment à l'intérieur de ces dernières.⁴⁷

Transition :

La diversité et la pertinence des moyens mis en œuvre pour lutter contre le narcotrafic démontrent que les enjeux ont été compris dans leur globalité. L'adversaire, loin d'être sous-

⁴⁵ Commissaire en chef de 1^{ère} classe Thierry DUCHESNE, Chef du bureau action de l'État en mer de l'état-major de la marine, « La question de l'action de police et de coercition des agents étrangers à partir des navires d'État français ».

⁴⁶ 12 Op. Cit.

⁴⁷ Afin que l'autorisation d'entrée dans les eaux territoriales d'un État soit facilitée, l'accord de San José a également introduit le concept de « *ship rider* » (qui était d'ailleurs absent du droit français). Il s'agit d'agents habilités sur un navire d'une autorité maritime étrangère dont la présence permettrait d'intervenir dans les eaux de l'État côtier.



estimé, a été considéré à sa juste mesure. Les narcotrafiquants ont poussé les acteurs français et internationaux qui œuvraient contre eux dans leurs retranchements : ces ennemis intelligents et méthodiques ont amené à réviser au fur et à mesure les règles d'engagement, les moyens, les concepts d'emploi et même jusqu'au droit et son application. Dans un siècle où les guerres entre grandes puissances ont fortement diminué, rares sont les menaces qui ont remis et remettent encore en question nos tactiques, nos stratégies, notre loi. Confrontée à une menace transversale qui évolue sans cesse, la France a d'abord pris des engagements internationaux. Au sein de la JIATF-South, elle a mené des opérations où son statut de nation-cadre l'a mise au premier plan, par le biais de la CTG 4.6. Cet engagement est allé croissant, à mesure qu'il devenait évident que la coopération était une nécessité et non un luxe. Parallèlement, la coopération interministérielle a été travaillée jusqu'à permettre une action commune efficace entre les services de police et de douanes et les militaires. La Marine n'a pas à rougir de la qualité de son engagement dans cette « guerre contre la drogue ». Pourtant toutes les mesures coercitives entreprises n'endigueront pas le fléau du narcotrafic car l'escalade de moyens continuera. Alors que nos résultats handicapent et fragilisent les flux d'exportations de cocaïne et de stupéfiants, les trafiquants veulent conserver un coup d'avance. L'évolution des vecteurs sous-marins de transport de stupéfiants est un défi croissant pour les marines sur zone. Mais le contexte est incertain : la réduction budgétaire, le basculement géopolitique vers l'Asie et la maritimisation des tensions font que les marines sont de plus en plus sollicitées, mais que les moyens sont insuffisants voire en réduction. La Marine doit continuer à être un rempart face aux narcotrafiquants et ce malgré leur poussée technologique. Il convient donc d'optimiser au maximum les règles d'engagement, l'arme juridique, l'investissement tactique et la coopération afin de rivaliser avec l'ingéniosité des trafiquants.

III) Trouver les réponses à un contexte international incertain

Dans un contexte international incertain, trouver les réponses à l'évolution du trafic maritime de stupéfiants présente un double défi : l'optimisation du couple dispositif – moyen dédié aux opérations Narcops et son internationalisation. Car le contexte économique et le format décroissant en volume des marines occidentales⁴⁸ affecteront indubitablement la lutte contre le narcotrafic. Dans une guerre où la quantité importe plus que la qualité, notre efficacité

⁴⁸ HENROTIN Joseph, « Les fondements de la stratégie navale au XXI^e siècle », *Bibliothèque stratégique*, Édition Economica, Paris 2010, pp. 48-49



opérationnelle dépend aussi de celle de nos alliés. Le déclin des uns est une perte pour les autres. C'est ainsi que l'optimisation de notre engagement dans le cadre d'un méta-dispositif toujours plus important de coopération pourrait permettre de faire face aux nouveaux défis qui attendent la Marine. Alors que les narcotrafiquants continuent d'affûter leurs techniques, nous devons en faire de même et multiplier les actes de coopération aux niveaux stratégique et opératif. Au niveau tactique, c'est le renseignement qui occupe une place centrale. Seule « l'information préalable » permet de lever les incertitudes liées à la diversité de vecteurs, de moyens et de routes employés par les trafiquants.

