

ÉTÉ



Et là, tout bascule  
Boris Johnson,  
chevalier du Brexit

CAHIER CENTRAL, 16 PAGES

Insoumis  
Manuel Bompard:  
«L'acte II de la  
Nupes est bloqué»

PAGES 12-13

# Libération



## NARCOTRAFFIC COKE EN COQUE

Alors qu'un «tsunami de cocaïne» déferle sur la côte Atlantique, «Libération» a pu visiter le centre de surveillance maritime de la lutte antidrogue européenne, confronté à l'ingéniosité et à la puissance des cartels.

PAGES 2-5

Au port de Lisbonne, en mai. MONTAGE «LIBÉRATION» AVEC PHOTO SABRIENALICHERIF



M 00135 - 831 - F - 2,70 €



IMPRIMÉ EN FRANCE / PRINTED IN FRANCE Algérie 1,80 €, Allemagne 3,20 €, Andorre 3,20 €, Belgique 2,70 €, Canada 5,30 \$, DOM 3,20 €, Espagne 3,20 €, Etats-Unis 5,20 \$, Grande-Bretagne 2,90 £, Grèce 3,20 €, Italie 3,20 €, Liban 7800 LBP, Luxembourg 2,70 €, Maroc 29 Dh, Pays-Bas 3,20 €, Portugal (continental) 3,60 €, Suisse 3,60 FS, Suisse alémanique 3,60 FS, Tunisie 8,70 DT, Zone CFA 2600 CFA.

# COCAÏNE

## L'Atlantique, mer de toute la bataille

Dans leur centre ultrasécurisé à Lisbonne, des fonctionnaires de sept pays européens, dont la France, tentent de déjouer les stratagèmes maritimes sans cesse réinventés des trafiquants de drogue.

### ENQUÊTE

Par  
**GUILLAUME GENDRON**  
Envoyé spécial à Lisbonne  
Photos  
**SABRI BENALYCHERIF**

**S**oixante milles au large des îles Canaries. Un patrouilleur de la douane espagnole, ses deux gros moteurs diesels à fond et ses mitrailleuses chargées, fonce droit sur une antiquité flottante. *L'Orion V* est un navire bétailleur vieux d'un demi-siècle et long de près de 100 mètres, à destination de Beyrouth, battant pavillon togolais et rebaptisé de fraîche date. Suspicious, tout comme sa provenance: Carthagène, en Colombie.

«Un bon gros bateau pourri, pas aux normes et peu maniable, en bref, un rêve de narco», résume un officier qui a suivi l'opération. Ce 24 janvier, les douaniers n'entendent d'abord que les 1700 vaches qui beuglent, ballottées par les flots. Une embarca-

tion légère est mise à l'eau. Six hommes, casqués et bardés de protections pare-balles, fendent les dernières encablures avant de se hisser sur les vieilles échelles de corde qui pendent le long de la coque. A bord, «10 tonnes de merde bovine et 4,5 tonnes de cocaïne, planquées dans les silos à grain, le genre de truc impossible à fouiller en mer». Heureusement, le renseignement s'avère solide, et le bateau est dérotté temporairement

vers Las Palmas, co-capitale de l'archipel espagnol en Atlantique. Les 28 membres de l'équipage, de neuf nationalités différentes, sont arrêtés et débarqués. «Puis il a fallu trouver un autre port d'escale pour les bêtes, une ville qui accepte d'avoir une telle

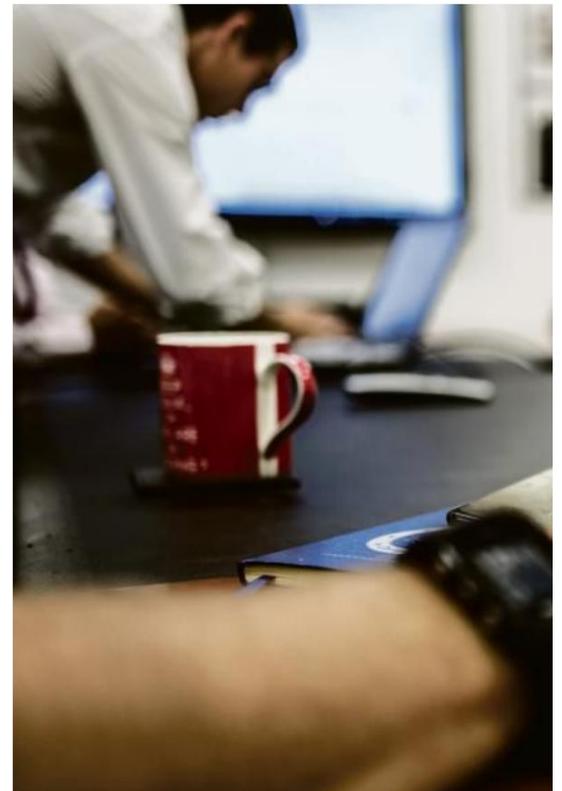
épave à quai, poursuit l'agent précité. On avait peur d'un scandale avec les organisations de défense du bien-être animal. Quel casse-tête!»

