



La marine et les narcotrafics depuis la fin de la guerre froide

Capitaine de corvette Chun-Jen Fang

sous la direction de M. Philippe Vial¹

Depuis le début des années 2000, la lutte contre les narcotrafics a pris un véritable essor accompagnant le développement des missions d'action de l'État en mer (AEM) ; elle est devenue un marqueur identitaire de la Marine nationale.

La première partie de ce texte, publiée dans le numéro 512 de la Revue maritime, a montré la lente montée en puissance du rôle de la Marine nationale.

Dans la deuxième partie, publiée dans le numéro 514, nous avons vu comment le retour d'expérience des nombreuses opérations a permis d'améliorer sensiblement le bilan des prises, les procédures tactiques, le cadre juridique et de développer une relation de confiance avec les différentes agences de lutte contre la drogue dans l'échange d'informations.

Nous publions ici la dernière partie de cette étude qui nous emmène dans les aspects les plus récents de ce combat de longue haleine.

L'essor des opérations de lutte contre les narcotrafics (NARCOPS) (2003 – aujourd'hui : suite et fin)

Du besoin de coopération

Les contraintes de l'environnement juridique se retrouvent non seulement dans le droit interne français mais aussi dans le droit international. Malgré l'introduction de l'article 17 de la Convention de Vienne, le droit

1. Maître de conférences en histoire contemporaine à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, détaché auprès de la Direction de l'enseignement militaire supérieur, conseiller académique du Centre des hautes études militaires.

La marine et les narcotrafics depuis la fin de la guerre froide

maritime, qu'il s'agisse de la haute mer ou des eaux territoriales, continue à placer les services étatiques en position de faiblesse, restant tributaires d'une approbation de l'État du pavillon. Les narcotrafiquants le savent et en profitent. L'opération emblématique « NARCOPS » sera véritablement celle de l'arraisonnement du *Winner* en juin 2002. Dans la mesure où cette opération aura encore des retentissements en 2010, son étude apparaît dans cette seconde partie.

Pour s'en convaincre, il suffit d'analyser la situation en zone Caraïbes. La figure suivante montre toute la complexité de l'espace maritime de la mer des Caraïbes avec une représentation des zones exclusives économiques.



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

Pour reprendre les mots de l'aspirant Rio², chargé d'études au CESM, c'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. »

C'est pourquoi, il est indispensable d'établir des accords bilatéraux, pour

2. Aspirant RIO Bray, la lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes, CESM, 2012, p 31.



accélérer les procédures d'obtention de l'autorisation de visite, au regard de l'article 17 de la Convention de Vienne.

Tel est l'objectif de l'accord international de San José du 10 avril 2003, dit d'Aruba, qui rentre officiellement dans le droit français en 2008³. Le renforcement du dispositif de répression en mer, dans l'espace Caraïbes, passe notamment par une adaptation au cas par cas du principe de souveraineté des États dans leurs eaux territoriales. Il offre des possibilités d'intervention ouvertes dans les eaux territoriales des États Parties sur les navires soupçonnés de trafic de stupéfiants. Cette disposition empêche en quelque sorte aux trafiquants de profiter du passage, autrefois salvateur, des eaux internationales vers les eaux territoriales des pays qui ont signé l'accord⁴. Ce dernier renforce, en outre, le dispositif de coopération mis en place par les différents États de la région, au premier rang desquels, les États-Unis.

Car, comme on le comprend, la coopération à tous niveaux est une nécessité. S'il n'y a pas de synergie entre les différents acteurs internationaux et nationaux du NARCOPS, les narcotrafiants peuvent exploiter facilement les failles opérationnelles, juridiques ou tactiques qu'offrent les uns ou les autres.

Cela est d'autant plus vrai dans le domaine du renseignement. Aucune marine du monde ne peut lutter seule contre le phénomène, et patrouiller sans discontinuité l'espace maritime immense à la disposition des trafiquants de drogue. C'est pourquoi, la France cherche à consolider ses partenariats régionaux.

En mer des Caraïbes, la Marine poursuit ainsi son investissement au sein de la *Joint interagency task force-south* (JIATF-S). L'officier de gendarmerie, premier inséré à Key West, est remplacé depuis 2003 par des officiers ou des commissaires de la marine aux profils bien spécifiques. Leur capacité à travailler en environnement interministériel, leur connaissance poussée des opérations aéromaritimes, dédiées aux NARCOPS, et leur maîtrise des aspects juridiques seront déterminantes dans la relation de confiance à établir avec les États-Unis. Il faut rappeler que la JIATF-S est une organisation interministérielle où interviennent de nombreuses administrations aux cultures et prérogatives juridiques différentes⁵. Sa tâche principale est de fusionner le renseignement, le redistribuer aux nations partenaires ou aux administrations américaines, puis apporter son soutien logistique lors des phases d'interception. Selon le capitaine de vaisseau Larreur⁶, officier de liaison en poste en 2008, la JIATF-S établit une « *Recognized Narco Trafficking Picture (situation de référence du narcotrafic), qui est une vue de référence des mouvements de drogue en cours et futurs par moyens maritimes et aériens*

3. Décret n° 2008-1047 du 10 octobre 2008 portant publication de l'accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes, fait à San José le 10 avril 2003.