A) Dans un contexte international et régional incertain, l'importance du renseignement

a. Un contexte international et régional incertain

La réduction des budgets et des effectifs est une réalité qui affecte toutes les marines occidentales. En mer des Caraïbes, la Marine nationale n'a pas prévu de relâcher ses efforts. Cependant, dans les années à venir, c'est les États-Unis qui seront de moins en moins présents, avec l'impact que cela suppose pour toute l'architecture de la lutte contre le narcotrafic⁴⁹. En effet, les frégates de type *Oliver Hazard Perry*, affectées aux opérations *Martillo* sont vieillissantes et seront toutes retirées du service actif d'ici à 2019⁵⁰. Les LCS (*Littoral Combat Ship*), les nouvelles corvettes multi-missions de l'US Navy, sont supposées remplacer les *destroyers* américains. Malheureusement, leur admission au service actif est de plus en plus retardée. Cette problématique concerne de très près la France et l'Europe car les frégates américaines patrouillent également dans l'espace Caraïbe⁵¹. Un trou capacitaire aurait des effets désastreux pour tout le dispositif de lutte en présence dans la mer des Antilles. Les autorités américaines sont actuellement en train de réfléchir à une utilisation optimale de leurs bâtiments (bâtiments amphibie, patrouilleurs hauturiers) dans le but de compenser cette absence. Parallèlement, la Marine est concernée par un nombre croissant de missions. La récente intervention de la frégate de surveillance *Ventôse* dans le golfe de Guinée au profit d'un cargo détourné témoigne d'une densification des missions qui pèsent sur nos

⁴⁹ <http://www.navytimes.com/news/2012/06/navy-drug-war-frigate-elrod-061812/>, Consulté le 18 juin 2012

⁵⁰ Navy Times, op.cit.

⁵¹ http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=68849, Consulté le 6 août 2012



bâtiments⁵². Cet accroissement des missions est une conséquence du renforcement des problématiques maritimes en matière de sécurité⁵³ et donc des défis et des menaces que ce phénomène entraîne. Il y a de plus en plus de missions pour la Marine alors que le nombre de bâtiments « est juste suffisant ».

Dans le même temps, un autre défi concerne les marines qui patrouillent la mer des Caraïbes : celui du déploiement plus important des narcotrafiquants en provenance du Mexique. Ce déploiement se ressent dans les stratégies employées et dans les volumes saisis. Les cartels opérant ce retour vers les Caraïbes sont principalement mexicains, ces derniers souhaitant pérenniser leurs lignes de communications maritimes. Des éléments sérieux et des déclarations officielles (DEA, ambassade de République dominicaine) abondent en effet dans ce sens. C'est majoritairement le cartel mexicain de Sinaloa, considéré comme l'un des plus puissants d'Amérique du Sud, qui cherche à s'implanter en République dominicaine⁵⁴ et contourner les dangers de la voie terrestre, qui subit la pression de Washington. Ce déplacement des flux vers le Nord est logique : les opérations de lutte contre le trafic de drogues vers l'Europe (Carib Venture, Carib Royale, Atlantique Watch) couvrent mal la route passant par les petites Antilles au Nord-Est, notamment Antigua et Barbuda. En outre, ces informations complètent les analyses selon lesquelles les cartels mexicains s'étendent désormais jusqu'en Colombie dans le but de sécuriser les lignes d'approvisionnement de leur marchandise⁵⁵. Les faits viennent conforter cette théorie puisque depuis un an, plus de 5,6 tonnes de cocaïne ont été saisies par les forces dominicaines en mer ou dans les ports : ce chiffre est en nette augmentation depuis quelques années. En termes de volume, le nombre de saisies effectuées ces derniers mois (recensés depuis des sources ouvertes) montre que sur 30 interventions en Amérique du Sud, 20 ont été faites en mer des Caraïbes contre 4 dans le Pacifique, une en Atlantique et le reste au sol ou dans les ports⁵⁶.

La doctrine d'utilisation des narco-submersibles (des LPV, SPSS voire des SFPSS) par les trafiquants connaît par ailleurs un changement considérable. Ces derniers utilisent désormais ces vecteurs sous-marins pour acheminer de la drogue dans les Caraïbes, alors que, comme il a été souligné plus tôt dans cette étude, leur utilisation se limitait au Pacifique auparavant. C'est

⁵² <http://www.defense.gouv.fr/operations/autres-operations/operations-ponctuelles/corymbe-le-ventose-intervient-au-profit-d-un-navire-pirate>, Consulté le 19 septembre 2012.