Le communiqué triomphal des douanes espagnoles publié dans la foulée fait mention d'une opération menée

avec «différents organismes internationaux». Derrière la vague périphrase se cache un lieu peu connu, et qui ne cherche pas à l'être. Une tour de contrôle de la lutte antidrogue à l'échelle de l'océan, planquée à Lisbonne, et que *Libération* a exceptionnellement pu visiter. C'est là qu'on a rencontré ce douanier français, collier de barbe et crâne rasé, quasi-sosie du chef Philippe Etchebest – appelons-le donc Philippe (1), anonyme de rigueur –, autant préoccupé par les montagnes de fumier que les tonnes de poudre blanche.

Une bouée de sauvetage orange, floquée «Panama», est en équilibre au-dessus d'une armoire. Un petit jouet hélicoptère pendouille au plafond, en survol. Pour le reste, ça ne plait pas. Au mur, un gigantesque écran LCD affiche une mosaïque de visages miniatures. Chacun représente une des agences répressives qui patrouillent les eaux européennes – Frontex, gardes-côtes, marines militaires, etc. Debout, un agent de la célèbre agence antidrogue américaine, la Drug Enforcement Administration (DEA). Ce flic latino à la nuque qui fait des

Suite page 4



Au sein du QG ultrasécurisé du Centre opérationnel d'analyse du



# «On n'a jamais vu des produits aussi forts et aussi accessibles»

**Pour l'analyste Laurent Laniel, on observe depuis quelques années une explosion des trafics, de la violence qui y est associée, et de la variété de produits en circulation.**

Laurent Laniel est né en banlieue de Saint-Etienne à la fin des années 60, dans une cité ouvrière où il y avait les potes qui fumaient de l'herbe et ceux qui la vendaient. Mû par une furieuse envie de voyager, il deviendra sociologue ès drogues, traînant ses basques du Mexique au Liban, du Lesotho au Maroc. Aujourd'hui, l'universitaire au parler dru est «analyste scientifique principal» à l'Observatoire européen des drogues et des toxicomanies (EMCDDA), basé à Lisbonne. Sur son bureau trône une petite figurine de Walter White (le prof devenu parrain de la méth dans la série *Breaking Bad*). Aux murs, des gros titres de presse punaisés, tels «Le mythe du captagon», ou «Une tête décapitée retrouvée dans les rues d'Amsterdam».

A la différence du très discret Maoc (N), le centre européen du renseignement antidrogue à l'autre bout de la capitale lusitanienne (lire ci-contre), l'EMCDDA opère au grand jour, dans un beau bâtiment crème au cœur de la zone touristique. Là, une centaine d'employés collectent les données de tous les Etats membres de l'Union européenne (mais aussi de la Turquie et de la Norvège) et pondent exposés et graphiques – sur la pureté de la cocaïne, l'évolution des overdoses, l'émergence du dernier analgésique détourné, les variations des «prix de la rue», etc.

## «Exploitation et corruption»

L'EMCDDA a publié à l'orée de l'été son rapport annuel. En exergue, ses conclusions alarmistes sont résumées en une formule anglo-saxonne choc par son directeur, le Belge Alexis Goosdeel: «La drogue en Europe, aujourd'hui, c'est everywhere, everything, everyone [partout, tout, tout le monde]». Laniel se charge des sous-titres: «C'est une façon d'acter le nouveau monde dans lequel on a basculé ces cinq dernières années. En termes d'ampleur de la consommation [3,7 millions d'Européens ont pris de la cocaïne en 2022, selon le rapport, ndlr], d'impact sur le tissu social, de violence pure: regardez les ados tueurs à gage à Marseille! Longtemps, à l'observatoire, on a eu ce penchant scientifique à la modération. Mais il était temps de dire les choses.»