4. Cuba, le Venezuela et la Colombie ne l'ont pas signé.

5. Propos recueillis auprès du CF NAVARRO, ancien officier de liaison à Key West.

6. CV LARREUR, la JIATF South dans la lutte contre le narco trafic mené par les U.S.A., article du CESM, 29 octobre 2008, p.6.

La marine et les narcotrafics depuis la fin de la guerre froide

illicites. Le seuil d'intérêt est fixé aux mouvements de plus de 100 kg de cocaïne. Chaque mouvement est enregistré comme un cas. » Mais, même si la partie importante de suivi, de détection et d'interception est importante, elle ne reste que le dernier 1000 mètres d'un long marathon où coexistent des intérêts parfois divergents, des enjeux de pouvoirs, générateurs de tensions, de frictions, et qui dépassent largement le cadre militaire. Pour l'officier français, en poste à la JIATF-S et le COMSUP Antilles⁷, c'est donc un long chemin initiatique, un combat de chaque instant, un véritable investissement physique, pour asseoir la légitimité opérationnelle de la Marine nationale, accéder au cercle de partage de l'information et effacer, par exemple, l'attitude ambiguë des autorités françaises dans la lutte contre la « *French connection* » évoquée au début de ce mémoire, et que continuent à nous reprocher certains responsables américains. La Marine devient légitime, parce qu'elle est en mesure d'agir à chaque fois qu'on le lui demande, et qu'elle offre un retour sur investissement. Dans cette relation « gagnant-gagnant », plus la France élève le niveau de ses capacités d'intervention et d'échange de l'information, plus les États-Unis ouvrent leurs portes.

Fruit de ce long travail d'influence, un accord est signé à Key West le 27 juin 2008 entre le CEMA⁸ français, représenté par le COMSUP Antilles, et le commandement régional américain, pour régler l'implication des forces armées aux Antilles et la nature des relations au sein de la JIATF-S. Le COMSUP Antilles dirige désormais une *Task Force*, la CTG 4.6, qui a le commandement tactique de l'opération multinationale « Carib Royale ». Des officiers de liaison américains appuient, entre autres, le CENTOPS Antilles⁹, intégré dans l'organisation de la JIATF-S en tant que centre régional de coordination dans le cadre du NARCOPS.

En novembre 2010, l'opération « Atlantic Watch » est initiée et dirigée par le CTG 4.6, avec pour objectif l'interception en mer de la drogue en partance du Sud Est de la mer des Caraïbes. Y participent des navires de l'*US Navy*, des *US Coast Guards*, de la marine hollandaise ou de la *Royal Navy*. Par ailleurs, la France cherche également à développer des accords bilatéraux avec la Colombie, afin d'assurer la continuité géographique entre les NARCOPS, œuvrant sur les différentes zones de la mer des Caraïbes, et de créer un ensemble homogène. Comme le souligne la carte ci-dessus, un navire français, qui



Schéma des opérations NARCOPS dans les Caraïbes (source CESM).

7. *Commandant supérieur des forces armées aux Antilles. C'est un amiral qui est à la fois commandant de la zone maritime Antilles, assistant du préfet de région, délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer.*

8. *Chef d'Etat-major des armées.*

9. *Centre opérations interarmées des Antilles en charge de la planification et de la conduite des opérations.*



patrouille en mer des Caraïbes pour une mission NARCOPS, peut intégrer quatre cadres opérationnels différents : « Carib Shield » du côté américain, la coopération France-Colombie ou les opérations « Carib Royale », « Carib Venture¹⁰ », « Atlantic watch ».

C'est ainsi, que le 17 novembre 2015, la France réaffirme sa position légitime d'acteur majeur du NARCOPS, aux côtés des Américains et des Néerlandais, dans le bassin caribéen et dans l'Atlantique. En effet, pour la première fois au sein de la JIATF-S, sont réunis les commandants des trois *task groups* permanents de la zone (français CTG 4.6, américain CTG 4.1 travaillant sur la partie ouest de la mer des Caraïbes, hollandais CTG 4.4) et leurs grands adjoints experts du NARCOPS.

Du côté européen, les initiatives lancées par la France, dès 2003, aboutissent à la création du MAOC-N¹¹, sorte de miroir de la JIATF-S dans la répression du trafic illicite de stupéfiants par voie maritime et aérienne dans l'Atlantique, à destination de l'Europe et des côtes d'Afrique de l'Ouest, mais à une échelle très réduite et sans capacité de conduite des opérations. Ouvert à Lisbonne le 1^{er} juillet 2007, il intègre en permanence une quinzaine d'officiers de liaison de diverses administrations européennes¹² civiles ou militaires. Au sein de cette petite structure, c'est l'officier de marine français inséré qui va assurer l'expertise maritime.