⁵³ Sénat, « Rapport sur la maritimisation du monde », 17 juillet 2012

⁵⁴ <http://www.globalpost.com/dispatch/news/regions/americas/120217/sinaloa-cartel-drug-routes-drug-war-cocaine-caribbean?page=0.1>; consulté le 25/09/2012

⁵⁵ CHALK Peter, LOGAN Samuel, « Welcome to the jungle », Jane's Intelligence Review, April 2010

⁵⁶ Selon les données de recherche accumulées au cours de cette étude. Les chiffres étant naturellement en constante évolution, le travail de récoltes a été arrêté en août 2012.

en 2011 qu'a été intercepté le premier semi-submersible dans les Caraïbes, qui a été coulé par l'équipage⁵⁷. Par la suite, six engins de type LPV ont été interceptés ou capturés⁵⁸. Ces saisies sont le symptôme d'une problématique nouvelle. Le développement de ces navires en mer des Caraïbes est un danger nouveau qui remet en cause les termes de l'engagement français. Il est évident qu'il faudra s'adapter à cette donne en mettant à disposition des bâtiments et des aéronefs à compétences mixtes (surveillance, patrouille maritime, lutte anti-sous-marine, embarcations très rapides de commandos...) Malheureusement, face aux remarquables atouts technologiques des trafiquants, les petits États des Antilles, bien qu'impliqués dans la lutte contre le narcotrafic, ne pèsent pas grand-chose. Une réflexion plus globale, impliquant la vulnérabilité des États sur zone, est donc à mener afin d'assurer la stabilité du dispositif.



3 LPV saisis en mer des Caraïbes (Source privée)

Enfin, de façon prospective, il n'est pas à exclure que les narcotrafiquants répondent par les armes à nos interventions. Certes, le cas est rare⁵⁹. Mais est-il improbable qu'il se généralise ? Certes, les narcotrafiquants s'évertuent à demeurer discrets. Une action contre la Marine aurait un impact médiatique fort qui leur serait défavorable⁶⁰, surtout dans le cas où celle-ci se conclurait par la mort de militaires. Cela suppose-t-il pour autant que l'on doive exclure l'idée d'un tir incapacitant contre les hélicoptères ou les bâtiments ? Au contraire, cette hypothèse est fortement crédible : à mesure que l'emprise des narcotrafiquants s'affirme, ceux-ci gagnent en audace. On peut supposer que les narcotrafiquants agiraient dans le but de saboter nos hélicoptères en vol. Si le narcotrafic devait dans le futur s'accompagner d'actes belliqueux, une remise en cause des règles d'engagement actuelles serait impérative.

⁵⁷ <http://www.youtube.com/watch?v=MR1RterkSJk>: vidéo de l'interception, consultée le 02/10/2012

⁵⁸ La première interception a été effectuée en mer le 13/07/2011, puis il y en a eu une autre le 17/09/2011 et une le 30/03/2012. 3 SPSS ont été capturés au sol près du golfe d'Uraba et un autre a été saisi sur la côte nord de la Colombie.

⁵⁹ Entretien avec l'EMO, division AEM, juin 2012.

⁶⁰ A ce titre, le meurtre de deux militaires par des orpailleurs en Guyane française en 2012 a poussé le gouvernement à renforcer les effectifs.



b. Primauté du renseignement et interventions militaires ciblées.

L'incertitude et la géographie sont un frein à l'action coercitive des États dans la lutte contre le trafic de drogues en mer. Le renseignement est un moyen efficace de contourner ces deux inconnus. Pour cela, il faut comprendre en quoi l'incertitude est un facteur tactique qui influence constamment ce type d'opérations. En effet, la multiplication des routes de la drogue, la large zone à patrouiller et le nombre croissant de vecteurs maritimes différents (appelant donc, par symétrie, à des moyens de surveillance divers) amènent vite à la conclusion qu'il n'existe pas de parangon fixe à la lutte contre le narcotrafic. Celle-ci est inéluctablement marquée par le sceau de l'adaptabilité. Pour être efficace, il faut s'adapter et pour s'adapter, il faut connaître. C'est en ce sens que réduire l'incertitude par le renseignement est une composante *sine qua non* de la lutte. Il importe également de faire la différence entre des missions de surveillance et les interventions militaires ciblées que sont les opérations Narcops. La géographie de l'espace maritime démontre qu'il est contre-productif d'essayer de surveiller la zone entière. Trop grande et trop parsemée, la mer des Caraïbes demanderait un nombre excessivement important de bâtiments, au regard de la mission, afin d'accomplir une surveillance complète⁶¹. Par conséquent, plutôt que d'essayer de tout surveiller, il est plus pertinent de savoir par quel biais, par quelle route et à quelle date les trafiquants prévoient d'acheminer leurs marchandises.