**«Le débat légalisation contre répression est dépassé. Les Etats-Unis montrent bien que la légalisation ne résout pas tout. En Europe, à l'inverse, on a une sorte de super-tolérance culturelle, tout en étant hyper-répressif au niveau législatif.»**

Laurent Laniel, analyste à l'Observatoire européen des drogues et des toxicomanies

L'agence européenne note d'*infiltration des chaînes d'approvisionnement* par les trafiquants, à travers *«l'exploitation des travailleurs, la violence et la corruption»*. Ministre de la Justice mis sous protection policière en Belgique, déploiement d'unités spécialisée de CRS mi-août à Marseille pour tenter d'enrayer la vague d'homicides (37 morts depuis janvier) liés au trafic, saisies records de stupés en Corse cet été: ces derniers mois s'est dessiné un état d'urgence qui ne dit pas son nom. Laniel juge la prise de conscience politique bienvenue mais tardive: *«Bien sûr, nos institutions sont plus résilientes qu'en Amérique latine, mais des parallèles se dessinent.»* Sur son compte Twitter, il relaye compulsivement *«les meurtres du jour»* au Mexique. Comme un avertissement.

## «Parfaits entrepreneurs»

Pour appuyer sa démonstration, l'expert souligne que l'Europe est devenue un «pays producteur» de cocaïne, avec une cinquantaine de laboratoires démantelés entre 2020 et 2021 en Belgique, aux Pays-Bas et en Espagne. *«Les cartels ont exporté leurs techniques. La transformation de la pâte de cocaïne peut désormais se faire sur le continent. Un, ça facilite la contrebande, car la pâte est plus dissimulable que la poudre – on peut la couler dans du plastique, par exemple. De deux, les pré-curseurs chimiques, comme le permanganate de potassium, sont plus accessibles chez nous qu'aux Etats-Unis. Enfin, c'est un signe de l'atomisation et de la professionnalisation du trafic. Les cartels ouvrent des franchises – ils ont même des systèmes d'assurance pour la marchandise saisie!»* D'après les données de l'EMCDDA, la pureté de la cocaïne vendue au consommateur a augmenté de 42% en dix ans, sans que son prix n'en soit affecté, malgré les saisies records (plus de 300 tonnes en Europe en 2022). *«Pour le cannabis, les taux de THC ont explosé aussi: en bref, on n'a jamais vu des produits aussi forts, aussi concentrés et aussi accessibles»*, insiste Laniel. La variété de stupéfiants sur le marché est tout aussi sidérante. En 2022, une quarantaine de nouvelles drogues ont été ajoutées à la liste des substances surveillées, portant leur nombre à 930. Laniel craint particulièrement les opioïdes de synthèse qui ravagent les métropoles américaines, et dont on voit poindre l'usage dans les pays baltes où quelques overdoses liées à la «tranq», la redoutée «drogue du zombie», ont été répertoriées. Ces indicateurs sont censés guider les politiques répressives et sanitaires de l'UE en la matière. Mais sur cette question, l'expert apparaît agnostique. *«Le débat légalisation contre répression est dépassé, tranche-t-il. Les Etats-Unis montrent bien que la légalisation ne résout pas tout. En Europe, à l'inverse, on a une sorte de super-tolérance culturelle envers la drogue, tout en étant hyper-répressif au niveau législatif. Il faut trouver l'équilibre: l'idée est de contrôler le phénomène, on ne le fera jamais disparaître.»* Lui voit la circulation accélérée des drogues comme un pendant irréplicable de notre modernité mondialisée: *«Le narcotraffic se fonde sur le parasitage de la globalisation des échanges, illustré très concrètement par le détournement des conteneurs. A vrai dire, les narcos sont de parfaits entrepreneurs capitalistes, qui s'adaptent constamment au marché, aux nouvelles technologies, à la prestation de service et aux désirs des consommateurs.»* De purs produits de l'époque.

G.G. (à Lisbonne)



renseignement maritime pour les stupéfiants, à Lisbonne.

Suite de la page 2 plis, cheveux plaqués en arrière, regarde intensément la réunion en cours, ses gros bras croisés. Trois rangés d'ordinateurs sont disposés, pas tous encore occupés : il n'est que 9 heures du matin. Une élégante juriste brune potasse un dossier. Sur son moniteur, un jeune «geek» (on nous le présente comme ça) suit un triangle avançant sur un fond bleu.