En 2008, dans son plan gouvernemental de lutte contre les drogues et les toxicomanies (2008-2011), la MILDT¹³ propose également la création d'une structure similaire pour la Méditerranée occidentale. Le CeCLAD-M¹⁴ est créé et devient opérationnel le 1^{er} décembre 2008, en accueillant les officiers de liaison des États membres de l'Union européenne et des pays du bassin méditerranéen (Espagne, Grèce, Italie, Maroc, Portugal et France).

S'adapter au contexte tactique

Lutter contre une menace protéiforme et évolutive

Face aux agences de lutte anti-drogue, les narcotrafiquants font preuve d'une capacité d'adaptation remarquable. Ils utilisent un éventail de vecteurs nautiques leur permettant d'échapper à la surveillance des États (« *slow movers* », « *go-fast* »). Les porte-conteneurs sont particulièrement appréciés, car,

10. Sous commandement hollandais, le CTG 4.4.

11. *Maritime Analysis and Operations Center for Narcotics* – centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants.

12. Les pays signataires sont l'Irlande, les Pays-Bas, l'Espagne, l'Italie, le Portugal, la France et le Royaume-Uni. Le MAOC-N est ouvert aux autres États membres européens. La Commission européenne et Europol ont un statut d'observateurs.

13. *Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie. Le plan gouvernemental sera adopté le 08 juillet 2008.*

14. *Centre de coordination de la lutte anti-drogue en Méditerranée.*

La marine et les narcotrafics depuis la fin de la guerre froide

leur contrôle dans les ports civils n'est pas systématiquement réalisé. Les techniques de camouflage¹⁵ gagnent également en inventivité et posent des difficultés lors des opérations de fouille. Ils attachent même des boîtes étanches dissimulées sous les coques et récupérées par plongeurs une fois la destination atteinte. Les gains financiers issus du trafic de drogue, équivalent à plusieurs dizaines de milliards d'euros, permettent en particulier l'achat et le développement de transporteurs de plus en plus sophistiqués. En juillet 2010, l'armée équatorienne met la main sur le premier « super-submersible¹⁶ », avec une autonomie suffisante pour le transport de drogue, entre les îles des Caraïbes.

Leurs modes d'action sont multiples. De plus en plus fréquemment, dès leur détection, les narcotrafiquants cherchent à tout prix à détruire les preuves, soit en jetant la cargaison à l'eau, soit en activant des dispositifs de sabotage. Par exemple, ayant repéré les militaires français se préparant à l'abordage, l'équipage du *Luna-S*, composé de huit membres, enflamme le compartiment de stockage du cannabis au moyen de cocktails Molotov, prêts à l'emploi, tout en débouchant trois orifices dans la salle « machine » pour créer une voie d'eau. Et, ce n'est pas un cas isolé. Le 28 août 2015, sur renseignement britannique et avec le concours du MAOC-N, l'avis *commandant Blaison* arraisonne le voilier *Helena*¹⁷, suspecté de transporter plus d'une tonne de cocaïne. L'équipage met le feu au navire qui coule dans les profondeurs du Golfe de Gascogne. Heureusement, un sachet de cocaïne est retrouvé et des tests chimiques, effectués sur les débris, révèlent la présence de drogue. Les trafiquants peuvent être mis en examen. Le 19 janvier 2017, au large des îles Marquises, l'équipage du catamaran *Kalenda*¹⁸ tente également un sabotage quand il aperçoit la frégate de surveillance *Prairial*. Une fois encore, les militaires ont le temps de récupérer 629 kilogrammes de cocaïne.

Cependant, contre les « *go-fast* », il peut arriver que le dispositif tactique français, reposant sur la précocité de la détection par un avion de patrouille maritime (type *Falcon 50*), ou de guet aérien (type *AWACS*), voire par un sous-marin¹⁹, et l'efficacité du tandem tireur d'élite embarqué sur un hélicoptère/équipe de visite à bord d'une frégate, ne soit pas suffisamment rapide en raison du cadre d'emploi de la force. Les « *go-fast* », filant parfois à plus de 60 nœuds, peuvent ainsi prendre de vitesse les patrouilles et trouver refuge dans les nombreuses îles de la zone Caraïbes, avant même que l'autorisation de tir au but ne soit donnée par le

15. *Tout ce qui peut contenir de la drogue est utilisé : réservoirs à gazole, ballasts, faux plafonds, double fonds, quilles, circuit d'aération et de ventilation...*

16. CV EUDELIN, *Sous-marins et semi-submersibles des trafiquants de drogue des trafiquants de drogue en Colombie, Outre-terre n°43, février 2015, L'esprit du Temps.*

17. www.ouest-france.fr/bretagne/brest-29200/cocaïne-les-deux-marins-de-lhelena-mis-en-examen-3658292 consulté le 27 mars 2018.