Car nos moyens sont et seront irrémédiablement limités en nombre. En conséquence, le mode opératoire le plus pertinent est d'enrayer un flux primaire et massif de transport de drogues par une action « coup de poing ». Ces frappes chirurgicales exploitent de façon optimale la qualité de nos bâtiments au sein d'un cadre que la prise de renseignements aurait précisé *a priori*. C'est pour cela que le besoin d'informations préalables a logiquement amené à la mise en commun et au partage au sein de la JIATF-South. En Amérique du Sud et en mer des Caraïbes, la superstructure américaine est devenue une vaste architecture qui irrigue le renseignement accumulé vers les services de chaque pays. Au niveau national, ce rôle « irrigateur » est joué par l'ORCTIS. Ce n'est qu'à la suite de ces informations que peut se

⁶¹ Cette insuffisance en bâtiments est soulignée par de nombreux militaires en opération. Un Coast Guard américain avait à ce sujet déclaré devoir laisser passer « des tonnes de drogues ».



monter une opération planifiée ou d'opportunité⁶². L'importance de la « zone tampon » abordée en seconde partie prend alors tout son sens. Elle permet de donner un cadre accessible et solide pour intervenir et maximiser l'information recueillie. C'est d'autant plus important pour les opérations d'opportunité qui se déclenchent de façon aléatoire afin d'éviter qu'elles ne se déroulent pas dans un cadre *ad hoc*.

Il est difficile de penser à une utilisation plus adéquate du renseignement dans le futur mais il est certain que son caractère impératif va aller grandissant. L'aggravation du phénomène du narcotrafic est une certitude d'autant plus que les organisations criminelles ont toujours su profiter des crises économiques pour se renforcer.

B) Affûter nos armes, internationaliser la lutte

a. Développer les savoir-faire tactiques, le concept d'emploi des forces et le cadre juridique pour une lutte efficace

Au niveau stratégique et opératif, on constate un changement de doctrine des narcotrafiquants. Ces derniers se sont lancés dans une course à l'innovation dont il ne faut pas être les perdants. Il nous appartient donc de prendre en compte leurs avancées technologiques et y apporter une réponse tactique. Cette réponse comporterait trois volets :

- Amélioration/pérennisation des savoir-faire tactiques
- Réflexion sur le concept d'emploi des forces
- Évolution juridique

En ce qui concerne la lutte contre le trafic en mer, notre Marine n'a *a priori* pas à rougir des connaissances et des savoir-faire des hommes et des femmes qui la composent. Il existe néanmoins un point sur lequel il apparaît crucial de s'améliorer au regard des évolutions du narcotrafic en mer des Caraïbes : celui de l'interception des « narco-sous-marins ». Qu'il s'agisse des submersibles ou semi-submersibles, les moyens d'intervention classiques ne sont pas les mieux adaptés. En effet, les actions non-létales menées contre des sous-marins classiques (harcèlement au sonar notamment) partent toutes du postulat que l'ennemi ne dissocie pas la préservation de son intégrité physique et celle de son bâtiment. Concrètement,

⁶² Il faut différencier opérations planifiées et opérations d'opportunité. Les premières sont la contribution naturelle à la lutte contre le narcotrafic alors que les secondes se déroulent dans le cas où une occasion se présente.



un équipage normal cherche à protéger son navire coûte que coûte. A contrario, les équipages recrutés par les trafiquants ont pour ordre de couler leurs « bâtiments » ce qui rend caduque une intervention classique. En effet, la finalité d'une appréhension est de récupérer l'équipage, le vecteur du trafic et la cargaison (même si les trois sont dissociables ce que nous verrons plus tard). Dans le cas des « narco-sous-marins », leur volonté de se séparer du vecteur et de la cargaison fait que la moindre menace les pousse à s'exécuter. Le défi de la Marine nationale consiste donc à développer des techniques d'intervention permettant de récupérer l'équipage, le vecteur et la cargaison⁶³.

Pour ce faire, il n'est pas impensable, à l'avenir, de se procurer des semi-submersibles d'entraînement à la manière des Américains⁶⁴. Cette disposition pourrait sembler excessive au vu du faible nombre de submersibles évoluant en mer des Caraïbes. Néanmoins, ce nombre va aller croissant, avec un impact certain pour la France. De plus, il s'agirait au final d'une extension de la lutte anti-sous-marine qui viendrait renforcer notre expertise dans le domaine. Il apparaît également urgent de pérenniser nos talents et nos acquis notamment en ce qui concerne les tireurs d'élite depuis les hélicoptères. Cette pérennisation pourrait passer par une ouverture de la formation de tireurs à un nombre plus important. Toute la difficulté de cette ouverture consisterait à ne pas baisser les critères de recrutement, mais, au contraire, appuyer financièrement un dispositif de formation adéquat⁶⁵.