Le petit tas de pixels est un navire, peut-être un chalutier, un cargo ou même un petit voilier, que, pour une raison ou une autre (itinéraire étrange, tuyau d'un indic à l'autre bout de la planète, pavillon exotique), les limiers rassemblés ici ont quelques raisons d'imaginer bourré de coke. «*Bienvenue dans la salle des opérations*», déclame Sjoerd Top, le directeur du Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants, dit Maoc (N), son acronyme anglais, le «*narcotics*» bizarrement prisonnier des parenthèses.

Entre ces quatre murs blancs, sous la houlette de cet affable superflic néerlandais en cravate mauve, se joue une nouvelle bataille de l'Atlantique. Celle que se livrent polices internationales et trafiquants tout autant mondialisés. Car aussi longtemps qu'on sniffera des rails blanchâtres en Europe, il faudra trouver un moyen de faire traverser à la came les milliers de kilomètres d'eau salée qui séparent l'Amérique latine du Vieux Continent. Les autorités européennes parlent même désormais d'un «*tsunami de cocaïne*» déferlant sur leurs rivages – les saisies de poudre battent des records dans des ports comme Anvers (plus de 100 tonnes en 2022) pendant que des ballots perdus s'échouent sur les plages normandes. Si le mandat du Maoc (N) s'étend autant aux airs qu'à l'océan, le jeu du chat et de la souris se concentre en haute mer. Mission limpide, sur le papier : traquer les navires louches (et, occasionnellement, tel ou tel jet privé au plan de vol bizarre) et coordonner les interceptions avant même que les cargaisons illicites n'arrivent sur la terre ferme.

#### SAS AVEC UN SCANNER À EMPREINTES DIGITALES

C'est pourquoi l'organisation siège dans la capitale lusitanienne, les côtes portugaises étant vues comme un promontoire stratégique. Un œil sur la façade atlantique de l'Europe, point de chute en ligne droite pour la marchandise façon *go fast* maritime. L'autre sur le golfe de Guinée, sorte de trou noir naval où les criminels brouillent les pistes. A Lisbonne, aucune chance de trouver les bureaux du Maoc (N) sans y être invité. A l'écart des pittoresques tramways jaunes, ils se cachent dans une bâtisse moderne à l'adresse tenue secrète au milieu d'entrepôts portuaires. Sur la façade, pas de plaque, pas de logo. Pas même un interphone : l'ouverture du robuste sas vitrifié se fait grâce à un scanner à empreintes digitales.

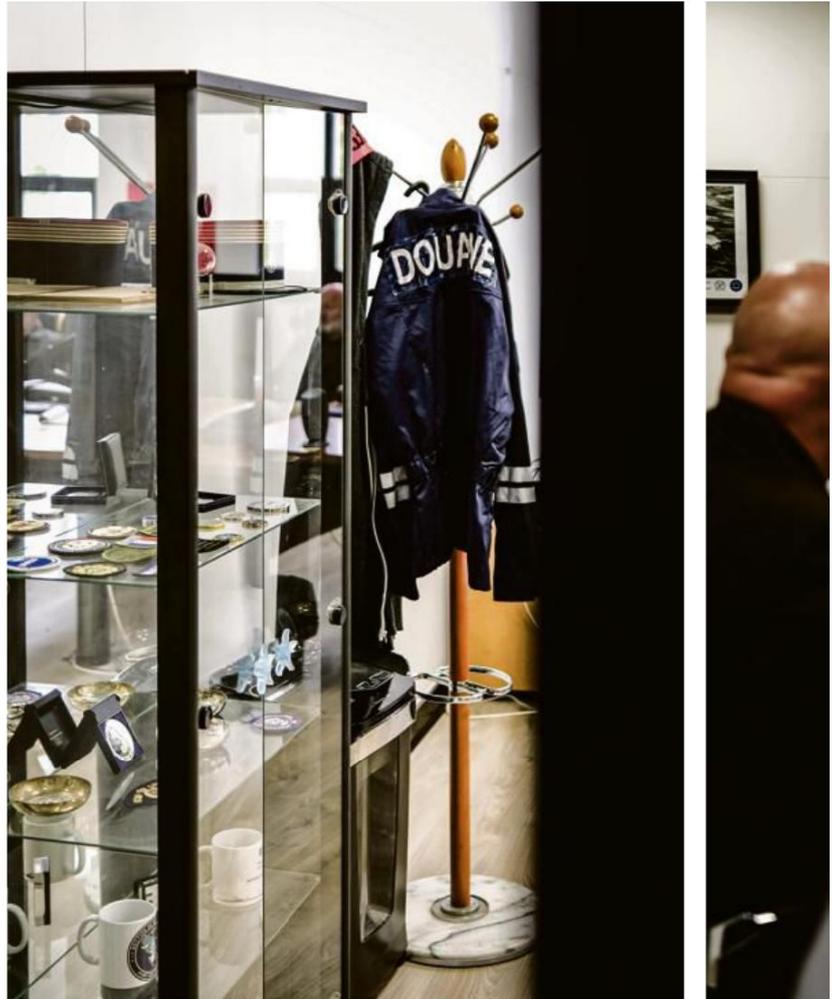
A l'intérieur, une trentaine de fonctionnaires européens (policiers, douaniers, militaires, analystes, tous en civil), en plus de l'Américain