18. www.colsbleus.fr/articles/9871 consulté le 20 mars 2018.

19. Des SNA (sous-marins nucléaires d'attaque) ont été ponctuellement utilisés en mer des Caraïbes ou dans l'océan Indien jusqu'en 2012 dans des missions de renseignement.



Premier ministre, ou vider leur cargaison avant l'arrivée de l'*Etraco*²⁰. C'est pourquoi, une décentralisation des autorisations de tirs au but, relevant du Premier ministre, a ainsi été consentie au préfet de la Martinique pour l'interception des « *go-fast* ».

Toujours aussi imaginatifs, les narcotrafiquants empruntent de nouvelles routes telles que celles du Pacifique, les diversifient, élaborent des itinéraires aléatoires. Ils n'hésitent plus à réaliser des transbordements en haute mer et à changer de vecteurs, ce qui demande encore davantage de synergie interministérielle et internationale. En zone Méditerranée, les trafiquants se font plus discrets avec leurs « *go-fast* », évitant les trajets directs dans le détroit de Gibraltar, réalisant des transbordements sur des « *slow movers* » de nuit, déroutant leurs trajets beaucoup plus vers l'ouest, moins surveillé, postant des « *vigiles* » des deux côtés du bassin méditerranéen. Le lourd dispositif des opérations « *Lévrier* » devient alors beaucoup moins « rentable ». Voyant ses ressources également ponctionnées par les opérations de lutte contre le trafic illégal de migrants ou contre le terrorisme au Levant, CECMED²¹ décide en 2012 de se retirer des opérations « *Lévrier* », très compliquées à monter, car elles nécessitent simultanément la disponibilité des moyens de la Marine, des Douanes, d'une frégate espagnole et l'absence d'activités perturbantes sur zone.



Cocaïne et héroïne : les mille et une routes de la drogue (source : le Monde)

Toutes ces contraintes tactiques font que la conduite des NARCOPS exige un haut degré de technicité :

- dans le repérage des cibles à l'aide d'hélicoptères ou d'aéronefs,
- dans la neutralisation des « *go-fast* » par les tireurs à bord des hélicoptères,
- dans la fouille des bâtiments suspects par les équipes de visite,

20. *Embarcation de Transport Rapide Commando embarquant l'équipe de visite.*

21. *Commandant de la zone maritime méditerranée.*

La marine et les narcotrafics depuis la fin de la guerre froide

- sans oublier l'indispensable continuité des chaînes de commandement et de contrôle.

Par le niveau de maîtrise de l'emploi de la force et de coordination requis, le NARCOPS peut s'apparenter à des opérations de haute intensité. Rares sont les nations qui maîtrisent l'utilisation aérienne de la force ou AUF. Seules les marines américaines et françaises savent le faire de nuit.

C'est pourquoi, il est indispensable que l'entraînement au quotidien repose sur une doctrine cohérente et évolutive.

De la nécessité d'une cohérence doctrinale

En juillet 2010, la création de la fonction ADP²² « trafic illicite » au sein de l'État-major d'ALFAN²³ répond à cette problématique de mise en cohérence.

À ce moment, il existe déjà un ensemble de textes qui décrivent de manière générale les NARCOPS. L'arrêté du 22 mars 2007, établissant la liste des missions en mer incombant à l'État, remplace le précédent arrêté du 22 avril 1972 et expose explicitement la lutte contre le trafic des produits stupéfiants en mer. En 2011, une doctrine interarmées²⁴ vient apporter sa pierre à l'édifice au niveau stratégique en traitant de la contribution des armées à la lutte contre le narcotrafic, qualifiée de mission non permanente.

Cependant, les procédures tactiques manquent encore d'homogénéité. En effet, le guide NARCOPS créé par la division « entraînement » d'ALFAN en 1998 n'a pas été remis au goût du jour, engendrant une forme de dérive au sein des unités opérationnelles²⁵.

ALFAN « trafic illicite », en charge désormais d'élaborer la doctrine, la documentation et l'organisation afférente dans le domaine de la lutte contre les trafics illicites, va donc formaliser une véritable « bible » à l'intention des équipages où tout y est décrit :

- le matériel à utiliser,
- l'organisation optimale à bord,
- les méthodes de destruction des coques,
- les rôles de chaque intervenant,
- les procédures judiciaires,
- le tempo des opérations de saisie...

Ce guide est une référence en la matière, car, elle permet de former efficacement des équipages qui sont fréquemment relevés et n'ont aucune connais-

22. *Autorité de domaine d'expertise particulier. Fonction armée par un officier supérieur de marine et son adjoint officier marinier.*

23. *Amiral commandant la Force d'Action Navale.*

24. *Doctrine interarmées – contribution des armées à la lutte contre le narcotrafic, CICDE, DIA 3.34-LCN (2011), p.19.*

25. *Propos recueillis auprès du CF Ferri, premier officier ADP « trafic illicite ».*



sance des NARCOPS, très exigeantes en termes de technicité. Des lots standardisés de matériel sont ainsi créés grâce notamment à des crédits spécifiques « marine » directement mis en place auprès de l'ADP.