En ce qui concerne le concept d'emploi des forces et l'aspect juridique de la lutte, il est important de traiter ces questions concomitamment. L'état-major de la Marine a su prendre le problème à bras le corps et essaye de mettre en place un nouveau concept d'emploi des forces qui s'appuierait sur une astuce juridique. L'idée, qui permettrait une optimisation de nos forces et qui serait « la plus mûre intellectuellement et la plus séduisante », est celle de la dissociation⁶⁶. L'objectif est d'optimiser l'utilisation de bâtiments de guerre lors d'opérations d'opportunité qui ont lieu dans des conditions peu optimales et contraignantes⁶⁷. Les jours de

⁶³ Cette idée suppose que l'interception serait réalisée par un bâtiment suffisamment rapide et disposant du tonnage adéquat pour pouvoir atteindre et récupérer le « narco-sous-marin » avant qu'il ne coule.

⁶⁴ <http://www.wired.co.uk/news/archive/2012-09/17/drug-submarine>, consulté le 12/10/2012

⁶⁵ L'idée est loin de concerner le narcotrafic seul. Les luttes contre la piraterie, l'immigration clandestine ou plusieurs menaces asymétriques nécessitent toutes des tireurs d'élite. Pérenniser ce savoir-faire fait donc parti d'un des défis de notre Marine.

⁶⁶ Commissaire de marine PAILLOUX Thomas, adjoint au chef de bureau AEM, « Colloque sur le trafic international de stupéfiants dans le cadre de l'action de l'État en mer dans la zone Caraïbes », Séminaire ENM – MILDT, Fort-de-France, 01/12/11.

⁶⁷ Souvent, les possibilités de versement d'indemnisations à la suite d'une interception / perquisition infructueuse ou de frais d'entretien des navires saisis font que les services limitent les interventions, mêmes quand elles sont possibles. La plus forte contrainte reste celle de l'immobilisation en mer, qui oblige un bâtiment de guerre à ne pas optimiser son temps à la mer. Op.cit. Séminaire ENM – MILDT.



mers étant comptés, il faut que chacun d'entre eux soit utilisé parcimonieusement ce qui justifie l'intérêt d'une dissociation à plusieurs niveaux.

Cette dissociation peut d'abord s'opérer entre États. Ainsi, l'État qui intercepte peut confier à un autre État les poursuites judiciaires (selon les termes d'un accord international préalable⁶⁸). Ceci est particulièrement utile dans le cas où le bâtiment de l'État interceptant est trop éloigné des ports de la zone d'interpellation. Déléguer à un État partenaire la charge de la poursuite permettrait dès lors au bâtiment de retourner très vite sur zone et de reprendre sa mission. Bien que cette dissociation ait un pré-requis juridique, cela permettrait de revoir complètement le concept d'emploi des forces.

La dissociation a un aspect offensif puisqu'elle s'opère également contre les trafiquants. Si nous revenons sur les trois éléments cités plus hauts (l'équipage, le vecteur maritime et la cargaison), on constate que pris ensemble, ils soulèvent beaucoup de contraintes opérationnelles. Au contraire, si on arrive à les dissocier, on peut dès lors optimiser l'utilisation du bâtiment de guerre, en agissant sur l'élément qui pose le moins problème. Dans le cas des *go-fast* par exemple, on peut imaginer une intervention où les services de répression s'empareraient seulement de la cargaison en attendant une seconde interception⁶⁹. En définitive, la possibilité de dissocier les acteurs ou les cibles renvoie à un besoin de flexibilité nécessaire dans le cadre d'une lutte où les contours sont flous.

b. Une coopération toujours plus poussée, une lutte internationalisée

Quelles que soient les prises de position nécessaires à la lutte contre le narcotrafic, elles demeurent tributaires d'une meilleure coopération entre les services de répression internationaux. Comme vu précédemment, les contraintes juridiques et opérationnelles doivent trouver une réponse commune. Bien sûr, l'importance du trafic en mer des Caraïbes amène à envisager des coopérations bilatérales ou multilatérales spécifiques. Solliciter les acteurs par le biais de la multiplication d'exercices communs (et mieux médiatisés) serait peut-être nécessaire. La France est à ce titre bien en retard si on la compare aux États-Unis. Cependant, cette affirmation doit être relativisée. L'objectif français n'est pas de remodeler

⁶⁸ L'article 17 de la Convention de Vienne introduit déjà une sorte de dissociation. Parallèlement, le « ship riding » d'agents de services étatiques différents est encore une autre forme de dissociation.