de la DEA à demeure, cohabitent dans une ambiance à mi-chemin entre la «*bataille navale*», version stups, le *Bureau des légendes* et l'*Auberge espagnole*. Fondé par la signature d'un traité entre sept pays européens en 2007 (France, Irlande, Italie, Pays-Bas, Portugal, Espagne et Royaume-Uni pré-Brexit), le Maoc (N) accueille deux agents de liaison par pays membre avec chacun son bureau, petit îlot nationaliste aux murs épais. Sur le modèle américain de la «*Joint Interagency Task Force*», héritage de la «*war on drugs*» Reaganienne des années 80, la première mission du Maoc (N) est la «*déconfliction*» des affaires. En somme, pousser à mutualiser les renseignements jalousement gardés par la myriade d'acteurs concernés par le narcotrafic dans chaque pays pour recouper en commun, aller vite, et éviter les éternelles guerres des polices.

«*Par le passé, chacun était dans son couloir, à mener des investigations de son côté*», résume Sjoerd Top, qui sait de quoi il parle en tant qu'ancien chef de la police de Rotterdam, plus grand port d'Europe et véritable plateforme du trafic. *Des enquêteurs de différents pays cherchaient le même navire, traquaient le même groupe criminel sans se parler, alors que l'un avait le nom du bateau et l'autre le lieu de la livraison. Même chose d'un point de vue opérationnel sur l'eau : il fallait éviter que plusieurs bateaux de marines différentes se mettent en chasse de la même cible. Au-delà du gâchis de moyens – l'océan est déjà assez vaste – ça pouvait compromettre la saisie voire mettre en danger les agents.*»

Quelque part entre le maître espion, le diplomate et le logisticien en chef, Sjoerd Top passe ainsi son temps dans des avions pour resserrer les mailles du filet du Maoc (N). La veille de notre venue à Lisbonne, il était au Havre. La semaine suivante, au Brésil. Il faut aussi entretenir les liens avec les partenaires privilégiés – la Colombie, évidemment, mais aussi le Cap-Vert et le Sénégal, concernés au premier chef par les délestages le long de leurs côtes et dont la flotte est mise à contribution. Sans oublier d'en tisser de nouveaux : la Belgique et l'Allemagne devraient rejoindre l'alliance bientôt. L'argent, lui, vient du Fonds européen pour la sécurité intérieure. «*Nous ne sommes pas une agence européenne comme Europol*, tient à préciser Top. *Mais c'est l'UE qui nous finance. Plutôt bien d'ailleurs, on n'est pas à plaindre...*» On n'en saura pas plus.

Chaque mercredi, un officier par pays de la coalition s'assoit autour de la grande table de réunion de l'agence. C'est là que se décident les opérations à venir... ou pas. Car chaque pays membre possède un droit de veto sur les interceptions. Exemple : les Portugais ont dans leur ligne de mire un voilier au comportement étrange, qui mouille dans leurs eaux. Les Britanniques indiquent qu'ils ont des infos béton. Là, les Français annoncent qu'ils sont au courant, et qu'ils le suivent de longue date, dans le cadre d'une «*livraison surveillée*» par exemple,



Policiers, militaires, douaniers et analystes coopèrent à Lisbonne.

pour remonter toute une filière. Les Français demandent alors qu'on laisse passer le voilier sans encombre, pour le bien de leur enquête. Dans le jargon, on appelle ça un classement en «*catégorie 1*».