En parallèle, suite aux conclusions de l'arrêt « Medvedyev » de la cour européenne des droits de l'homme, une instruction permanente sur les procédures de rétention à bord d'un navire de guerre est rédigée.

Les stages de formation, destinés aux équipes de visite²⁷, vont également être renforcés avec, notamment, des modules spécifiques de fouille introduits en 2012 afin de répondre à la problématique des « *slow movers* » en océan Indien – passés maîtres dans l'art de la dissimulation de cargaison de drogue – et pour rendre plus résilientes et efficaces les équipes de visite non commando, dans un contexte d'élévation progressive du niveau de violence en mer.

Chaque année, l'ADP rédigera un compte rendu²⁸ destiné à ALFAN, à l'EMM et aux unités afin de tirer des leçons des activités de l'année et proposer un plan d'action, pour faire progresser le domaine de lutte.

Du côté du SGMer, l'ensemble du retour d'expérience, de 15 ans de lutte NARCOPS, a été compilé dans deux instructions majeures. L'une est sortie en septembre 2015 : elle remet à jour les procédures d'interception des embarcations rapides²⁹. Sa partie confidentielle aborde plus spécifiquement les modalités pratiques. L'instruction n°51 SGMer du 12 avril 2016, relative à la lutte contre le trafic de stupéfiants en mer, prend en compte les récentes réformes juridiques.

Perspectives

Simplifier le cadre juridique

À la lumière de ce qui vient d'être décrit, la France dispose d'un dispositif militaire performant et cohérent, pour lutter contre le narcotrafic en haute mer, mais certaines failles juridiques viennent entraver la fluidité des opérations.

La première problématique se situe au niveau international à travers l'article 17 de la convention de Vienne pour la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants. Même si cette convention est une évolution par rapport à la convention de Montego Bay, l'autorisation d'intercepter en haute mer des navires étrangers relève entièrement du pouvoir discrétionnaire de l'État du pavillon. Selon le

26. *Guide NARCOPS 2011.*

27. *Stage « VISITOPS ».*

28. *Partie « trafic illicite » intégré dans le R3AT, rapport annuel d'activité des autorités transverses.*

29. *Instruction 470 SGMer du 1^{er} septembre 2015.*

La marine et les narcotrafics depuis la fin de la guerre froide

SGMer, l'article 17 a été utilisé 16 fois en 2014, mais, seule la moitié de ses demandes a abouti³⁰. Conformément au paragraphe 7 de l'article 17, chaque État Partie est censé répondre « sans retard » à toute requête d'une autre Partie, mais parfois le temps de décision peut compromettre la phase d'action. À ce jour, l'accord de San José reste l'instrument de coopération international le plus poussé, même si le droit de poursuite dans les eaux territoriales d'un État consentant est restrictive. Une question fondamentale se pose donc sur la réelle volonté des États à lutter efficacement contre le narcotrafic maritime en étant prêt à remettre en cause leurs compétences territoriales. L'équilibre à trouver, entre les principes fondamentaux du droit de la mer et les exigences liées aux NARCOPS, est loin d'être évident et passera nécessairement par une redéfinition du cadre international.

La seconde problématique concerne ce que l'on pourrait appeler le « service après-vente ». En effet, la juridiction sur le traitement des coques saisies, peu favorable à la Marine, a des conséquences opérationnelles en alimentant la réticence des préfets maritimes à ordonner des opérations dont le succès n'est pas garanti. En 2014, les déboires du *Luna-S* ont conduit plusieurs fois CECMED à refuser d'engager les moyens de la Marine nationale pour intercepter des cargos suspects. Pour les cargos *Aberdeen* et *Just Noran*, après le refus de CECMED, la DNRED³¹ s'est tourné vers les garde-côtes italiens qui ont mené les interceptions et saisi plus de 60 tonnes de cannabis. Pour d'autres cas, la Douane ne prend même plus la peine de prévenir la Marine et s'adresse directement aux services espagnols ou italiens. Alors que les garde-côtes italiens possèdent des procédures, qui leur permettent de se débarrasser rapidement et à moindre frais des coques abandonnées, la France peine à établir un dispositif pragmatique et efficace pour payer les frais de démantèlement des coques, à travers notamment l'établissement d'une ligne budgétaire transverse, décloisonnée, qui puisse profiter à toutes les administrations. A titre d'exemple, la Marine nationale, forte de son bilan dans les NARCOPS, ne bénéficie pas officiellement du fonds de concours « drogues » (une dizaine de millions d'euros) géré par la MILDT, devenue MILDECA³² en 2014, et réparti selon le découpage suivant : police 30%, douanes 30%, gendarmerie 20%, justice 10% et affaires sociales 10%. Saisie en 2010³³, en 2012³⁴ et en 2013³⁵, la MILDT a toujours opposé une réponse d'attente à la demande d'éligibilité au fond de concours.