⁶⁹ Exemple pris par le commissaire PAILLOUX. Op.cit. Séminaire ENM – MILDT.



une lutte contre le narcotrafic que les États-Unis ont su institutionnaliser. Au contraire, bien qu'il importe de prendre une place plus importante dans la lutte contre le narcotrafic, il n'en demeure pas moins que dans la mer des Caraïbes, la Marine nationale ne joue pas à domicile. Froisser les États-Unis par le biais d'initiatives discordantes serait, somme toute, contre-productif.

Au final, la zone caribéenne est bien gardée dans son ensemble même si les efforts doivent être maintenus et renforcés. Les nouvelles menaces ne contredisent pas le fait que le dispositif en mer des Caraïbes est solide.

Mais le narcotrafic est essentiellement international. A l'heure de la « maritimisation » des enjeux, le narcotrafic ne peut être considéré comme un fléau endogène. Dans cette optique, le développement d'une coopération bilatérale forte avec une puissance régionale et complémentaire permettrait un début de solution. Le Brésil pourrait occuper ce rôle, car il a de nombreux atouts (économie, développement de la puissance militaire, etc.). En effet, la question du narcotrafic est une priorité pour Brasilia. La puissance sud-américaine est confrontée à une recrudescence du trafic au sol, notamment dans les favelas. Comme exprimé précédemment, le Brésil sert de zone de transit à la drogue qui est transportée depuis la frontière commune qu'il possède avec les pays producteurs ou de transit. A première vue, la problématique brésilienne semble donc tournée vers la terre. Cependant, avec le développement potentiel de leur marine, les Brésiliens demeurent des alliés de choix. Il n'est pas incohérent d'imaginer un accord avec ces derniers. Certes celui-ci supposerait des contreparties de la part de la France (sous forme de renseignements, par exemple). Néanmoins, l'avantage gagné au niveau tactico-opératif serait indéniable. Profitant de la frontière maritime brésilienne, les opérations Narcops pourrait couvrir les flux qui ne sont pas captés en mer des Caraïbes mais qui se destinent à l'Europe⁷⁰. L'état-major de la Marine en est d'ailleurs bien conscient puisque des mesures ont été prises pour qu'une meilleure coopération avec la marine brésilienne soit mise en place⁷¹.

Plus loin des Caraïbes, mais beaucoup plus proche de nos côtes, d'autres mesures de coopération se sont développées. C'est le cas du MAOC-N (*Maritime Analysis and Operation Centre – Narcotics*) ou du CeCLAD-M (*Centre de Coordination pour la Lutte Anti Drogue de la Méditerranée*). La première a été lancée sur initiative française en 2007 dans le but de capter

⁷⁰ Il convient également d'ajouter que l'acquisition des patrouilleurs hauturiers type *Amazonas* par les Brésiliens rend cette politique plus cohérente.

⁷¹ Entretien téléphonique EMM, 30/10/2012.



les flux atlantiques destinés à l'Europe et l'Afrique de l'Ouest. En quelque sorte, il s'agit d'un parallèle à la JIATF-South en Europe, même si les moyens ne sont pas forcément comparables. La seconde se concentre, comme son nom l'indique, sur la Méditerranée et protège les côtes européennes qui sont soumises elles aussi aux intrusions de *go-fast* depuis le Maroc. Ces initiatives parachèvent le dispositif de lutte en conservant une présence du point de départ jusqu'au point d'arrivée.

Enfin, les coopérations multilatérales ou bilatérales possèdent des avantages sur le plan diplomatique. Cette lutte commune et internationale permet de conserver des relations diplomatiques même quand ces dernières se détériorent (c'est le cas des relations France – Mexique lors de l'affaire Cassez ou France – Etats-Unis après l'intervention militaire américaine en Irak) ou encore de permettre de créer une relation diplomatique avec des États comme Cuba ou le Venezuela. L'impact de la lutte contre le narcotrafic dépasse dès lors son but premier pour aboutir à des résultats stratégiques ou politiques.



Conclusion :

Mer, espace de richesses, mer, espace de conflits, mer, espace de mouvements... En introduction, nous rappelions que la mer était un réceptacle qui concentrerait un volume record de flux transnationaux de marchandises. L'étude du cas du narcotrafic en mer des Caraïbes est venue confirmer cet état de fait. Elle a aussi démontré que, comme le dit le proverbe arabe, « l'argent trouve un chemin dans la mer ».