#### «EN CAS DE NAUFRAGE, LE SAUVETAGE PRIME»

«*C'est un "gentlemen's agreement"*, explique le boss néerlandais. *Le Portugal renonce à une partie de sa souveraineté pour les besoins de la lutte au niveau continental. En contrepartie, la France doit montrer qu'il y a un suivi, des résultats derrière. Tout ça demande beaucoup de confiance, et c'est ce que nous construisons ici.*» Si personne n'use de son joker, on passe à la planification. Qui intercepte quel bateau, sous quel pavillon ? Quelle juridiction, avec quels partenaires ? Quel navire est dans la zone ? L'équipage est-il paré pour l'intervention ? Et qui ramassera les lauriers derrière ? Dans le meilleur des cas, les douaniers du pays ayant juridiction sur les eaux où vogue l'embarcation visée ont un bateau disponible avec,

à bord, les forces adéquates pour s'en occuper eux-mêmes.

«*Bien souvent il n'y a pas trente options*, constate Marc, officier de marine rasé de près et deuxième moitié du binôme frenchy affecté au Maoc (N). *On regarde les moyens des différents pays, un porte-avions ici, un patrouilleur là, on voit qui est en mesure de prendre...*» Il n'est pas rare que les circonstances poussent à la constitution d'équipages exotiques. Comme cette affaire où un navire américain a hissé pavillon cap-verdien avec à son bord, entre autres, des gardes-côtes sénégalais épaulés en sous-main par la DEA... De l'orfèvrerie juridico-marine.

«*C'est énormément de coordination*, concède le directeur du Maoc (N). *Mais ça reste la partie facile, celle derrière les ordinateurs.*» Référence à la mort en opération d'un douanier espagnol, en mars. Sjoerd Top ne veut pas en dire plus. Mais selon les éléments ayant filtré dans la presse, il s'agissait d'un agent de 58 ans, noyé en haute mer lors de l'arraisonnement d'un voilier, à 700 milles à l'ouest des Canaries.

L'équipage suspect aurait coulé le bateau de plaisance en y mettant le feu, faisant chavirer au passage l'embarcation légère des douaniers en pleine inspection. «*Avant d'être capturés, les trafiquants essaient souvent de saborder leur bateau, ça va très vite*, explicite Philippe, le douanier français détaché au Maoc (N). *D'une, ça fait disparaître les preuves, et de deux, ça change la nature de l'intervention : en cas de naufrage, le sauvetage prime, au nom du droit de la mer.*»

En quinze ans d'existence, l'agence a été impliquée dans la saisie de près de 312 tonnes de cocaïne (valeur marchande estimée à 21 milliards d'euros), dont 120 sur les trois dernières années. Le fruit de 300 interceptions, menant à l'arrestation de 1750 suspects, originaires de 95 pays. Un chiffre qui matérialise la mondialisation des affaires de stups, avec sa myriade d'intermédiaires. De même, souligne le directeur du Maoc (N), dans deux tiers des saisies orchestrées par l'agence, le renseignement provenait d'un pays différent de celui ayant effec-



Les écrans permettent de suivre la trajectoire des bateaux suspects.

tué la phase opérationnelle. Plaidoyer pro domo pour sa plateforme, mais pas que. Il ne faudrait pas voir ses équipes comme de simples passe-plats: «Notre particularité, c'est que nous faisons de l'analyse originale, tant sur des cas précis que sur des tendances globales.» Ces investigations sont la décanation d'un croisement savant de sources protéiformes, tant «ouvertes» que «fermées»: des positions enregistrées dans le système d'identification automatique (dit AIS) des navires, accessibles à tous, aux très sensibles interceptions, via Europol, de la messagerie cryptée préférée des criminels, Sky ECC, «crackée» en 2021 par les polices française, belge et néerlandaise. Le Maoc (N) a même créé une base maison, à partir des saisies de la décennie passée, avec le schéma des caches habituelles selon la structure des navires. «De très nombreuses forces de police l'utilisent, jusqu'en Australie, s'enorgueillit Top. Ainsi, quand ils ont le modèle du bateau, ils savent où chercher.»

La nomenclature de l'agence répertorie 27 types de bateau, de toutes tailles. Du cargo au chalutier, du vraquier aux pneumatiques semi-rigides. Les seuls dont le Maoc (N) se dessaisit, ce sont les porte-conteneurs, impossible à fouiller en mer, les milliers de caissons étant empilés les uns sur les autres. «Ça reviendrait à ouvrir une boîte de Lego dans une piscine», nous avait résumé un douanier sur le port d'Anvers. Généralement, la taille du navire annonce la couleur, et même le type d'organisation derrière la cargaison.

**«Faut trouver les mecs prêts à s'enfermer pendant un mois, avec juste un sac plastique en guise de chiotte et le risque de couler à tout moment.»**

**Un douanier français**

«Le petit voilier, c'est généralement du grand banditisme derrière, une petite équipe qui s'est constituée comme on monte un casse avec une voiture volée», analyse Philippe. A l'instar de ces marins finistériens au casier vierge, arrêtés en juin, en cheville avec de vieux braqueurs parisiens pour avoir convoyé quelques tonnes de blanche entre les Antilles et la Bretagne au printemps 2022. «Le cargo, ça fait plus cartel, reprend-il. Certains groupes criminels ont carrément une flotte. Pas forcément des bateaux très beaux et très neufs, mais qui font le boulot.»

#### LA SAISIE DU PREMIER SEMI-SUBMERSIBLE

Et puis il y a les «narco sous-marins». Le jargon officiel est «semi-submersible», car ces embarcations ne sont jamais totalement immergées. Le plus gros jamais intercepté l'a été en mai, par la marine colombienne: 30 mètres de long et 3 de large, avec 3 tonnes de cocaïne à l'intérieur. «Ça reste rare, analyse le douanier français. Même si l'intérêt tactique est clair: ils sont très difficilement détectables. Cela dit, ça reste des boîtes de conserve géantes. Faut trouver les mecs prêts à s'enfermer là-dedans pendant un mois, avec juste un sac plastique en guise de chiotte et le risque de couler à tout moment.» En 2019, le Maoc (N) a coordonné la saisie du premier semi-submersible en Europe, à quelques milles des côtes de Galice. Le vaisseau, parti depuis l'Amazonie brésilienne et immergé à 85 %, était tombé en rade de carburant, malgré les 20 000 litres de fioul embarqués à bord. Aux manettes, un capitaine espagnol, ancien champion de boxe amateur, et deux matelots. «Sur la base d'un renseignement britannique, on avait la trajectoire, la destination, les dates de livraison, raconte Top, trémolos dans la voix en évoquant l'une des plus belles prises de son prédécesseur. Mais aucune idée d'à quoi ressemblait le bateau. Des avions militaires espagnols et portugais ont survolé la zone, sans le voir. C'est probablement ce qui a causé la panne des trafiquants: ils ont dû repérer les avions et chercher à changer la zone de largage. Au risque de se retrouver à sec.»

La technique la plus classique reste le transfert de la came d'un «bateau-mère», généralement un cargo, à un plus discret «bateau-fille», loin des côtes. Hormis les porte-conteneurs qui filent via les routes légales vers Anvers et Rotterdam, la plupart se dirigent vers le sud. «Il y a une sorte d'autoroute entre le Brésil et l'Afrique de l'Ouest, souligne Marc (1). On peut repérer jusqu'à deux bateaux suspects par semaine dans la zone. Les bateaux-filles vont chercher très loin, jusqu'à 200 milles nautiques [370 kilomètres] du rivage, avec parfois des toutes petites embarcations qui vont casser la route pour éviter la détection.» Le modus operandi est connu, reconnaissable même. «Ça commence par des incohérences sur AIS, un cargo qui suit une route stable puis, d'un coup, grenouille pendant plusieurs heures, poursuit-il. Vu les contraintes commerciales, c'est anormal. Ça peut toujours être une

panne, mais si, après vérification, on voit que c'est un bateau pourri, racheté récemment par une société fictive, et que ça se passe au large du Cap-Vert, ça commence à ressembler fortement à un transbordement. C'est là qu'il faut aller vite, parce que les cargos arrivent le plus souvent vides au port.»

