



LA LUTTE CONTRE LE NARCOTRAFIC DANS LES ANTILLES

Le 8 octobre 2015 dans les Antilles, plus de 500 kg de cocaïne sont interceptés par le *Ventôse* à bord d'un voilier, portant à quatre le nombre de prises réalisées en moins de quinze jours dans les Antilles (pour un volume total de près de 2,1 tonnes).

LA FRANCE DANS LA LUTTE CONTRE LE NARCOTRAFIC

Ces opérations sont placées sous l'autorité du préfet de la Martinique, délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer. Elles reposent essentiellement sur les Douanes et la Marine nationale. Pour l'interception, la première se charge des navires lents navigant à proximité des côtes, la seconde des embarcations rapides et des navires les plus éloignés. Celle-ci dispose au minimum d'une frégate de surveillance dédiée à ce type de mission : le *Ventôse* ou le *Germinal*. Commandos marine et équipages d'hélicoptères de la flottille 36F d'Hyères ont également mis au point des techniques d'interception des *go-fast* particulièrement efficaces.

Par son positionnement dans les Antilles – Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin, Saint-Barthélemy – la France se place en effet au cœur de la lutte contre le trafic de cocaïne. Depuis les principaux pays producteurs de cocaïne, Bolivie, Colombie et Pérou, la drogue transite essentiellement par les îles caribéennes avant d'être exportée vers les marchés de consommation les plus importants : Europe et États-Unis. À l'instar des marchandises ordinaires, la plus grande partie de la drogue est acheminée par voie maritime de sa production à sa revente, via des moyens parfois inattendus – cargos, navires de pêche, céréaliers, voiliers, sous-marins...

DES LACUNES JURIDIQUES BIEN EXPLOITÉES

Plusieurs instruments juridiques de lutte contre les trafics illicites en mer existent, mais une difficulté demeure : aucun de ces accords n'autorise les États à arraisonner un navire – quand bien même il serait soupçonné de transporter de la drogue – sans avoir obtenu l'accord préalable de l'État du pavillon. Les trafiquants profitent de cette protection indirecte en utilisant des navires immatriculés dans des États dont la surveillance est réputée être largement théorique. Et ce n'est pas tout : la zone Caraïbes compte une succession d'espaces maritimes entre lesquels les trafiquants évoluent très rapidement. Ceci limite largement les possibilités d'intervention d'un point de vue juridique, les navires de guerre ne pouvant poursuivre les trafiquants dans les eaux territoriales d'un autre État sans son accord.

LES RÉPONSES AU NIVEAU RÉGIONAL...

Face à cette constatation, les États ne sont cependant pas démunis : ils disposent de la possibilité de conclure des accords bilatéraux ou régionaux afin de renforcer leurs capacités d'action à l'image de l'accord de San José. Entré en vigueur en 2008, il permet aux États signataires d'intervenir sur les navires battant le pavillon de l'un d'entre eux ainsi que sur les navires soupçonnés de narcotrafic qui naviguent dans les eaux territoriales des États de la région.

Une force opérationnelle sous commandement américain, la Joint InterAgency Task Force-South (JIATF-S), est aussi spécifiquement chargée des opérations de surveillance et de lutte contre le narcotrafic dans les Antilles. Elle peut compter sur la participation de treize États : Argentine, Brésil, Canada, Colombie, Équateur, Salvador, France, Mexique, Pays-Bas, Pérou, Espagne, Royaume-Uni et Venezuela.

... ET NATIONAL

Dans le droit interne français c'est la loi du 15 juillet 1994 qui encadre la lutte contre le trafic de stupéfiants en haute mer. Mais de nombreuses améliorations sont intervenues depuis cette date pour rendre la lutte plus efficace.

Ainsi, en matière répressive, la juridiction interrégionale spécialisée établie à Fort de France – la seule d'Outre-Mer – permet la comparution immédiate et le jugement concomitant des trafiquants arraisonnés dont le cas ne requiert pas d'enquête plus approfondie. Et en matière opérationnelle, le principe de la dissociation, projet depuis longtemps porté par la Marine nationale, devrait bientôt voir le jour. Acté lors du Comité interministériel de la mer (CIMer) du 22 octobre 2015, ce concept autorise le « découpage » de l'opération : l'équipage, le navire et la cargaison pourront désormais être traités séparément. Ceci devrait permettre à la Marine d'optimiser son action en lui offrant par exemple la possibilité de détruire directement en mer – après que le préfet ait obtenu l'accord du Procureur de la république – les stupéfiants trouvés à bord d'un navire intercepté pour les sortir immédiatement du circuit.

La présence française et la volonté de développer et d'améliorer la coopération internationale dans la lutte contre ces trafics illicites ont été récompensées. En termes de prises – plus de 8,3 tonnes dans les Antilles depuis le début de l'année –, mais également en termes d'efficacité par l'entrave qu'elle constitue au bon déroulement des activités des trafiquants.



S. Ghesquiere@Marine nationale