Or, dans l'espace Caraïbe, l'argent a la couleur de la drogue. La géographie éclatée de la zone aidant, le narcotrafic y a pris une ampleur considérable. La cocaïne, notamment, a su s'imposer comme le produit le plus rentable. Elle s'insère désormais dans un large dispositif d'exportation qui brille par son ingéniosité. Sur zone, les trafiquants de stupéfiants font en effet preuve d'une inventivité hors du commun. Peu d'organisations criminelles peuvent se targuer d'avoir été aussi loin dans la diversification des méthodes et des moyens que les cartels sud-américains. Le phénomène le plus significatif de cette capacité d'adaptation est la popularisation des narco-submersibles sur zone. Rares et peu fiables dans les années 90, ils se sont métamorphosés en menace réelle et, surtout, banalisée. Cette montée en puissance a pour parallèle une montée des enjeux. Les narcotrafiquants contrôlent ou influencent des États entiers, devenus vulnérables parce qu'économiquement ou politiquement affaiblis. C'est ainsi que depuis plus de cinq ans, l'Afrique de l'Ouest est devenue une terre de cocagne pour les trafiquants colombiens qui empruntent les routes passant par les États les plus faibles. Le concept même de « routes de la drogue » est mort, succédé par une multiplication de chemins de traverse qui mêlent le maritime, le terrestre et l'aérien et qui contraignent les services de répression à s'adapter sans jamais pouvoir se reposer sur leurs lauriers.

Cette vision « catastrophe » n'en est pas moins l'écho d'une réalité classique. Ce jeu du chat et de la souris, cette course à l'innovation et à l'adaptation, est la marque de la lutte contre le narcotrafic depuis des années. Ainsi, les opérations Narcops n'ont jamais été marquées du sceau de la passivité. En associant aussi bien l'interministériel que l'international, beaucoup d'États ont construit un modèle cohérent, souple et efficace. Les États-Unis, tout d'abord, demeurent les pionniers en termes de mutualisation des moyens et des informations pour mieux lutter contre la drogue. A ce titre, la mutation progressive de la JIATF-South en Task Force regroupant des États au sein d'opérations internationales diverses est un exemple. Quant à la France, elle n'a pas à rougir de son engagement, ni de sa faculté à lutter contre le



narcotrafic de façon globale (en incluant différentes administrations répressives en transformant l'outil juridique en arme efficace, mais aussi en ouvrant des centres de formation ou des missions interministérielles). La Marine occupe une place particulière dans le dispositif ainsi créé, car elle inflige les dégâts les plus lourds au narcotrafic en termes de quantité et de qualité grâce à des moyens et des savoir-faire qu'elle est la seule à posséder.

« Ce qui fait l'homme, c'est sa grande faculté d'adaptation » disait Socrate. C'est ainsi qu'à mesure que les narcotrafiquants évoluaient les services de répression en faisaient de même et cet équilibre semblait amener à perdurer. Il a pourtant été brutalement remis en cause par les crises financières et économiques successives qu'ont connues les puissances occidentales, principales ennemies du narcotrafic en mer des Caraïbes. Dans ce jeu continu d'adaptations, les crises représentent le premier véritable changement puisqu'avec les restrictions budgétaires des armées, elles viennent amputer le format des services de répression. En haute mer, cela signifie une réduction du format à moyen-long terme. Or, le narcotrafic a moins besoin de bâtiments avancés que de bâtiments en grand nombre pour patrouiller et surveiller un espace maritime gigantesque. Heureusement, notre métamorphose est déjà entamée. L'outil juridique s'affine et s'affûte. Les concepts d'emploi des forces sont interrogés et revisités. Quant à la coopération et l'internationalisation de la lutte, il s'agit d'un phénomène qui ne cesse de croître. Toutefois, gardons-nous bien de sous-estimer un ennemi redoutable ! Malgré les mesures prises, la lutte contre les trafics demeure une mission permanente.

Face à une menace grandissante et dans un contexte incertain, la Marine doit riposter en se reposant sur huit piliers qui sont les suivants :

1) **L'optimisation et le renouvellement des bâtiments dédiés à la lutte contre le narcotrafic.**

Actuellement, les deux frégates de surveillance ont des missions beaucoup trop importantes qu'elles ne peuvent assumer seules. Les Frégates multi-missions, les bâtiments multi-missions (programme B2M) et les bâtiments de surveillance maritime (BATSIMAR) participeront à cet effort de renouvellement. Il est primordial, malgré les contraintes budgétaires, d'en bénéficier, sous peine d'être incapable *in fine* de poursuivre le combat.