Le transfert du chargement illicite peut se faire de bord à bord ou via une balise, à l'aveugle, avec le risque de perdre quelques précieux lots. Et se retrouver ensuite sur les plages, comme ces 2 tonnes de ballots échoués en mars dans le Cotentin. Cependant, la plupart des transbordements ont lieu dans le golfe de Guinée, bien plus au sud. Les trafiquants profitent des maigres moyens des gardes-côtes africains et du désespoir de pêcheurs locaux, prêts à tout, avec des esquifs «à peine assez solides pour des rivières», pour récupérer la marchandise. «Il doit y en avoir pas mal au fond de l'océan», soupire Top. Faute de relais locaux dans la zone, il se désole qu'une trentaine de bateaux suspects n'aient pu être arraisonnés en 2022. «Si vous pensez qu'il y a en moyenne 3 tonnes par navire, faites les comptes...» Une fois débarquée en Afrique, la cocaïne repart vers l'Europe dans un navire différent, qui a le mérite de ne pas venir directement d'Amérique du Sud. Autre option: le Sahel et ses ancestrales routes contrebandières.

En janvier, un bateau de pêche a ainsi été intercepté au large du Sénégal, avec un peu moins d'une tonne à bord. L'équipage était composé de deux Gambiens, deux Ghanéens... et un Italien. «Celui-là, il n'était pas là parce qu'il avait le pied marin [l'enquête mettra aux jours des liens avec la Ndrangheta calabraise, ndlr], sourit Philippe. Ça, c'est un sacré indicateur. Ces types-là, ils suivent la marchandise. En Amérique du Sud, ils les appellent "les notaires".»

Néanmoins, Marc, l'officier de marine, met en garde contre les déductions trop schématiques, dans une guerre où les certitudes sont vite périmées. «En face, il y a une capacité d'adaptation hallucinante. Dès qu'on met un verrou, ça marche une fois, deux fois, puis c'est fini. A la troisième interception, le mode d'action a changé. On n'est pas les seuls à communiquer, à échanger du renseignement. Les trafiquants le font aussi entre eux, les Albanais causent aux Italiens, les Belges aux Colombiens, etc.» Ces dernières années, les saisies ont augmenté de façon vertigineuse, en mer comme dans les ports. «Soit on travaille mieux, soit il y a plus de drogues en circulation, soupèse son homologue douanier. Les deux sont sans doute vrais. Il y a un doublement des surfaces de production de coca en Amérique du Sud et une accélération de la consommation. Quant aux méthodes, il y a sûrement des tas de choses qu'on n'a pas encore vues. Par définition, les plus malins, les Keyser Söze [le personnage de grand criminel incarné par Kevin Spacey dans le film *Usual Suspects*], on ne les connaît pas.»

(1) Tous les prénoms ont été modifiés.

## EDITORIAL

Par  
DOV ALFON

### Thriller

Plus de cinquante ans après la «guerre contre la drogue» de Richard Nixon, pourtant reconnue par Barack Obama comme «un sanglant échec», c'est l'Europe qui s'essaie aux mêmes méthodes et aux mêmes discours, en espérant apparemment de meilleurs résultats. L'explosion des meurtres liés au trafic de cocaïne à Marseille ces dernières semaines n'est que l'illustration macabre de l'étendue du désastre. Car l'Europe est devenue un pays producteur de cocaïne, avec une cinquantaine de laboratoires démantelés en 2020 et 2021, prêts à satisfaire la demande de près de 3,7 millions de consommateurs. La pureté de la cocaïne qui leur est vendue a augmenté de 42 % en dix ans, sans que son prix n'en soit affecté, malgré les saisies records. Pour le cannabis, aussi, on n'a jamais vu des produits aussi forts, aussi concentrés et aussi accessibles, alors que 10,6 % des Français disent en consommer régulièrement. Et ne parlons pas des nouvelles drogues de synthèse, dont une quarantaine ont été ajoutées à la liste des substances psychoactives surveillées en 2022, portant leur nombre à 930. *Libération* a exceptionnellement pu visiter le centre névralgique des opérations coordonnées contre l'importation illégale des drogues en Europe, dont l'existence même est peu connue et dont l'ampleur des efforts mérite d'être soulignée. Entre sous-marins quasi militaires, petits chalutiers de pêche impossibles à traquer et gigantesques cargos aux multiples étendards camouflant la poudre blanche dans des cargaisons difficilement vérifiables en pleine mer, ils ont en face d'eux des trafiquants puissants, résolus et inventifs. Dans ce thriller passionnant à lire mais où les vrais méchants sont rarement punis, il nous faut écouter aussi ceux qui prennent le recul nécessaire pour analyser les données du trafic, et qui tirent la sonnette d'alarme: si la légalisation des drogues en Europe ne résoudra pas tout, continuer à jouer au chat et à la souris en haute mer ne résoudra rien tant que la demande pour des drogues illicites et donc non régulées continue d'exploser. ►