30. BORE EVENO Valérie. *Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants : quelles compétences pour les Etats*. Patrick Chaumette Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer, GOMYLEX, pp.55-81, 2016, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, 978-84-15176-72-5

31. Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières

32. Mission Interministérielle de lutte contre les Drogues Et les Conduites Addictives.

33. Lettre n°060679 DEF/SGA/DAJ/DAPM/GAL du 03/12/2010.

34. Lettre n° D-12-0038 DEF/EMA/EMP.3/NP du 03/05/2012.

35. Lettre n° 011698 DEF/CAB/CM14 du 03/12/ 2013.



Renforcer les moyens et adapter nos modes d'action

La permanence des tensions budgétaires ne permet pas d'envisager, à court ou moyen terme, l'arrivée de frégates flambant neuves, venues patrouiller en nombre l'espace infini de jeu qui s'offre aux narcotrafiquants. Un avis, en mission prioritaire au large de l'Afrique, peut ne pas être disponible pour intercepter un navire suspecté de transporter de la drogue et qui navigue à proximité. C'est bien la disponibilité des moyens qui crée l'opportunité et pas l'inverse.

L'amélioration de cette disponibilité passe évidemment par une optimisation des heures de mer et de vol des aéronefs affectés aux NARCOPS. L'objectif est de faire en sorte que le « chasseur » traque le moins longtemps possible sa proie pour qu'il se focalise essentiellement sur l'action coercitive. L'emploi de drones est, par exemple, une solution à concrétiser pour augmenter le préavis de détection et parcourir à moindre coût l'immensité de la mer. Et, si les moyens viennent à manquer en haute mer, il subsiste toujours le dernier filtre au plus proche des côtes. La mise en place d'une chaîne de radars de surveillance des approches, couplée à un dispositif d'alerte de moyens nautiques légers, peut combler partiellement les vides capacitaires en haute mer.

Mais cette optimisation implique aussi de disposer d'une meilleure connaissance des « *patterns of life* »³⁶ des narcotrafiquants qui doit se concrétiser par un renforcement des moyens humains dans les centres opérationnels (CENTOPS). À l'heure actuelle, certains CENTOPS ne sont pas suffisamment dimensionnés, pour analyser de manière fine et approfondie l'environnement, limitant l'autonomie d'appréciation de la France, et renforçant sa dépendance aux services extérieurs de renseignement, avec les risques d'erreur voire de manipulation que cela induit.

Finalement, renforcer les moyens c'est aussi consolider notre agilité opérationnelle. Il s'agit ainsi de sortir des schémas pré-établis et d'imaginer des missions multiformes, flexibles :

- harcèlement pour provoquer le largage de ballots (sans récupération),
- postures « *covert* »³⁷ avec relocalisation par moyens aériens,
- contrôles inopinés de tous les navires sans pavillon dans une zone définie...

Quelques exemples de modes d'actions parmi tant d'autres qu'il faut combiner pour créer en permanence l'incertitude chez les narcotrafiquants.

Les outils juridiques sont déjà présents pour mener ces nouveaux types de mission de « *disruption* »³⁸.

36. *Mode de vie* (NDLR).

37. *En français, postures discrètes* (NDLR).

38. *En français, missions de perturbation* (NDLR).

Conclusion

La lutte contre le narcotrafic en mer est un combat au long cours qui met en œuvre une palette de savoir-faire unique, propre à la Marine nationale, menant à des résultats concrets et parfois exceptionnels.

Depuis 2002, la Marine nationale a permis la saisie de plus de 60 tonnes de drogues, toutes catégories confondues. Elle est la seule à disposer des moyens, pour mener des opérations coercitives efficaces en haute mer, et pour transformer le renseignement en action décisive au plus près des zones de production.

Le développement des NARCOPS s'est construit en phase avec l'essor de l'AEM, et les impulsions du monde politique français, qui prend progressivement conscience de l'impact de la drogue sur la société civile. L'action de la Marine, d'abord centrée sur la zone des Caraïbes, s'est donc étendue à l'Atlantique, la Méditerranée occidentale puis de manière ponctuelle en océan Indien et en océan Pacifique.

Pour atteindre l'efficacité opérationnelle, dont font preuve les unités participant aux NARCOPS, il a tout d'abord fallu vaincre les mentalités, qui voyaient d'un mauvais œil la Marine s'impliquer dans des affaires policières, puis intégrer les réseaux de renseignement et créer les structures d'entraînement adéquates pour contrer une menace protéiforme.

Certes, le cœur de métier de la Marine nationale est l'usage de la force et la maîtrise de la violence au service du pays et du bien commun, c'est-à-dire,



Prise à bord d'une frégate de surveillance (source Internet).



Annexe I : chronologie

Période	Contexte politique	Opérations NARCOPS	Doctrine/Juridique
1982	Guerre froide.		Convention de Montego Bay.
1988			Convention de Vienne.
1993		Arrivée du <i>Ventôse</i> à Fort-de-France.	
1994	Post guerre-froide.		Loi n°94-589.
1995			Premiers modules de formation introduisant le NARCOPS.
1996			Loi n°96-359.
1997		2 opérations « Maracuja » en mer des Caraïbes.	Colloque au CESM sur les nouvelles menaces en mer.
1998		2 opérations « Maracuja » et « Carib Venture 1 »	Insertion du premier officier de liaison français au JIATF.
1999	Le JIATF-E fusionne avec le JIATF-S pour ne garder que la dernière appellation	« Carib Venture 2 ».	
2002		Arraisonnement du <i>Winner</i> dans l'océan Atlantique.	
2003	Rapport de la commission d'enquête sur la politique nationale de lutte contre les drogues illicites.		Introduction du concept de sauvegarde maritime.
2004	Remise du rapport Warsmann	Arraisonnement du <i>Sasano Maru 7</i> dans la zone caraïbes.	Accord de San José. Création de l'antenne caraïbe de l'OCRTIS
2006		Début des opérations <i>Lévrier</i> en mer Méditerranée.	
2007			Création du MAOC-N. Arrêté redéfinissant la liste des missions AEM (introduction des trafics illicites dont le NARCOPS).
2008	Plan gouvernemental de lutte contre les drogues et les toxicomanies (2008-2011)	Arraisonnement du <i>Junior</i> dans l'océan Atlantique.	Création du CTG 4.6. Création du CECLAD-M. Entrée en vigueur en France de l'accord de San José.
2010		« Atlantic Watch ».	Création ALFAN ADP « trafic illicite ». Arrêt définitif « Medvedyev » de la CEDH.
2011			Guide Narcops ALFAN. DIA 3-34-contribution des armées à la lutte contre le narcotrafic.
2013		Arraisonnement du <i>Luna-S</i> en mer Méditerranée.	Arrêt « Vassis et autres c. France » de la CEDH à propos de l'interception du <i>Junior</i> .
2015		Arraisonnement du <i>Stina</i> dans la zone caraïbes.	Ordonnance n°2015-1534 introduisant la dissociation. Instruction 470 SGMer relative aux procédures d'interception des « go-fast ».
2016			Instruction 51 SGMer relative à la lutte contre le trafic de stupéfiants en mer.
2017		Arraisonnement du voilier <i>Kalenda</i> en océan pacifique.	

La marine et les narcotrafics depuis la fin de la guerre froide

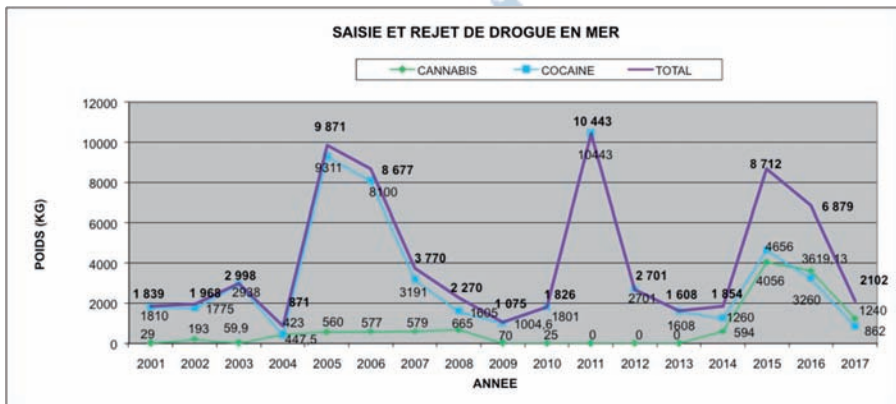
en d'autres termes, porter le fer et le feu au sein d'un ennemi ou d'une entité, désignés par le pouvoir politique. C'est pourquoi, conformément aux directives du chef d'état-major des armées (DIA 3-34), la lutte contre le narcotrafic reste une mission occasionnelle des armées.

Cependant, les NARCOPS en mer se caractérisent par une dualité qui offre à la Marine des situations de temps de paix où elle peut mettre en œuvre des savoir-faire tactiques, de haute technicité, préludes à des manœuvres de temps de guerre. Faire du NARCOPS n'est pas un but prioritaire en soi pour une marine de guerre. Mais, mener des opérations complexes, proches du haut du spectre en termes de coordination des moyens et de synergie tactique, tout en ayant conscience de faire œuvre utile pour défendre la société contre des marchands de mort, est une source intarissable de motivation pour les équipages. Par ailleurs, ces opérations créent des opportunités de coopération sur le plan interministériel et international et s'inscrivent pleinement dans le concept de continuum « sécurité-défense ».

Il est donc important de continuer à investir dans ce domaine, même si la conjoncture économique empêche d'admirer toujours plus de navires sillonner les mers, à la recherche de trafiquants qui, malheureusement, conserveront toujours l'initiative. Des pistes, pour rendre les NARCOPS moins coûteuses en hommes et en machines, peuvent être approfondies : optimisation de la couverture du renseignement, exploitation du potentiel des drones, simplification du cadre juridique national et international.

La prolifération du crime organisé en mer constitue l'un des défis de ce siècle. Dans ce « duel d'intelligence³⁹ », la Marine nationale, en tant que bras armé d'un dispositif interministériel complexe, a toute sa place.

Annexe II : bilan des prises en zone caraïbes (toutes administrations confondues)



39. Amiral MAGNE Xavier, « la lutte contre le narcotrafic par la Marine nationale : témoignage », *Cahiers de la sécurité* n°5, *Le Fléau de la Drogue*, INHES, juillet 2008, p 100.



Bibliographie

Histoire générale de la consommation et de la lutte contre les drogues

DAVENPORT-HINES Richard, *The pursuit of Oblivion : a Global History of Narcotics, 1500-2000*, W.W.Norton, 2003.

ONUDD, *Bulletin des Stupéfiants, un siècle de lutte contre la drogue*, volume LIX, n°1 et 2, 2007.

MICHEL Jacques (capitaine de vaisseau), *La Marine française en Indochine de 1939 à 1956*, Service Historique de la Marine, 1991-1992, 5 vol.

Lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes

Aspirant RIO Bray, *la lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes*, CESM, 2012, 49 p.

Sources

Témoins

FILLON Jean-Louis (commissaire général de 1^{re} classe). Entretien oral libre qui s'est déroulé le 12 novembre 2017 dans les locaux du CESM (école militaire, Paris).

PARLANGE Hervé (commissaire général de deuxième classe). Entretien oral libre qui s'est déroulé le 18 janvier 2018 dans son bureau à l'Inspection de la Marine nationale (Balard, Paris).

De la BURGADE Thierry (commissaire en chef de première classe). Entretien oral libre qui s'est déroulé le 22 janvier 2018 au bureau AEM de l'EMM.

NAVARRO François-Xavier (capitaine de frégate). Entretien oral libre qui s'est déroulé le 27 février 2018 au téléphone.

Annexe III : glossaire

ADP	Autorité de domaine particulier
ALFAN	Amiral commandant la Force d'Action Navale
ALFUSCO	Amiral commandant la Force des fUSiliers-marins COmmando.
CDEM	Centre de Documentation de l'Ecole Militaire
CECLAD-M	Centre de coordination de la lutte anti-drogue en méditerranée.
CECMED	Commandant de la zone maritime Méditerranée
CEMA	Chef d'État-Major des Armées
CESM	Centre d'Etudes Stratégiques de la Marine
CICDE	Centre Interarmées de Concepts, de Doctrines et d'Expérimentations
COMSUP	Commandant supérieur
CTG	Commander Task Force
DNRED	Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières
EMM	État-major de la Marine
MAOC-N	Maritime Analysis and Operation Centre – Narcotics
MILDT	Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie
MILDECA	Mission Interministérielle de lutte contre les Drogues Et les Conduites Addictives
MRPL	Mesures de rétention et de privation des libertés
OCRTIS	Office central pour la répression du trafic illicite des stupéfiants
SHD	Service Historique de la Défense

La marine et les narcotrafics depuis la fin de la guerre froide

FERRI (capitaine de frégate). Entretien oral libre qui s'est déroulé le 02 février 2017 au téléphone.

SENDAO (capitaine de frégate). Entretien oral libre qui s'est déroulé le 17 décembre 2017.

BOIDEVEZI Gilles (contre-amiral). Entretien par écrit. Février 2018.

Livres blancs sur la Défense

Livre Blanc sur la Défense 1972.

<http://www.livreblancdefenseetsecurite.gouv.fr/pdf/le-livre-blanc-sur-la-defense-1972.pdf>

Livre Blanc sur la Défense 1994.

<http://www.livreblancdefenseetsecurite.gouv.fr/pdf/le-livre-blanc-sur-la-defense-1994.pdf>

Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale 2008, Paris, La documentation française, 2008, 350 p.

Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale 2013, Paris, La documentation française, 2013, 160 p.

Cols bleus

Ensemble des articles traitant de la lutte contre le trafic de drogue.

Autres sources réglementaires

Ordonnance n°2015-1534.

Décret n° 2008-1047 du 10 octobre 2008 portant publication de l'accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes, fait à San José le 10 avril 2003.

Doctrine interarmées – contribution des armées à la lutte contre le narcotrafic, CICDE, DIA 3.34-LCN (2011), lettre n° 129/DEF/CICDE/NP du 25 juillet 2011.

Arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises.

Arrêté du 22 avril 1972 fixant la liste des missions en mer incombant à l'État et désignation de l'administration chargée de la coordination nécessaire pour l'exécution de chacune de ces missions.

Décret n°2015-458 du 23 avril 2015 relatif aux mesures nécessaires pour mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée que présente un navire abandonné.

Convention de Montego Bay.

Convention de Vienne.