2) **La montée en puissance technologique.** Si le narcotrafic n'est pas un conflit de haute intensité, il s'y apparente par les besoins technologiques et la fonction hauturière. Cette réalité n'en sera pas moins pertinente dans les années à venir. Une montée en puissance technologique (drones, radars transhorizon, moyens de lutte ASM) est concomitante au



renouvellement des bâtiments dédiés à la lutte et permettra de couvrir le large spectre de besoins que requiert la lutte contre le narcotrafic.

- 3) **L'amélioration et la pérennisation des savoir-faire tactique.** Il est évident que les moyens sans les compétences ne servent à rien. Il convient donc de conserver le vivier des tireurs d'élite embarqués et des professionnels de la lutte sous la mer et adapter leurs compétences aux nouvelles menaces que représentent les semi-submersibles.
- 4) **Affûter l'arme juridique.** Les narcotrafiquants tirant parti de nos failles juridiques, il faut adapter notre outil pour pouvoir répondre au mieux à la menace. L'idée la plus mûre étant de favoriser la dissociation entre l'État intervenant et l'État chargé de la poursuite d'une part et la dissociation entre les trafiquants, le vecteur maritime et la marchandise d'autre part.
- 5) **Prioriser le renseignement.** Le renseignement restera toujours le matériau *sine qua non* à une opération de lutte contre le narcotrafic. Son importance est mesurée à sa juste valeur puisqu'il est sanctuarisé. Il faut apprendre à mieux partager cette ressource.
- 6) **Renforcer la coopération internationale et la formation.** Au même titre que le renseignement, la coopération et la formation revêtent une importance primordiale.
- 7) **Étendre la zone de surveillance dans les petites Antilles au nord-est et près des côtes brésiliennes.** Avec des flux qui passent plus au nord-est ou plus au sud et en direction de l'Europe, la zone de surveillance doit être étendue dans le cadre d'une coopération internationale fixée au préalable.
- 8) **Agir dans un souci d'optimisation et de rentabilité.** Enfin, toutes ces mesures sont liées par une logique commune, celle de l'optimisation et de la rentabilité. Cela passe par une souplesse dans l'utilisation des moyens et par un retour en nature sur les captures, au même titre que les autres administrations luttant contre le narcotrafic.

Cette riposte en huit points est un début de réponse au défi que représente le narcotrafic de demain. L'impact stratégique immédiat serait une stabilisation de la zone et un endiguement du narcotrafic qui gangrène les États, de l'Amérique latine à l'Afrique de l'Ouest. Et alors que la question de la dépénalisation de la drogue, et donc *in extenso* de sa banalisation, agite les débats politiques, il serait bon de remettre nos idées au clair. La drogue n'est bien moins qu'un moyen qui vient renforcer la puissance des organisations criminelles, sape le pouvoir des États



de droit et renforce nos ennemis. Peut-on en effet ignorer que la guerre en Afghanistan aurait pris une autre tournure, sans la manne financière que les Talibans tirent de l'opium ? Plus en accord avec l'actualité, la situation au Nord-Mali n'est-elle pas marquée par le sceau du narco-terrorisme ? De fait, alors que le trafic de cocaïne prolifère au plus près de nos départements d'outre-mer, peut-on véritablement laisser cette menace se développer ? Croire que la dépénalisation des stupéfiants fragiliserait les organisations criminelles est une pensée réductrice. Au contraire, elle faciliterait l'injection par le biais d'un processus de blanchiment de la « narco-monnaie » au sein de nos économies rendant dès lors la lutte beaucoup plus complexe. De fait, la question de la dépénalisation aboutit à dévitaliser nos forces et à baisser les bras alors que des États et de grandes villes européennes sont déjà tombés sous la coupe d'organisations mafieuses. L'heure n'est pas à l'engourdissement mais bien au sursaut.



Liste des abréviations utilisées tout au long de cette étude :

AEM : Action de l'État en Mer

CeCLAD-M : Centre de Coordination pour la Lutte Anti Drogue de la Méditerranée

CENTOPS : Centre d'opérations interarmées des Antilles

CIFAD : Centre interministériel de formation anti-drogues

DEA : Drug Enforcement Agency

IP : Immersion Périscopique

JIATF-South: Joint Inter Agency Task Force - South

LCS : Littoral Combat Ship

LPV : Low Profile Vessel

MAOC-N : Maritime Analysis and Operation Centre - Narcotics

MILDT : Mission Interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie

OCRTIS : Organisme de Contrôle et de Répression des Trafics Illicites de Stupéfiants

ODL : Officier De Liaison

OPV : Offshore Patrol Vessel

SPFS : Self-Propelled Fully Submersible

SPSS : Self-Propelled Semi-Submersible

UNCLOS : Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer