



EL PACCTO 2.0

EU-LAC Partnership on justice and security

RÉSEAUX CRIMINELS ET CORRIDORS DES CARAÏBES VERS L'EUROPE : UNE ANALYSE DU TRAFIC DE COCAÏNE ET D'AUTRES ACTIVITÉS ILLICITES





Financé par l'UE

Coordonné par :



Sous la direction et la supervision de :

Jean-Luc Lottefier, Leader, EU EMPACT MTCNI – OA 6.1, Police fédérale belge

Jeremy McDermott, Codirecteur et cofondateur, InSight Crime

Marc Reina Tortosa, Senior Executive Manager, EL PACCTO 2.0

Michael Jones, Directeur exécutif, CARICOM IMPACS

Patrice Camberou, Procureur général en Martinique, France

Razvan Budeanu, Chef du secteur des politiques et projets opérationnels, FRONTEX - Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes

DOI : 10.5281/zenodo.18385156

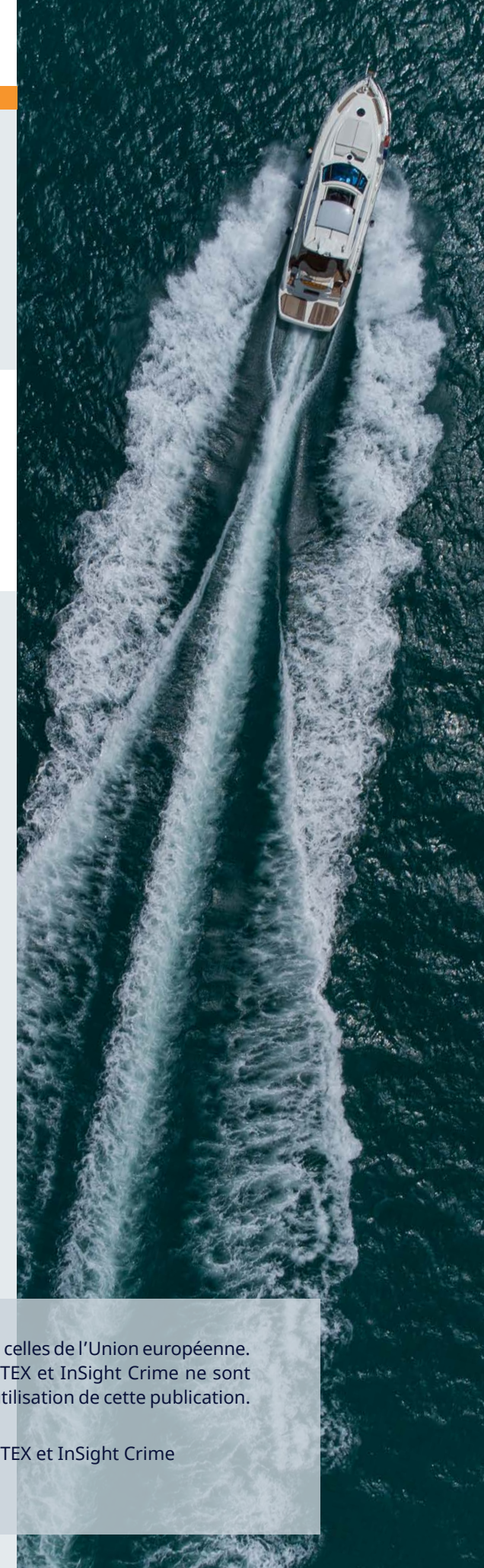
Mise en page:

Carlos Múgica

Édition non commerciale
Mars 2026

Ce document reflète uniquement les opinions des auteurs et non celles de l'Union européenne. CARICOM IMPACS, EL PACCTO 2.0, l'Union européenne, FRONTEX et InSight Crime ne sont pas responsables des conséquences pouvant découler de la réutilisation de cette publication.

Droits d'utilisation : CARICOM IMPACS, Expertise France, FRONTEX et InSight Crime



INDEX

INDEX

INTRODUCTION : LE RÔLE CENTRAL DES CARAÏBES DANS LE TRAFIC DE COCAÏNE VERS L'EUROPE

POINTS CLÉS

DYNAMIQUE CRIMINELLE DANS LE SUD DES CARAÏBES

- RÉSEAUX CRIMINELS
- PRINCIPAUX COULOIRS DE TRAFIC
- MÉTHODES UTILISÉES PAR LES RÉSEAUX CRIMINELS
- PERTURBATIONS DES ITINÉRAIRES DE CONTREBANDE

ANALYSE SPÉCIFIQUE PAR SOUS-RÉGION ET PAR PAYS

- RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
- TRINITÉ-ET-TOBAGO
- VENEZUELA
- TERRITOIRES D'OUTRE-MER DE L'UE : ÎLES NÉERLANDAISES ET FRANÇAISES
- GUYANA, SURINAME ET GUYANE FRANÇAISE : LES CARAÏBES SUD-AMÉRICAINES

CONCLUSIONS



INTRODUCTION : LE RÔLE CENTRAL DES CARAÏBES DANS LE TRAFIC DE COCAÏNE VERS L'EUROPE

Les Caraïbes constituent depuis plusieurs décennies un carrefour central du commerce mondial de la cocaïne. Longtemps considérée comme la principale zone de transit des stupéfiants à destination des États-Unis, la région s’est progressivement imposée comme un point de transit et de départ majeur pour la cocaïne destinée au marché européen, en forte expansion. Cette évolution s’explique par la combinaison d’une position géographique stratégique et par la diversification des itinéraires et des modes de contrebande à l’échelle internationale.

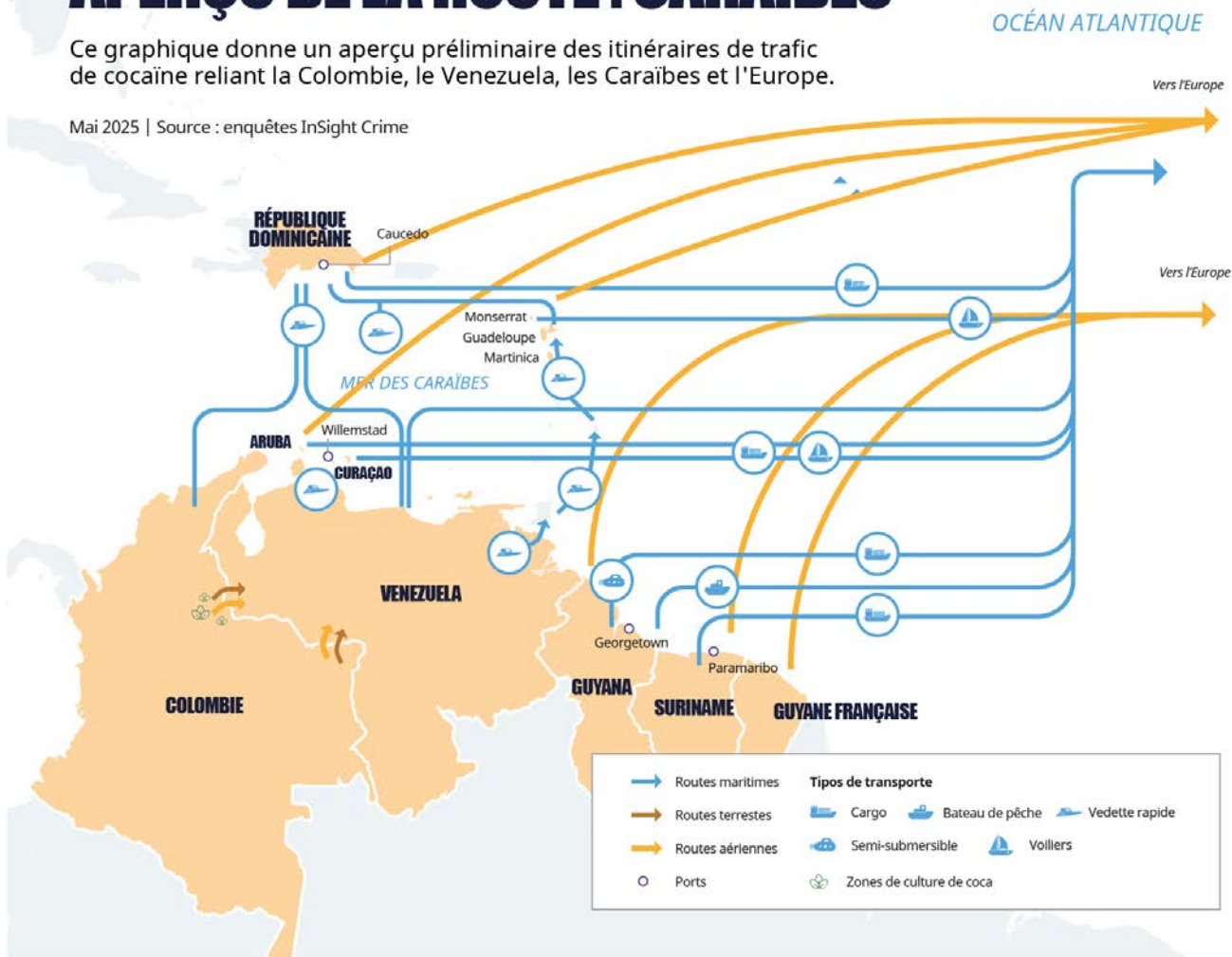
La configuration géographique des Caraïbes, ainsi que leurs liens historiques, commerciaux et aériens avec l’Europe, en font une plateforme privilégiée pour les trafiquants visant le marché européen. Les routes maritimes et aériennes qui soutiennent le tourisme et le commerce légal fournissent également des infrastructures propices aux activités de contrebande.

Les réseaux criminels impliqués dans l’acheminement de la cocaïne depuis

APERÇU DE LA ROUTE : CARAÏBES

Ce graphique donne un aperçu préliminaire des itinéraires de trafic de cocaïne reliant la Colombie, le Venezuela, les Caraïbes et l'Europe.

Mai 2025 | Source : enquêtes InSight Crime



l'Amérique du Sud vers l'Europe via les Caraïbes se caractérisent par une grande flexibilité et une forte capacité d'adaptation. Ils reposent sur une pluralité d'acteurs intervenant à différents niveaux de la chaîne logistique. Les trafiquants colombiens, vénézuéliens et dominicains assurent généralement le transport, tandis que des intermédiaires de diverses nationalités coordonnent les opérations logistiques et assurent la mise en relation entre producteurs et acheteurs.

Contrairement aux flux transitant par l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, principalement acheminés vers l'Europe par conteneurs, les Caraïbes offrent une palette

particulièrement large de vecteurs de transport : navires marchands, conteneurs, yachts et bateaux de plaisance, navires de pêche, paquebots de croisière, transports inter-îles, semi-submersibles et narco-sous-marins, vols commerciaux, fret aérien et avions privés. Cette diversité permet aux trafiquants de multiplier les points de départ, de se déplacer rapidement entre les îles et de compliquer le travail des forces de surveillance.

Certaines îles de plus grande taille, au premier rang desquelles la République dominicaine, se distinguent comme des hubs de transit majeurs. Des groupes criminels structurés y exploitent une infrastructure portuaire

développée pour acheminer des volumes importants de cocaïne vers les principaux ports de l'Union européenne. La République dominicaine apparaît ainsi comme l'un des pays les plus stratégiques des Caraïbes en matière de trafic de drogue, en raison de l'ampleur de ses infrastructures de transport, de la dynamique de son économie et de son secteur touristique, qui offrent des opportunités significatives de flux financiers illicites et de blanchiment d'argent. D'autres États, tels que Trinité-et-Tobago, font face à des défis persistants liés à leur proximité géographique avec le Venezuela, acteur central du transit transatlantique de cocaïne.

Par ailleurs, plusieurs îles de moindre taille jouent également un rôle clé. Les territoires d'outre-mer français et néerlandais – Curaçao, Aruba, Bonaire, Sint Maarten, Saint-Martin, la Guadeloupe et la Martinique – disposent de liaisons aériennes et commerciales directes avec des villes européennes telles qu'Amsterdam ou Paris. Les yachts et bateaux de plaisance reliant régulièrement les Caraïbes à l'Europe constituent en outre un vecteur discret pour le transport de cocaïne entre les îles et vers le continent européen.

Les Guyanes – Guyana, Suriname et Guyane française – occupent également une position stratégique le long du corridor caribéen en provenance directe d'Amérique du Sud. Leur proximité avec la Colombie, conjuguée à des capacités limitées de contrôle territorial, à un réseau fluvial dense et à des frontières peu surveillées, en fait des zones attractives pour le transit et le départ des cargaisons à destination de l'Union européenne. Ces territoires peuvent être utilisés pour des acheminements vers le nord, en direction des îles des Caraïbes, vers l'est, via les ports d'Afrique de l'Ouest – souvent une étape intermédiaire avant l'Europe – ou directement vers l'UE. De plus en plus d'indices suggèrent que la Jamaïque, Trinité-et-Tobago, le Guyana, le Suriname et, ponctuellement, les Bahamas sont utilisés comme points de transit pour des semi-submersibles chargés de cocaïne s'engageant dans l'Atlantique. Dans le cas spécifique de la Guyane française, son statut

de territoire de l'Union européenne facilite encore davantage les connexions directes avec la France.

La majorité de la cocaïne transitant par le sud des Caraïbes provient de Colombie et passe par le Venezuela, pays de transit historique pour les cargaisons à destination de l'Europe. La proximité du Venezuela avec l'arc caribéen offre aux trafiquants des routes maritimes courtes, flexibles et rapidement adaptables en fonction des dispositifs de contrôle.

Toutefois, même les routes de trafic les plus établies restent sensibles à l'intensification des efforts de lutte. En 2025 et 2026, le renforcement des patrouilles navales américaines et des frappes aériennes ciblant les petites embarcations quittant le Venezuela, combiné à l'intervention américaine et aux changements de régime imposés dans le pays, ont entraîné des perturbations significatives des principales routes de la cocaïne. Ces évolutions ont contraint certains groupes criminels à suspendre temporairement leurs activités ou à modifier leurs itinéraires. À ce stade, aucun élément ne permet toutefois d'affirmer que ces mesures aient entraîné une réduction globale des flux de cocaïne à destination de l'Union européenne.

Dans ce contexte, le présent rapport examine le rôle croissant des Caraïbes dans la chaîne d'approvisionnement mondiale en marchandises illicites, en mettant l'accent sur le flux de drogues vers l'Europe. Il cartographie les principales routes et méthodes de trafic, dresse le profil des acteurs criminels à l'origine de ce commerce et analyse la manière dont les réponses nationales et internationales remodelent le paysage criminel de la région. En outre, le rapport traite également du rôle croissant joué par certains pays dans le blanchiment d'argent, ainsi que de l'interaction entre le trafic de drogue et la criminalité environnementale du point de vue des groupes polycriminels, en mettant l'accent sur la Guyane, le Suriname et la Guyane française.

POINTS CLÉS À RETENIR

Le rôle polyvalent des Caraïbes dans le trafic de cocaïne vers l'Europe représente un défi de taille pour les décideurs politiques. L'écosystème criminel n'est pas statique, mais très adaptatif, réagissant à la pression des forces de l'ordre en modifiant ses itinéraires, ses méthodes et ses alliances. Les points suivants mettent en évidence certaines considérations importantes à prendre en compte pour relever ce défi :



Les itinéraires de la cocaïne dans les Caraïbes sont extrêmement diversifiés. La région dispose d'une gamme inégalée de méthodes de contrebande, de couloirs de transit et de points de départ, ce qui signifie que lorsqu'un itinéraire devient trop risqué, les trafiquants adoptent rapidement d'autres voies, assurant ainsi la continuité du flux de cocaïne vers l'Europe. Le suivi de ces expéditions nécessite une collaboration étroite et un partage d'informations entre les enquêteurs des Caraïbes et leurs partenaires dans les destinations de l'UE.



Les intermédiaires, appelés « brokers », sont les pièces maîtresses du jeu. Ils fournissent des services liés à la logistique, au stockage et à la conservation des drogues, à la sécurité du transport, au financement et au blanchiment d'argent. Ces intermédiaires internationaux, principalement originaires d'Europe et des Balkans occidentaux, occupent une place centrale dans les réseaux. Leur identification est essentielle pour lutter efficacement contre le trafic de drogue.



Les ports restent les points de départ les plus importants. La contamination de cargaisons licites dans les ports commerciaux de l'ensemble de la région caribéenne demeure la méthode la plus rentable et la plus efficace pour acheminer la cocaïne vers l'Europe. Toutefois, les dispositifs de sécurité varient fortement d'un port à l'autre, ce qui pourrait inciter les trafiquants à se tourner vers des terminaux secondaires disposant de capacités d'interception limitées si les contrôles se renforcent dans les principaux hubs. Garantir que les ports soient dotés des outils nécessaires pour identifier et surveiller les zones à haut risque — notamment les parcs à conteneurs, les zones de chargement et les points de contrôle — et prévenir toute collusion avec des groupes criminels contribuerait à réduire les opportunités d'infiltration et de compromission de ces infrastructures par les trafiquants.



L'intensification de la pression exercée par les forces de l'ordre entraîne des déplacements temporaires des flux. Le déploiement naval des États-Unis a mis en évidence l'impact localisé de cette pression. Si les frappes contre les embarcations rapides (« go-fast ») ont temporairement réduit leur attractivité dans le sud des Caraïbes, les trafiquants adaptent assurément leurs itinéraires et leurs méthodes. Les routes terrestres, fluviales et aériennes vers l'Amérique centrale, le sud du littoral caribéen et l'Amazonie ont ainsi connu une augmentation des volumes. De même, les trafiquants peuvent privilégier des modes de transport échappant au champ des dispositifs militaires actuels, tels que les yachts, les navires porte-conteneurs ou les aéronefs.



L'utilisation d'avions comme moyen de transport. L'utilisation de petits avions vers la Guyane et le Suriname

depuis la Colombie et le Venezuela a considérablement augmenté. Ces cargaisons illicites, principalement de la drogue, sont ensuite transportées vers l'UE ou l'Afrique de l'Ouest à bord de cargos et de semi-submersibles. L'utilisation de systèmes automatisés de drones aquatiques, sous-marins et aériens doit être prise en compte.



La filière de la cocaïne vers l'Europe prospère grâce à la corruption et à la pauvreté. Les principales méthodes de transport de la cocaïne à travers les Caraïbes reposent largement sur des mécanismes de corruption. L'identification et l'investigation de ces réseaux complexes constituent des axes prioritaires à renforcer, dans la mesure où leur existence limite l'efficacité des politiques antidrogue, souvent centrées principalement sur les saisies stupéfiants. Par ailleurs, de nombreuses communautés côtières, rurales et insulaires participent aux opérations de transbordement, faute d'alternatives économiques viables. En l'absence d'amélioration durable de ces conditions socio-économiques, les réseaux de trafic continueront de trouver des relais et des intermédiaires disposés à collaborer.



Les groupes locaux, itinérants et décentralisés jouent un rôle fondamental. La structure polymorphe, petite et dynamique des groupes locaux, principalement en République dominicaine, à Trinité-et-Tobago et en Guyane, est essentielle pour faciliter le trafic de drogue depuis son entrée dans le pays jusqu'à sa sortie.

DYNAMIQUE CRIMINELLE DANS LE SUD DES CARAÏBES

RÉSEAUX CRIMINELS

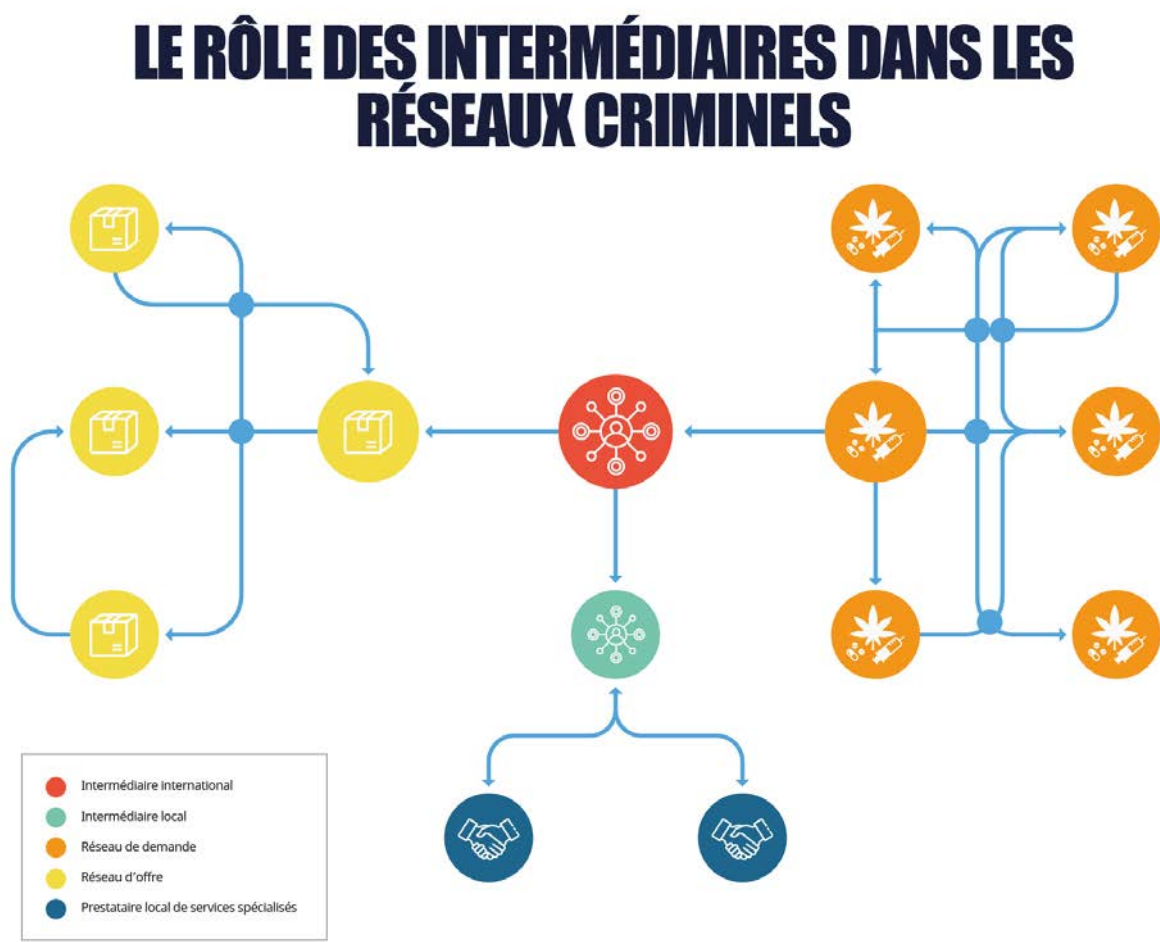
Le paysage du crime organisé dans les Caraïbes se caractérise moins par la présence de grandes organisations hiérarchisées de trafic de drogue (« Drug Trafficking Organizations » – DTOs) que par des réseaux souples, transactionnels et discrets. Cette structure décentralisée confère aux entreprises criminelles une forte capacité d’adaptation et de résilience : elles fonctionnent davantage comme des prestataires de services externalisés que comme des organisations monolithiques. Au sein de cet écosystème, les rôles sont clairement différenciés : les DTO sud-américaines assurent l’approvisionnement en cocaïne, des intermédiaires transnationaux coordonnent la chaîne logistique à distance, tandis que des facilitateurs locaux interviennent comme sous-traitants pour gérer la logistique, le transport interne et le stockage.

Dans la plupart des îles caribéennes, les réseaux criminels opèrent ainsi en qualité de sous-traitants pour des DTO de plus grande envergure. Leur mission principale consiste à organiser des expéditions spécifiques et à faciliter la logistique ainsi que le transport de drogues et d’autres marchandises illicites, que ce soit pour leur transit régional ou leur acheminement vers l’Europe. Ce modèle est particulièrement visible en République dominicaine et à Trinité-et-Tobago, où des « capos » ou des gangs locaux supervisent la réception des cargaisons et la préparation de leur réexpédition. Les organisations criminelles dominicaines jouent à cet égard un rôle

central dans le transit et la redistribution des flux illicites dans la région. Les cargaisons proviennent principalement de Colombie et du Venezuela, même si les routes reliant l’Équateur à l’Europe ont gagné en importance ces dernières années. Le Costa Rica, le Panama et le Pérou constituent, pour leur part, des points de transit ou de départ stratégiques.

Une exception notable est le groupe No Limit Soldiers (NLS) de Curaçao, un groupe originaire des Caraïbes qui s’est transformé en un réseau transnational de trafic, aujourd’hui largement démantelé. Parallèlement, dans les Caraïbes sud-américaines, des personnalités telles que le trafiquant guyanais Shaheed « Roger » Khan, qui a acheminé des tonnes de cocaïne vers les États-Unis et l’Europe, montrent comment des pays moins connus pour le trafic de drogue peuvent développer des opérations criminelles transnationales locales.

Au niveau régional, les intermédiaires jouent un rôle très influent en coulisses. Ces individus coordonnent les expéditions des fournisseurs sud-américains vers les acheteurs européens sans manipuler physiquement le produit. Ils négocient les transactions, organisent le transport et soudoyent les fonctionnaires pour garantir un passage en toute sécurité. Un exemple frappant est celui du ressortissant serbe Nikola Boros, qui supervisait un réseau de contrebande en République dominicaine qui utilisait des yachts de luxe pour transporter de la cocaïne vers les États-Unis et l’Europe, évitant ainsi les contrôles renforcés dans les terminaux de fret. Ainsi, les réseaux criminels



des Balkans occidentaux agissent en tant que courtiers et financiers internationaux, reliant les producteurs à l’origine aux marchés de gros européens. Ils financent les expéditions de cocaïne, organisent le transport maritime et coordonnent le déchargement dans les ports européens. Leur force réside dans la planification logistique, la capacité financière et la connectivité internationale, plutôt que dans le contrôle territorial.

À la base de cet écosystème se trouvent les organisations de trafic de drogue sud-américaines qui fournissent le produit. Parmi les groupes notables, on peut citer le Front de libération nationale colombien (Ejército de Liberación Nacional – ELN), qui gère les

champs de coca et les routes de contrebande le long de la frontière avec le Venezuela. Les Forces d’autodéfense gaitanistes de Colombie (Autodefensas Gaitanistas de Colombia – AGC), également connues sous le nom de « Gaitanistas » ou « Clan du Golfe », fournissent également de grandes quantités de cocaïne au marché européen, dont une grande partie transite par les Caraïbes. Le transbordement de cocaïne via le Venezuela est encore facilité par des réseaux informels de militaires vénézuéliens corrompus et de cellules infiltrées dans l’État, connus sous le nom collectif de Cartel des Soleils (Cartel de los Soles).

PRINCIPAUX COULOIRS DE TRAFIC

Le trafic de cocaïne à travers les Caraïbes s’articule globalement autour de deux corridors de contrebande. Le premier consiste à transporter la drogue à travers la mer des Caraïbes, en passant d’une île à l’autre avant d’atteindre les points de départ vers l’UE. Le second consiste à acheminer les cargaisons à travers les territoires caribéens situés sur la côte est de l’Amérique du Sud, qui servent de rampe de lancement pour les cargaisons de cocaïne envoyées vers l’Europe, soit directement, soit via l’Afrique de l’Ouest.

ÎLES DES CARAÏBES

Les nombreuses îles des Caraïbes servent principalement de points de transit pour les cargaisons transnationales de cocaïne. Avec des centaines d’îles à leur disposition, les trafiquants peuvent faire plusieurs escales pour stocker, reconditionner et regrouper leur cargaison avant d’atteindre les points de départ vers l’UE. Plus l’itinéraire est compliqué, plus il est difficile pour les autorités d’anticiper où les cargaisons pourraient apparaître.

Dans ce contexte, chaque île joue un rôle distinct. La République dominicaine se distingue comme la plaque tournante de transbordement la plus importante de la région. Son port en eau profonde de Caucedo, l’un des plus actifs des Caraïbes, permet de regrouper des cargaisons volumineuses et de les acheminer par des routes commerciales directes vers les principales portes d’entrée européennes, notamment Rotterdam (Pays-Bas), Anvers (Belgique) et Algésiras (Espagne). Les millions de conteneurs qui transitent chaque année par les ports dominicains constituent une couverture idéale pour dissimuler la cocaïne au sein d’exportations licites, compliquant ainsi les efforts déployés pour intercepter ces flux.

Les îles plus petites, notamment les territoires français et néerlandais tels qu’Aruba, Curaçao, Bonaire et Sint Maarten/Saint-Martin, sont également exploitées par des groupes

criminels. Leur proximité avec le Venezuela les expose aux flux de cocaïne en provenance d’Amérique du Sud, les vedettes rapides et les bateaux de pêche empruntant de courts couloirs maritimes pour décharger leur cargaison illicite. Une grande partie de cette cocaïne est acheminée vers d’autres îles des Caraïbes avant d’être regroupée en cargaisons plus importantes aux points de départ de l’UE. Les trafiquants tirent également parti du statut tant que territoires européens d’outre-mer, pour contourner les contrôles douaniers standard et acheminer directement la drogue vers les pays de l’UE.

D’autres îles, comme Trinité-et-Tobago, occupent un rôle secondaire — plutôt que central — dans les flux de trafic à destination de l’Union européenne. Située à seulement 11 kilomètres de la côte vénézuélienne, cette nation composée de deux îles sert de point de réception pour la drogue et la contrebande transitant par les Caraïbes. Si la plupart des cargaisons de cocaïne ne sont pas acheminées directement vers l’Europe, le trafic de drogue via Trinité-et-Tobago a favorisé l’essor des gangs locaux. Ces gangs collaborent avec des réseaux de contrebande transnationaux plus importants et contribuent ainsi à maintenir l’écosystème criminel plus large des Caraïbes.

AMÉRIQUE DU SUD ET CARAÏBES

Les réseaux criminels acheminent également de la cocaïne à travers les Caraïbes sud-américaines, qui comprennent la Guyane, le Suriname et la Guyane française. Le terrain isolé et peu surveillé de cette sous-région permet aux trafiquants de transporter de la cocaïne depuis le Venezuela à travers des forêts tropicales denses, de vastes réseaux fluviaux et des zones côtières isolées. De petits avions privés quittent également la Colombie et le Venezuela chargés de cocaïne, atterrissant sur des pistes d’atterrissage dans la jungle avant de se diriger vers la côte. L’accès à l’océan Atlantique élimine également la nécessité de transporter la drogue à travers la mer des Caraïbes. Cela offre aux groupes criminels un moyen rapide de se rabattre sur des itinéraires alternatifs lorsque les patrouilles insulaires s’intensifient.

Des ports, tels que Paramaribo au Suriname, offrent une voie directe vers l’Europe, bien que les cargaisons s’arrêtent souvent au Brésil ou en Afrique de l’Ouest avant d’atteindre les marchés européens. Le pont aérien entre la Guyane française et la France métropolitaine est également exploité pour transporter de la cocaïne sur des vols commerciaux. La Guyane et le Suriname abritent tous deux des chantiers navals artisanaux qui serviraient à construire des navires semi-submersibles, à bord desquels les groupes criminels tentent de plus en plus souvent d’envoyer directement en Europe des cargaisons de plusieurs tonnes de cocaïne.

MÉTHODES UTILISÉES PAR LES RÉSEAUX CRIMINELS

Les Caraïbes offrent aux trafiquants un éventail exceptionnellement large de possibilités de contrebande. Son commerce, son tourisme et sa culture maritime nécessitent divers moyens de transport, qui peuvent tous être exploités par les groupes criminels. Plus les méthodes disponibles sont nombreuses, plus il est facile pour les trafiquants de s’adapter lorsque la surveillance s’intensifie sur une tactique particulière.

- Les conteneurs restent le moyen le plus pratique et le plus rentable pour acheminer de grandes quantités de cocaïne vers l’Europe. Les trafiquants ciblent les ports qui traitent le plus grand volume de conteneurs et qui ont des liens commerciaux avec l’Europe. La République dominicaine, qui possède certains des ports les plus actifs des Caraïbes, se distingue comme le point de transbordement et de départ le plus important pour les cargaisons contaminées. La cocaïne est souvent dissimulée dans des marchandises licites telles que des denrées alimentaires et des produits commerciaux. Mais de nouvelles tactiques ont également fait leur apparition, comme la dissolution de la cocaïne dans un liquide afin de la dissimuler dans des marchandises comme le miel. La saisie de 9,8 tonnes de cocaïne à destination de la Belgique dans le port de Caucedo en janvier 2024 a rappelé de

manière frappante le rôle de la République dominicaine en tant que point de départ à grande échelle pour les cargaisons contaminées.

- Les bateaux rapides, plus communément appelés « go-fast », sont les chevaux de bataille du transport maritime à courte distance, appréciés des trafiquants pour leur vitesse et leur maniabilité. Ils sont principalement utilisés pour transporter de la cocaïne depuis les côtes du Venezuela et de la Colombie vers les îles voisines, notamment Trinité-et-Tobago, Aruba, Bonaire, Curaçao et Saint-Martin. En République dominicaine, ces bateaux sont également utilisés pour décharger des cargaisons en haute mer vers d’autres navires, qui sont ensuite acheminées vers les ports du pays. Leur autonomie limitée confine toutefois leur utilisation au transit régional plutôt qu’aux traversées transatlantiques.
- Les réseaux criminels utilisent également des navires semi-submersibles et des narco-sous-marins pour acheminer les cargaisons à travers les Caraïbes ou directement à travers l’Atlantique. Ces navires discrets et autopropulsés sont difficiles à détecter, même si des semi-submersibles ont néanmoins été découverts dans les eaux proches de la République dominicaine. Au Venezuela, en Guyane et au Suriname, les autorités ont identifié des chantiers navals clandestins utilisés pour construire des semi-submersibles destinés à des traversées transatlantiques. L’utilisation de ces navires pour des expéditions directes vers l’Europe est un phénomène relativement récent. Auparavant, leur champ d’action se limitait à des voyages en Amérique latine et dans les Caraïbes.
- Les bateaux de pêche et les transports interinsulaires servent également de couverture pour les expéditions de cocaïne. Les groupes criminels exploitent les populations côtières défavorisées pour cacher de la drogue à bord de chalutiers

et de ferries qui transportent des marchandises et des passagers dans les Caraïbes. Ces navires lents, souvent décrits comme « ânes des îles », font constamment la navette entre l’Amérique du Sud et les îles des Caraïbes, transférant parfois les cargaisons de drogue en mer pour semer la confusion chez les autorités. Les bateaux de pêche, bien que leur rayon d’action soit limité, transportent généralement de grandes quantités de carburant pour pouvoir effectuer plusieurs trajets.

- Les yachts et autres bateaux de plaisance offrent aux trafiquants un moyen supplémentaire et très discret de transporter de la cocaïne. Ces navires peuvent se fondre dans le trafic maritime licites et sont utilisés à la fois pour le transport interinsulaire et les traversées transatlantiques, des preuves attestant de cargaisons envoyées en Espagne via des pays tels que Trinité-et-Tobago.
- Les trafiquants ciblent également l’aviation commerciale entre les Caraïbes et l’Europe pour transporter de la cocaïne. Des passeurs, appelés « mules », transportent de petites quantités en avalant la drogue ou en la dissimulant dans leurs bagages. Ce type de trafic a été identifié sur des vols directs entre des territoires d’outre-mer de l’UE, comme la Guyane française, et Paris, qui relèvent tous deux de la même juridiction douanière. Les trafiquants utilisent également des jets privés ou des cargaisons aériennes frauduleuses pour envoyer de la cocaïne directement en Europe, bien que les quantités restent bien inférieures à celles transportées par voie maritime.

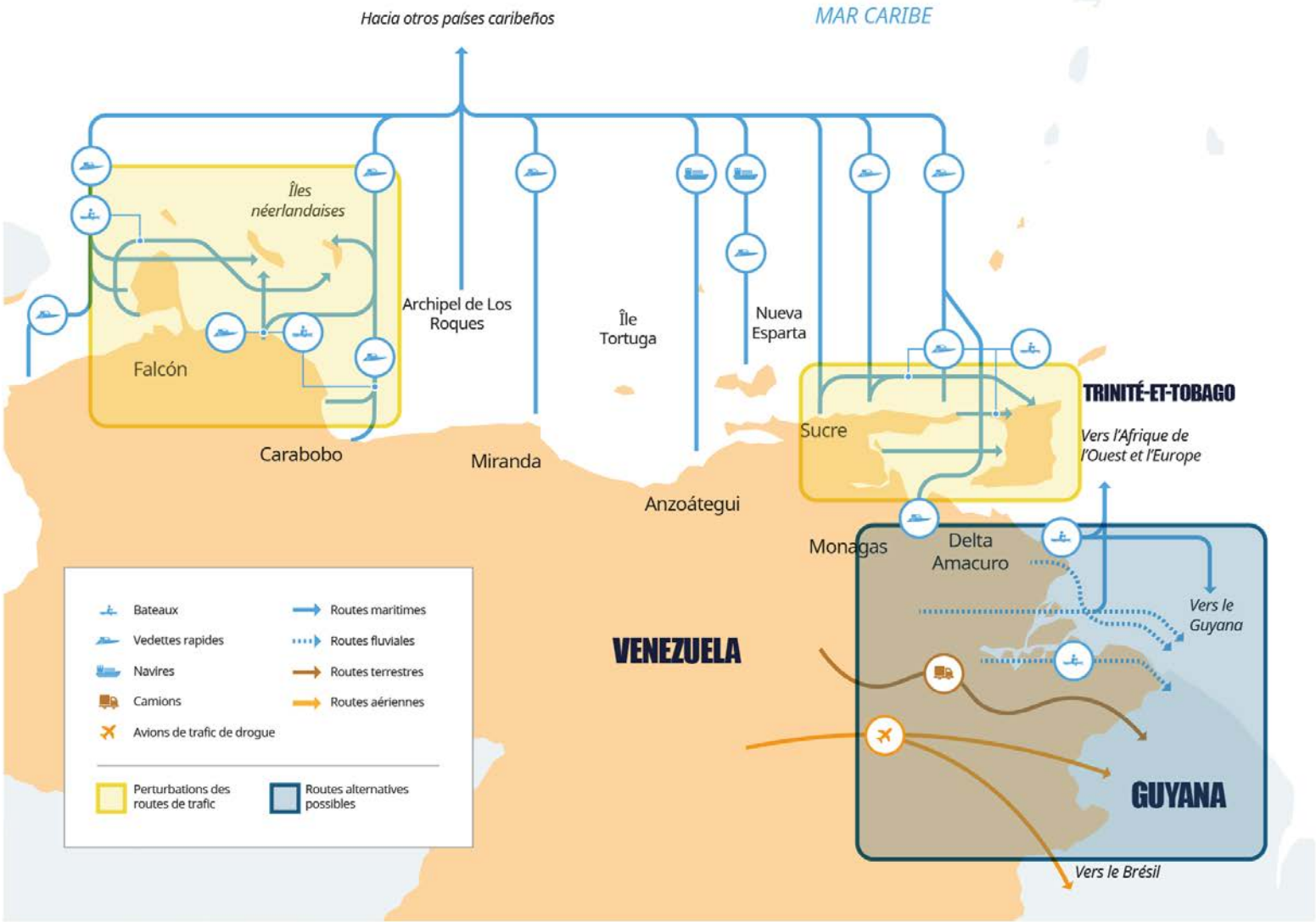
PERTURBATIONS DES ITINÉRAIRES DE CONTREBANDE

En septembre 2025, les États-Unis ont déployé une flottille navale dans le sud des Caraïbes. Le renforcement de la présence militaire a perturbé certaines routes de trafic : des frappes ciblées contre des bateaux go-fast ont interrompu les voies maritimes entre la côte nord du Venezuela

PERTURBATIONS DES ITINÉRAIRES DE TRAFIC DE DROGUE DEPUIS LE NORD DU VENEZUELA

Depuis septembre 2025, l'intensification des patrouilles navales et des frappes aériennes américaines au large de la côte nord du Venezuela semble pousser certains trafiquants à envisager d'autres itinéraires, bien que ce changement reste à confirmer.

Décembre 2025 | Sources : Entretiens en personne et à distance avec des sources au Venezuela, en Guyane et à Trinité-et-Tobago ; enquêtes d'InSight Crime



et les îles des Caraïbes néerlandaises, en plus de Trinité-et-Tobago. Certains trafiquants du nord du Venezuela auraient cessé leurs activités ou fui les zones fortement surveillées. Cependant, ces perturbations pourraient être temporaires et les organisations criminelles pourraient modifier leurs itinéraires vers l’Amérique centrale, l’Amazonie, la Guyane et le Suriname.

Si certains trafiquants semblent faire profil bas et attendre que la présence américaine diminue, d’autres ont adopté une approche différente en adaptant leurs itinéraires et leurs méthodes. Dans certains cas, la cocaïne est acheminée via le sud du Venezuela vers la Guyane et le Suriname en empruntant des corridors terrestres et aériens qui contournent la présence américaine dans la mer des Caraïbes. En Guyane, les autorités chargées de la lutte contre le trafic de drogue ont signalé une forte augmentation des trafics illicites aériens en provenance du Venezuela, passant de 20 à 30 par mois à environ 70 en septembre et octobre 2025. Les nouveaux itinéraires peuvent inclure des pays comme le Brésil, d’où les cargaisons de drogue peuvent être envoyées directement en Europe ou acheminées via l’Afrique de l’Ouest.

Les trafiquants pourraient également délaisser les bateaux rapides, qui ont été les principales cibles des frappes américaines. Ils pourraient, par exemple, recourir davantage aux bateaux de pêche, aux conteneurs et aux navires maritimes moins visibles, tels que les semi-submersibles, bien qu’il n’existe encore aucune preuve concrète pour étayer cette théorie. Dans des pays comme Trinité-et-Tobago et jusqu’à la République dominicaine, des avions de narcotrafiquants envoyés depuis le Venezuela ont largué de la cocaïne dans l’océan pour qu’elle soit récupérée par des navires près des côtes, réduisant ainsi la nécessité pour les bateaux chargés de drogue d’effectuer des voyages plus longs et potentiellement dangereux.

ANALYSE SPÉCIFIQUE PAR SOUS- RÉGION ET PAR PAYS

RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

La République dominicaine est la principale plaque tournante des Caraïbes pour le transit de cocaïne à destination de l'Europe, combinant une situation géographique stratégique et une infrastructure commerciale à haut débit. Le pays se trouve en plein cœur de l'un des couloirs de trafic maritime les plus fréquentés de la région. Ses ports en eau profonde, en particulier celui de Caucedo, le cinquième plus actif des Caraïbes, traitent des millions de conteneurs chaque année et exploitent des routes commerciales directes vers les principales portes d'entrée européennes telles que Rotterdam (Pays-Bas), Anvers (Belgique) et Algésiras (Espagne). De ce fait, la République dominicaine sert souvent de point de transit pour les conteneurs quittant l'Amérique latine, ce qui en fait un point de passage crucial dans la chaîne du trafic transatlantique de drogue.

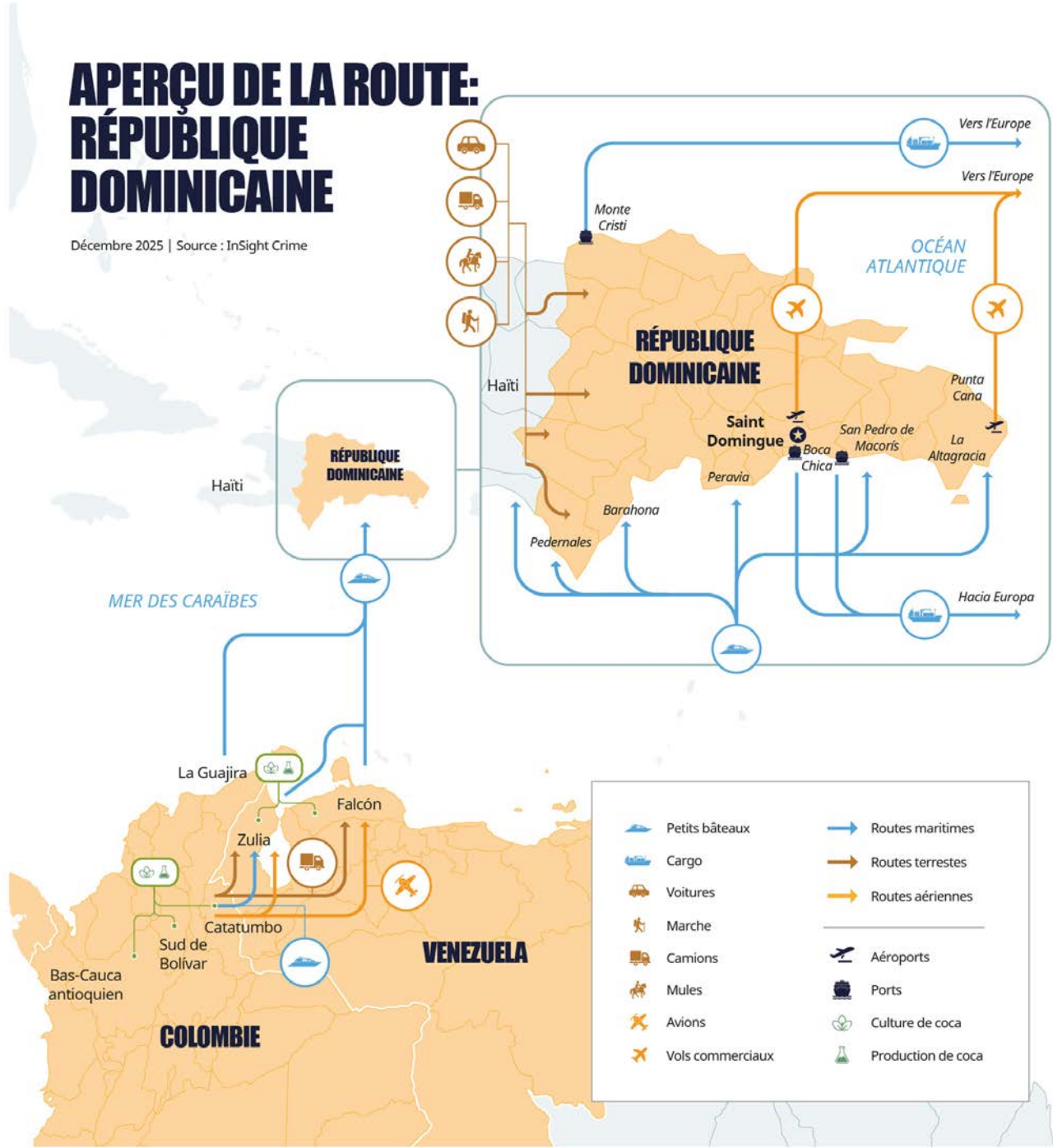
ROUTES

ROUTES DE L'AMÉRIQUE DU SUD VERS LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

Centres de production qui alimentent les routes vers la République dominicaine

La chaîne du trafic de drogue commence en Colombie, où la coca est récoltée et transformée en cocaïne. Les principales cultures et les laboratoires de transformation qui alimentent cette route sont situés dans la région du Catatumbo, dans le Norte de Santander, le long de la frontière avec le Venezuela. D'autres zones de culture et de production, telles que le Bajo Cauca dans l'Antioquia et le sud de Bolívar, produisent également de la cocaïne destinée aux routes des Caraïbes.

Depuis ces zones de production, la cocaïne est transportée par la route jusqu'à la côte nord de la Colombie, principalement vers les plages de La Guajira. De là, des bateaux rapides acheminent la drogue vers la République dominicaine. Les trafiquants peuvent également faire passer la cocaïne de la Colombie au Venezuela en empruntant la



frontière entre les deux pays, qui est longue et peu surveillée. Une fois au Venezuela, les cargaisons de drogue sont transportées vers les États de Zulia, Apure, Amazonas et Táchira à l'aide de petits bateaux fluviaux, de camions et d'avions privés atterrissant sur des pistes d'atterrissage clandestines. Les trafiquants distribuent ensuite les cargaisons par voie terrestre vers d'autres régions du pays.

Les États côtiers de Zulia et de Falcón constituent des points de départ stratégiques pour les cargaisons de cocaïne expédiées vers la République dominicaine et d'autres îles des Caraïbes, telles qu'Aruba, Curaçao et Bonaire. L'importance de Zulia tient à sa proximité avec la région colombienne du Catatumbo ainsi qu'aux réseaux fluviaux transfrontaliers qui se déversent dans la mer des Caraïbes via le lac Maracaibo. À Falcón, les cargaisons de drogue

acheminées par voie terrestre sont ensuite dirigées vers des zones d'embarquement situées sur la côte nord du Venezuela, notamment la péninsule de Paraguaná et les municipalités de Miranda, Píritu, Acosta et José Laurencio Silva. Les embarcations rapides qui quittent ces points prennent généralement la direction des îles du nord des Caraïbes.

La majorité de la cocaïne pénètre en République dominicaine par la côte sud, où elle est débarquée par ces bateaux rapides. Toutefois, une part importante transite également par les ports commerciaux, dissimulée dans des conteneurs de fret en transit à travers le pays. Ces cargaisons proviennent le plus souvent de Colombie, du Pérou ou du Costa Rica.

En outre, des navires semi-submersibles ont été détectés dans les eaux dominicaines. Le 12 septembre 2024, les garde-côtes américains et la marine royale britannique ont intercepté un semi-submersible transportant deux tonnes de cocaïne à 190 milles marins au sud de la République dominicaine. Cependant, de telles saisies restent rares.

Haïti joue également un rôle croissant en tant que point de transbordement pour la cocaïne envoyée depuis la Colombie vers la République dominicaine en raison de la violence des gangs et de la fragilité de la situation de l'État. Depuis Haïti, les trafiquants acheminent la drogue vers la République dominicaine au moyen de véhicules privés et de camions franchissant les postes-frontières officiels. Ils recourent également à des civils ainsi qu'à des animaux — principalement des ânes et des chevaux — pour transporter de plus petites quantités de cocaïne en empruntant des pistes informelles qui longent et traversent la frontière terrestre entre les deux pays.

ITINÉRAIRES DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE VERS L'EUROPE

Les cargaisons de cocaïne destinées aux marchés européens parviennent le plus souvent sur la côte sud de la République dominicaine, notamment dans les provinces de Peravia, San Pedro de Macorís, La Altagracia, Barahona et La

Romana. Les saisies récentes révèlent toutefois que la province septentrionale de Pedernales, située à la frontière avec Haïti, s'impose progressivement comme un point d'entrée majeur pour les cargaisons transportées par bateaux rapides. Face aux opérations des forces de l'ordre, les trafiquants ajustent constamment leurs itinéraires, déplaçant les flux vers des zones moins surveillées lorsque la pression sécuritaire s'intensifie dans une province donnée.

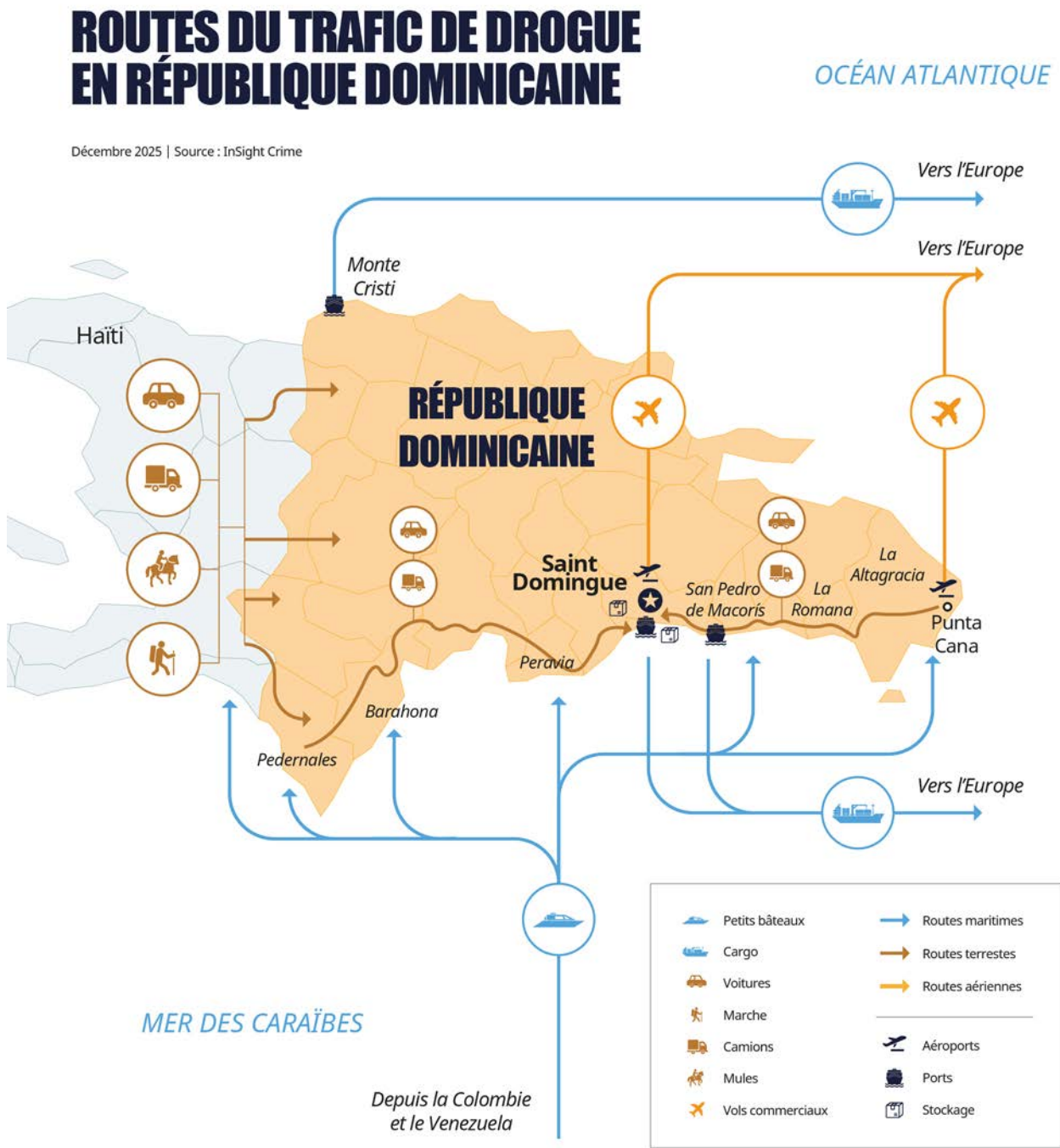
Les provinces méridionales présentent plusieurs atouts pour les organisations criminelles. D'une part, elles constituent les territoires dominicains les plus proches des principales zones de transit situées sur les côtes colombiennes et vénézuéliennes. D'autre part, elles disposent de vastes littoraux où la présence de l'État demeure limitée et sont reliées à Saint-Domingue — capitale et principal port du pays — par un réseau autoroutier facilitant le transport.

Une fois débarquées, les cargaisons sont fractionnées et réparties dans plusieurs véhicules, puis acheminées vers Saint-Domingue, généralement dissimulées dans des compartiments aménagés à cet effet.

Points de départ maritimes depuis la République dominicaine

Les ports de Saint-Domingue constituent des points de départ stratégique pour les cargaisons de cocaïne destinées aux marchés internationaux. La province abrite les deux plus grands terminaux de fret du pays, Caucedo et Río Haina. Les autorités saisissent plus de cocaïne à Saint-Domingue que partout ailleurs dans le pays, ce qui reflète l'importance des ports dans le transit de la drogue. En 2024, les autorités ont saisi 19,6 tonnes de cocaïne dans la province, soit bien plus de la moitié du total national.

Les réseaux criminels ont également commencé à exploiter le port de Manzanillo, situé à Monte Cristi, à proximité de la frontière avec Haïti. Les trafiquants s'appuient notamment sur les filières d'exportation agricole reliant



Manzanillo à plusieurs pays européens pour dissimuler leurs cargaisons. En février 2025, les autorités portuaires y ont saisi 30 kilogrammes de cocaïne cachés dans un envoi de bananes factices en céramique à destination des Pays-Bas. Quelques mois plus tôt, en septembre 2024, 201 briques de cocaïne avaient été découvertes dans une cargaison de citrons destinée au port de Rotterdam.

Le port de Caucedo est très prisé des trafiquants car il offre une multitude de voies maritimes vers l'Europe. En outre, le port se distingue par sa capacité à traiter d'importants volumes de marchandises ; l'exigence de rapidité dans le traitement des flux peut, dans certains cas, entraîner un relâchement de l'intensité des contrôles appliqués aux conteneurs.

Les trafiquants procèdent parfois à la contamination des conteneurs à l'étranger, faisant ainsi des ports dominicains de simples points de transit. À titre d'exemple, en novembre 2024, les autorités ont saisi 2,2 tonnes de cocaïne dans un conteneur en provenance du Panama et à destination de la Belgique. Toutefois, des manipulations ont également lieu sur le territoire dominicain. Celles-ci interviennent fréquemment lorsque les conteneurs, après avoir été inspectés et scellés par la Direction nationale de contrôle des drogues (DNCD), sont en cours d'acheminement vers les ports. Une fois les contrôles effectués, des groupes criminels brisent les scellés afin d'introduire la drogue dans les cargaisons en transit. Les trafiquants ciblent de préférence des exportateurs établis disposant de réseaux de routes internationales bien développés.

Les organisations criminelles procèdent aussi à la contamination directement au sein des installations portuaires. Elles recrutent ou corrompent des travailleurs, notamment des grutiers et des employés des terminaux, pour dissimuler les stupéfiants ou fermer les yeux lors des opérations d'introduction de la drogue dans les conteneurs.

Trafic de cocaïne via les aéroports de la République dominicaine

Outre les terminaux de fret, les aéroports de la République dominicaine servent également de points de sortie pour les cargaisons de cocaïne à destination de l'Europe, bien qu'en quantités beaucoup plus faibles.

Deux aéroports dominicains assurent des vols commerciaux directs vers l'Europe : l'aéroport international Las Americas (AILA), à Saint-Domingue, et l'aéroport international de Punta Cana. L'AILA propose des vols directs vers Madrid et Paris, tandis que Punta Cana assure des vols touristiques vers l'Espagne, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni, entre autres destinations. Les trafiquants recrutent des passeurs, appelés « mules », pour transporter la drogue sur ces itinéraires, en les attirant avec la promesse d'argent et de visas européens. Madrid est une destination courante pour les passeurs envoyés depuis la République

dominicaine, mais les autorités ont également arrêté des citoyens français transportant de petites quantités de cocaïne de Saint-Domingue à Paris.

Les jets privés jouent également un rôle. En 2024, par exemple, les autorités espagnoles ont démantelé une organisation criminelle transnationale qui utilisait des avions privés immatriculés en Afrique du Sud pour faire passer de la cocaïne de la République dominicaine vers l'Europe.

POINTS DE RÉCEPTION EN EUROPE

Les principaux points d'entrée de la cocaïne expédiée depuis la République dominicaine vers l'Europe sont les ports d'Algésiras en Espagne, de Rotterdam aux Pays-Bas et d'Anvers en Belgique. Plus récemment, les autorités ont intercepté des cargaisons à destination de la Grande-Bretagne dans des ports tels que Portsmouth.

Une fois la cocaïne arrivée en Europe, ce sont les réseaux criminels locaux qui se chargent de l'extraire des ports. Ces réseaux peuvent compter parmi leurs membres des ressortissants dominicains. Les autorités espagnoles, qui comptent une importante diaspora dominicaine, ont démantelé des réseaux de trafic composés de Dominicains, de Colombiens et de Vénézuéliens qui récupéraient les cargaisons de cocaïne avant de les remettre à des distributeurs européens. Les autorités italiennes ont également arrêté des Dominicains soupçonnés d'importer de la cocaïne de la République dominicaine vers l'Italie.

RÉSEAUX CRIMINELS OPÉRANT EN RÉPUBLIQUE DOMINICAINE ET VIA SON TERRITOIRE

Bien que les réseaux criminels dominicains soient spécialisés dans le trafic de drogue, principalement de cocaïne et de marijuana, ils se livrent également au trafic de migrants depuis la République dominicaine vers l'Europe, en particulier vers l'Espagne et la France. En

2023, les autorités françaises ont démantelé un groupe qui exploitait sexuellement des femmes colombiennes, vénézuéliennes et dominicaines après les avoir attirées avec de fausses offres d'emploi en Europe.

La République dominicaine a également connu une augmentation du blanchiment d'argent lié aux activités criminelles. Son offre touristique, son secteur immobilier en plein essor, sa croissance économique robuste et soutenue, ainsi que ses liaisons maritimes et aériennes avec l'Europe, les États-Unis et l'Amérique latine ont contribué à la croissance du blanchiment d'argent dans le pays par des courtiers internationaux et locaux, ainsi que par des réseaux criminels plus importants.

RÉSEAUX DOMINICAINS

Contrairement à de nombreux pays d'Amérique latine, la République dominicaine ne compte pas de grandes organisations criminelles hiérarchisées ni de gangs de rue capables de diriger le trafic international de marchandises illicites. Au contraire, le crime organisé dans le pays est fluide, transactionnel et discret, ce qui le rend plus difficile à détecter et moins visiblement violent, mais profondément enraciné. Ces groupes travaillent sur la base de contrats et non comme des organisations permanentes. Les individus sont généralement engagés par des chefs locaux, ou « capos », pour des expéditions spécifiques, le personnel changeant souvent d'une opération à l'autre. Cette structure met en évidence la nature fluide et décentralisée des réseaux criminels dominicains.

Les capos locaux contrôlent des points d'entrée spécifiques pour la cocaïne arrivant par bateaux rapides depuis la Colombie. Un réseau peut superviser les expéditions arrivant à Peravia, un autre à Pedernales, et d'autres à Boca Chica ou La Romana. Malgré ces divisions territoriales, les rivalités entre capos locaux dégénèrent rarement en violence.

Pour les drogues qui passent la frontière terrestre depuis Haïti, les expéditions sont principalement gérées par des ressortissants

dominicains qui connaissent le terrain et les points de passage les plus sûrs, plutôt que par un réseau criminel établi. En janvier 2025, les autorités dominicaines ont arrêté quatre Dominicains et deux Haïtiens qui transportaient 775 kg de cocaïne au large de la côte de Pedernales, près de la frontière avec Haïti.

Pour les drogues acheminées vers les États-Unis, les acteurs sont généralement différents, avec une coopération étroite entre les trafiquants dominicains et portoricains. Compte tenu de la proximité des deux îles, l'une des routes de transit les plus courantes relie la côte est de la République dominicaine à Porto Rico en traversant le canal de la Mona.

PRINCIPAUX ACTEURS ÉTRANGERS

Les trafiquants colombiens et vénézuéliens jouent un rôle clé dans le transport de la drogue depuis l'Amérique du Sud vers la République dominicaine. Ces deux pays sont les principaux fournisseurs de cocaïne de l'île, et des ressortissants colombiens, vénézuéliens et dominicains sont fréquemment arrêtés ensemble. Cependant, le rôle des trafiquants colombiens et vénézuéliens est largement individuel ou indépendant, plutôt que lié aux grandes organisations criminelles de leur pays d'origine. Ils agissent principalement en tant qu'intermédiaires - brokers.

De nombreux trafiquants locaux en République dominicaine opèrent au sein de réseaux internationaux plus larges, jouant un rôle limité mais essentiel dans la chaîne d'approvisionnement en cocaïne. En septembre 2025, les autorités dominicaines ont arrêté Soni Pepa, alias « Vilson Pepa », en lien avec une cargaison de 11 tonnes de cocaïne, dont 600 kilogrammes ont été saisis à Rotterdam. Pepa aurait coordonné des cargaisons qui transitaient via les ports de plusieurs pays, dont la République dominicaine. La cargaison saisie avait quitté le port de Villeta au Paraguay et était destinée à Anvers.

Une autre affaire concerne le ressortissant serbe Nikola Boros, alias « Antun Mrdeza », qui avait déjà été détenu en Colombie pour trafic

de drogue. Nikola Boros supervisait un vaste réseau de trafic de cocaïne qui acheminait de la drogue de Colombie vers l’Europe et les États-Unis, en utilisant la République dominicaine comme point de passage principal.

Son réseau se distinguait par l’utilisation de bateaux rapides et de yachts de luxe partant des portes de plaisance des provinces de l’est de la République dominicaine, des zones qui font généralement l’objet d’une surveillance moins stricte que les ports commerciaux. Cependant, en avril 2025, les autorités ont saisi une cargaison de 993 briques de cocaïne, que Boros aurait supervisée. La drogue a été découverte sur un bateau amarré à un embarcadère touristique dans la province de La Altagracia.

Boros incarne l’essence même du broker moderne : un opérateur transnational qui se rend directement en Amérique du Sud pour négocier des expéditions et qui, dans les points de transit comme la République dominicaine, évite la gestion directe en s’appuyant sur des cellules de soutien locales pour acheminer la drogue.

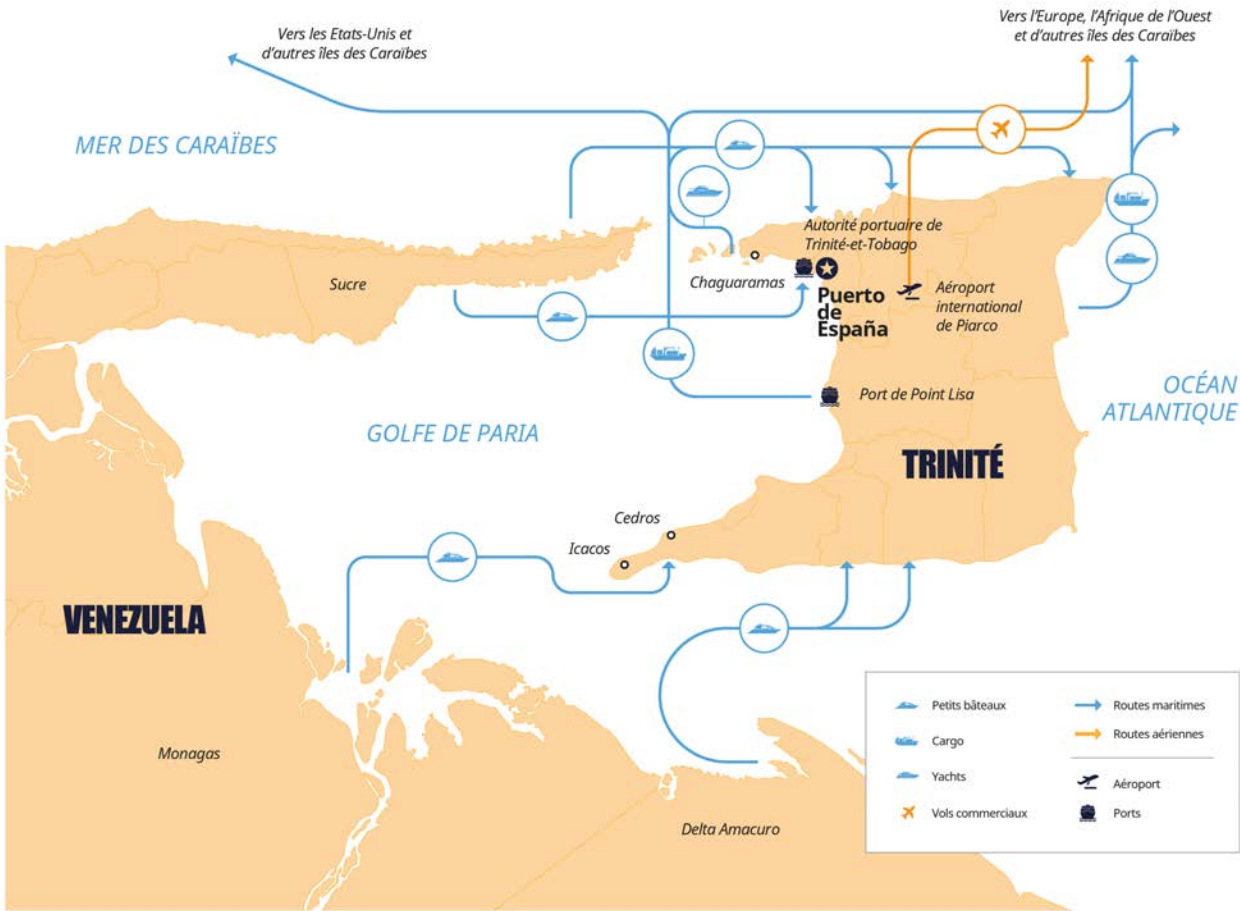
TRINITÉ-ET-TOBAGO

Trinité-et-Tobago présente l’un des paysages criminels les plus complexes des Caraïbes. Bien qu’il ne s’agisse pas d’un point de transit majeur pour la cocaïne à destination de l’Europe, le pays est confronté à certaines des violences les plus graves liées aux gangs de la région. Selon InSight Crime, le pays a enregistré 45,7 homicides pour 100 000 habitants en 2024, ce qui le place au cinquième rang des pays les plus touchés de toute la région. Sa proximité avec le Venezuela – à seulement 11 kilomètres de l’autre côté de la mer – le place directement sur la route des drogues et des marchandises de contrebande sud-américaines acheminées vers les marchés internationaux. La disponibilité généralisée de la drogue et des armes à feu a favorisé l’émergence de gangs locaux hyperviolents, dont beaucoup ont acquis suffisamment de pouvoir pour collaborer avec les élites criminelles en col blanc et les groupes criminels organisés transnationaux. Ce mélange d’acteurs locaux et internationaux a créé un écosystème criminel profondément enraciné et hautement interconnecté, contribuant à soutenir les réseaux criminels régionaux et laissant cette nation insulaire doublement vulnérable aux flux de cocaïne.

Les chiffres des saisies laissent penser que le pays n’est pas un point de transit majeur en comparaison à d’autres pays des Caraïbes comme la République dominicaine. De plus, la cocaïne saisie en route vers l’Europe ou sur le sol européen est rarement retracée jusqu’à Trinité-et-Tobago –signal que les trafiquants utilisent peu cette nation insulaire comme point de transit pour les expéditions à destination de l’UE.

LES ROUTES DU TRAFIC DE COCAÏNE À TRINIDAD

Décembre 2025 | Source : Enquêtes InSight Crime entre 2023 et 2025



ITINÉRAIRES

ROUTES DE L’AMÉRIQUE DU SUD À TRINITÉ-ET-TOBAGO

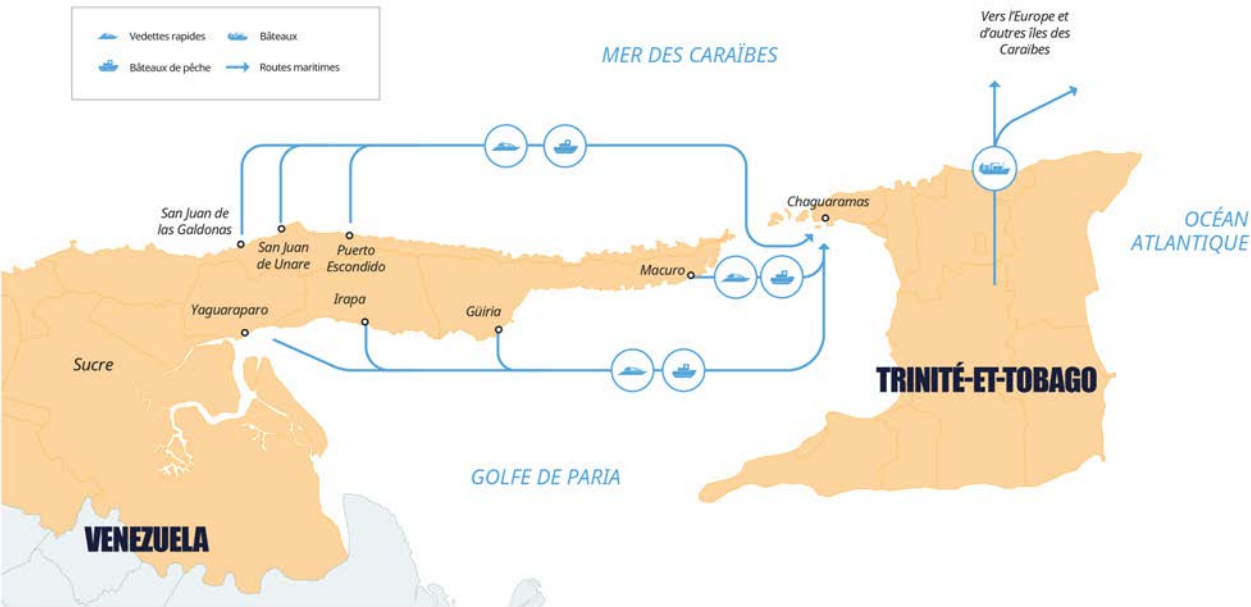
Le rôle de Trinité-et-Tobago — île des Caraïbes la plus proche du Venezuela — dans le commerce international de la drogue est étroitement lié à ce pays sud-américain voisin. Depuis des décennies, les drogues, les armes à feu et toutes sortes de marchandises de contrebande font des allers-retours entre le détroit étroit qui la sépare du continent sud-américain. La courte durée du trajet laisse peu de temps aux autorités pour intercepter les marchandises de contrebande. La plupart des marchandises

de contrebande qui circulent entre les deux pays, telles que l’alcool, les armes, la marijuana et les médicaments, sont destinées à la consommation locale. Cependant, dans le cas de la cocaïne, les cargaisons restent rarement à Trinité-et-Tobago. Elles sont généralement stockées, reconditionnées et envoyées vers d’autres pays des Caraïbes avant d’atteindre leur destination finale.

Le transport de marchandises illicites entre le Venezuela et Trinité-et-Tobago s’effectue principalement à l’aide de petits bateaux, qui peuvent traverser le détroit en moins de vingt minutes. Les bateaux rapides sont les principaux moyens de transport utilisés, en

SUCRE : PLAQUE TOURNANTE DU TRAFIC DE DROGUE EN PROVENANCE DU VENEZUELA

Septembre 2025 | Source : Entretiens avec des sources au Venezuela et articles de presse



raison de leur vitesse et de leur capacité à échapper aux patrouilles des garde-côtes. Les bateaux de pêche et les petites embarcations, appelées « ânes des îles », bien que plus lents, sont également utilisés, car ils font constamment la navette entre le continent et les îles des Caraïbes. Ces bateaux transportent généralement de grandes quantités de carburant afin de pouvoir effectuer plusieurs trajets.

Les cargaisons sont généralement débarquées sur des plages isolées ou moins surveillées et dans des zones côtières reculées du sud-ouest de Trinidad ou autour de criques et de baies tranquilles. Des ports moins surveillés ou des lieux d'accostage informels sont également utilisés.

Les principaux points de déchargement à Trinidad comprennent la péninsule sud-ouest de l'île, près d'Icacos et de Cedros. Cette région est connue pour son terrain rural, ses vastes plantations de cocotiers et son éloignement des zones peuplées. Les cargaisons envoyées vers la

côte sud proviennent généralement de régions vénézuéliennes telles que Delta Amacuro, Pedernales, Guiria et Tucupita. Les trafiquants acheminent également des cargaisons à travers le golfe de Paria, jusqu'aux plages de la côte ouest de Trinidad. Le caractère isolé de ces sites permet aux trafiquants de décharger rapidement la drogue et de la disperser dans des véhicules qui attendent ou dans les forêts environnantes, avant que les autorités n'aient le temps de réagir.

Les trafiquants transportent également la drogue dans de petits avions, au départ du Venezuela et de la Colombie, qui effectuent des livraisons au large ou près des côtes, où elles sont ensuite récupérées par des embarcations maritimes.

ITINÉRAIRES DE TRINIDAD-ET-TOBAGO VERS L'EUROPE

Une fois les cargaisons de cocaïne parvenues à Trinidad-et-Tobago, les réseaux locaux les acheminent depuis des points de

débarquement sécurisés vers des caches, des entrepôts isolés ou des refuges temporaires, avant leur exportation vers les marchés de destination. Les stupéfiants peuvent être dissimulés à proximité immédiate des lieux d'arrivée ou rapidement transférés dans des véhicules pour être transportés vers d'autres sites. Parmi les lieux de stockage temporaire, on retrouve l'île de Chacachacare, avec son terrain isolé et boisé. Les trafiquants utilisent également Icacos, la région de Galfa Point à Erin et d'autres points d'accès illégaux près de Siparia.

Une fois stockée, la cocaïne est acheminée à l'échelle internationale à l'aide de différentes méthodes. Les trafiquants peuvent exploiter le réseau de transport maritime commercial de Trinidad-et-Tobago pour acheminer la cocaïne à travers l'Atlantique. Les navires qui transitent par les ports du pays se rendent vers des destinations dans les ports de l'UE aux Pays-Bas, en Espagne et en France, bien que ces itinéraires soient souvent indirects.

Les conteneurs en transit par Trinidad-et-Tobago sont fréquemment contaminés en amont, dans d'autres pays. Les navires faisant escale à Trinidad proviennent le plus souvent de ports sud-américains, notamment de Callao au Pérou ou de différents ports colombiens. Toutefois, des opérations de contamination sont également réalisées dans les ports trinidadien. Les trafiquants dissimulent la drogue dans des cargaisons licites — en particulier dans des conteneurs réfrigérés transportant des fruits — ou dans des compartiments aménagés. D'autres techniques consistent à cacher les stupéfiants dans des structures creuses de caisses, des tuyaux ou des appareils électroménagers tels que des machines à laver.

Les réseaux criminels recourent également à la méthode dite du « rip-on/rip-off », qui consiste à ouvrir les conteneurs au sein des terminaux, y introduire la drogue, puis les refermer à l'aide de scellés falsifiés. Cette pratique implique quasi systématiquement la complicité de personnels portuaires. Par ailleurs, de petites embarcations opérant depuis la côte est de Trinidad peuvent parcourir entre 32 et 48

kilomètres pour rejoindre des cargos en haute mer dans l'Atlantique.

Les navires privés constituent une autre modalité de transport transatlantique. En juillet 2025, les autorités espagnoles ont ainsi intercepté un yacht transportant 1,6 tonne de cocaïne, lequel était amarré à Chaguanas, dans le nord-ouest de Trinité, avant d'entamer ses préparatifs pour la traversée de l'Atlantique. Certains yachts quittent également Trinité pour rejoindre, à une distance comprise entre 16 et 80 kilomètres au large, d'autres navires chargés de stupéfiants. Une fois la cargaison embarquée, les passeurs disposent de plusieurs semaines — durée habituelle de la traversée — pour dissimuler la marchandise. Des rendez-vous nocturnes ou des zones de largage en mer peuvent être utilisés afin de limiter les risques de détection.

La plupart des cargaisons ne sont pas acheminées directement vers l'Europe. Elles font généralement une ou plusieurs escales dans les Caraïbes (Barbade, Martinique, Sainte-Lucie, etc.) ou en Afrique de l'Ouest, où les drogues peuvent être reconditionnées, regroupées ou acheminées par d'autres filières de contrebande. Les cargaisons transitent également par d'autres plaques tournantes des Caraïbes, telles que la République dominicaine ou Haïti, avant d'entamer la traversée transatlantique. Cette stratégie vise à tromper les autorités en réduisant les risques associés à un transport direct en une seule étape.

La cocaïne est également acheminée par voie aérienne de Trinidad-et-Tobago vers l'Europe, mais à une échelle beaucoup plus réduite que par voie maritime. Elle est généralement transportée par des passeurs qui cachent ou ingèrent de petites quantités de drogue avant d'embarquer à bord de vols passagers à destination de pays tels que l'Allemagne et le Royaume-Uni. Des avions privés reliant Trinité à l'Europe sont parfois utilisés pour transporter de la cocaïne dissimulée dans des compartiments aménagés.

RÉSEAUX CRIMINELS

Le trafic de drogue à Trinité-et-Tobago repose sur une organisation hiérarchisée, allant d’élites influentes qui financent et coordonnent les expéditions transnationales jusqu’aux gangs locaux et réseaux de transport chargés de la logistique sur le terrain.

Le pays abrite des réseaux de trafic bien établis mais faiblement structurés. Ces groupes se caractérisent par une grande fluidité : les alliances et les membres évoluent fréquemment, souvent sous l’influence discrète de criminels en col blanc puissants et peu exposés.

Au sommet de cette hiérarchie figurent les élites économiques fortunées et bien connectées, communément désignées sous le terme de « Big Fish ». Ces acteurs financent, orchestrent et tirent profit du trafic international de stupéfiants tout en demeurant largement en retrait des opérations visibles. Davantage financiers qu’opérationnels, ils mobilisent les ressources nécessaires aux expéditions d’envergure et négocient les arrangements entre facilitateurs locaux et fournisseurs étrangers. Ils supervisent à distance la chaîne logistique, coordonnant les envois par voie maritime — via les ports commerciaux ou des yachts privés — et délèguent les tâches les plus risquées aux gangs locaux. Cette dissociation entre commanditaires et exécutants complique considérablement le travail des forces de l’ordre, rendant difficile l’identification des véritables instigateurs des expéditions de cocaïne.

GANGSTERS LOCAUX

Les gangs de rue et les réseaux locaux de transport de drogue constituent le pilier opérationnel du trafic de cocaïne à Trinité-et-Tobago, gérant le mouvement des marchandises illicites sur le terrain. Alors que les financiers de haut rang gèrent le capital et les partenariats externes, ce sont les gangs et les réseaux logistiques indépendants qui réceptionnent, stockent et protègent les cargaisons de cocaïne en provenance du Venezuela. Ces groupes contrôlent les

principaux points d’entrée de la contrebande le long de la côte sud-ouest, en particulier Cedros et Icacos. Une fois débarquée, la cocaïne est cachée dans des maisons de stockage ou des entrepôts ruraux jusqu’à ce qu’elle soit prête à être exportée. Les gangs locaux sont souvent payés en produits plutôt qu’en espèces, ce qui alimente le marché intérieur et renforce leur contrôle territorial.

Au-delà de leur rôle logistique, ces gangs font partie intégrante d’un écosystème criminel plus large. Ils se livrent à de multiples activités illicites (trafic d’armes, extorsion, meurtres commandités et vente de marijuana) qui leur permettent de maintenir leur influence dans les centres urbains tels que Port-d’Espagne.

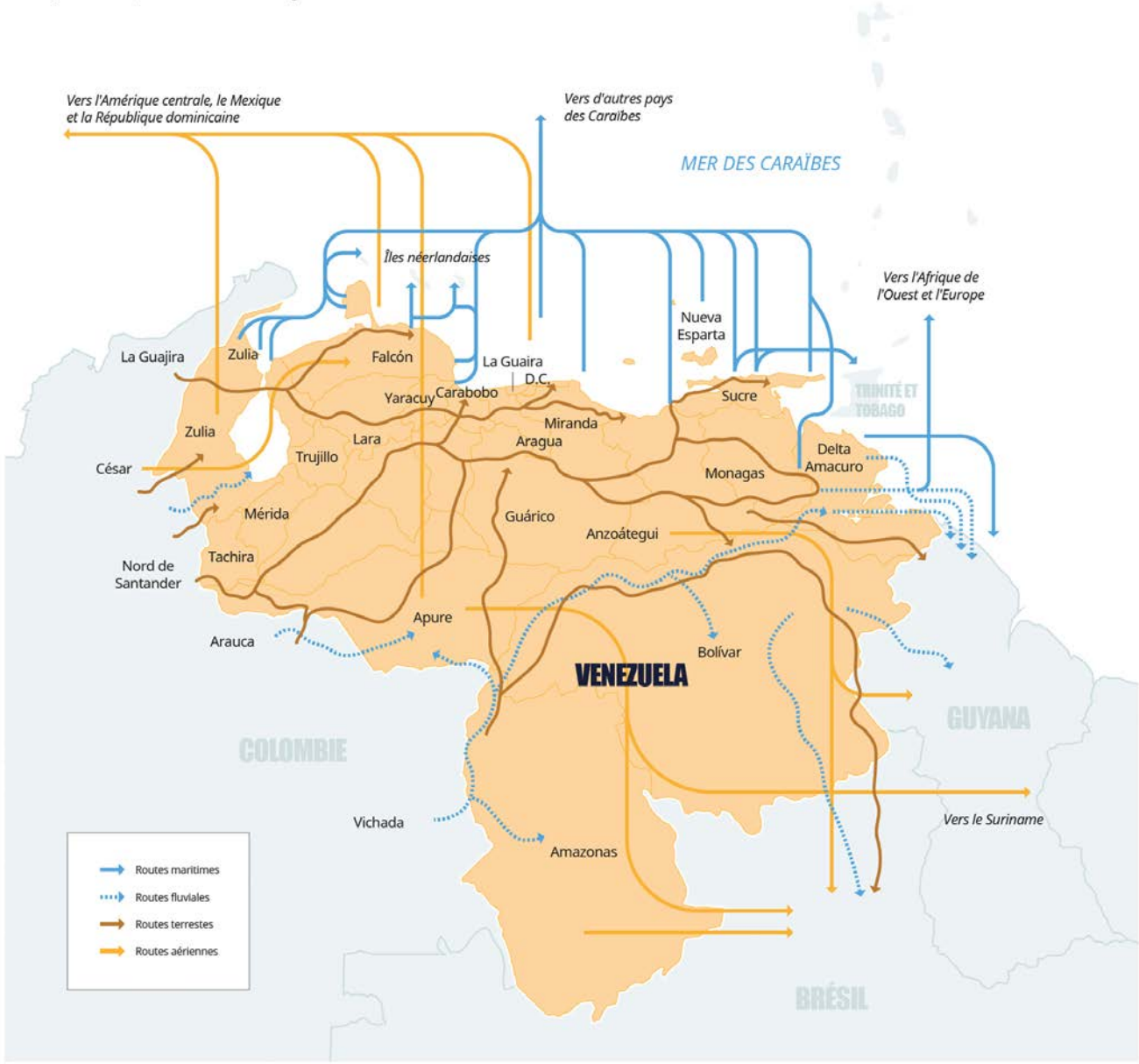
ACTEURS VÉNÉZUÉLIENS

Les grandes organisations criminelles vénézuéliennes, les groupes de trafiquants indépendants et parfois les groupes armés sont impliqués dans le trafic de drogue via Trinité-et-Tobago. Ils contrôlent généralement la production et l’exportation initiale depuis le Venezuela. Ils participent également au trafic et à la traite d’êtres humains, facturant des frais importants pour transporter des ressortissants vénézuéliens à Trinité et se livrant parfois à la traite à des fins sexuelles et au travail forcé.

Les interactions entre les acteurs vénézuéliens et les gangs locaux sont complexes, mêlant collaboration et concurrence. Par ailleurs, des groupes vénézuéliens dépêchent des émissaires afin de coordonner la logistique avec les gangs trinitadiens, d’assurer l’approvisionnement en cargaisons, de négocier les accords et de sécuriser les transferts. Les gangs locaux prennent ensuite en charge la réception, le stockage et la distribution. Dans le même temps, les acteurs vénézuéliens se livrent à une concurrence pour le contrôle de segments du marché criminel. Certains ressortissants vénézuéliens seraient ainsi employés comme sous-traitants pour commettre des homicides, des vols à main armée ou d’autres activités illicites pour le compte de gangs locaux

LES ROUTES DU TRAFIC DE COCAÏNE AU VENEZUELA

Janvier 2026 | Source : Entretiens InSight Crime et sources ouvertes



VENEZUELA

La proximité du Venezuela avec la Colombie, en particulier avec la région riche en coca du Catatumbo, en fait, depuis longtemps, un important pays de transit pour la cocaïne. Une grande partie de la cocaïne qui quitte le pays est d’abord envoyée vers les îles des Caraïbes ou vers les Caraïbes sud-américaines, plutôt que

directement vers les marchés de consommation en Europe ou aux États-Unis. Le flot de cocaïne quittant le Venezuela a été favorisé par une corruption généralisée : les fonctionnaires vénézuéliens – tels que les forces de sécurité, les autorités portuaires et les politiciens – participant et permettant au trafic de drogue de prospérer. La complicité de l’État a également permis à certaines des organisations de trafic de drogue les plus puissantes de Colombie de

s'implanter au Venezuela, certaines d'entre elles bénéficiant d'un accès illimité aux routes de la drogue et ayant même commencé à expérimenter la culture de la coca sur le sol vénézuélien. En septembre 2025, les États-Unis ont considérablement renforcé leur présence navale au large de la côte nord du Venezuela. Des navires de guerre et des drones américains ont été utilisés pour attaquer de petits bateaux empruntant des routes bien établies pour le trafic de drogue. Le 3 janvier 2026, les États-Unis ont lancé l'opération « Absolute Resolve » afin de capturer le président vénézuélien Nicolás Maduro et son épouse Cilia Flores. Ces opérations semblent avoir ébranlé les trafiquants dans certaines régions du Venezuela, entraînant la fermeture de certaines routes caribéennes et obligeant les trafiquants à s'adapter à des conditions instables.

ROUTES

POINTS DE TRANSIT CLÉS

La cocaïne arrive généralement au Venezuela par les quatre régions du pays qui bordent la Colombie : Zulia, Tachira, Apure et Amazonas. Cependant, les routes du trafic de drogue traversent bon nombre des 23 États du pays. Zulia, à la frontière du territoire colombien de Catatumbo, riche en coca, et son État voisin, Falcón, sont au cœur des opérations de trafic de drogue au Venezuela.

Zulia

La cocaïne arrive à Zulia par voie terrestre depuis la Colombie, plus précisément par la municipalité de Jesús María Semprún, au sud-ouest, ou par Alta Guajira, dans la municipalité de Guajira. D'autres itinéraires possibles incluent la rivière Catatumbo, qui coule de la Colombie jusqu'au sud du lac Maracaibo, ou l'avion, qui atterrit sur des pistes clandestines disséminées dans tout l'État.

La multitude de pistes d'atterrissage clandestines et la présence du lac Maracaibo permettent d'acheminer la drogue vers les îles voisines d'Aruba, Bonaire et Curaçao, ou vers les îles des Caraïbes plus au nord. Des

fuites provenant du ministère de la Défense mexicain ont fait état de 70 alertes relatives à des vols aériens transportant de la drogue et atterrissant au Belize, entre 2020 et 2021. Ces vols provenaient tous de pistes situées près de Maracaibo, dans l'État de Zulia – bien que l'on ne sache pas exactement dans quelle mesure ce pont aérien est actuellement actif.

Falcón

Si une partie de la cocaïne est exportée directement depuis Zulia, des quantités importantes sont acheminées depuis l'est du pays ou depuis l'État voisin de Falcón. Les principaux points d'expédition des petits bateaux envoyés depuis Falcón se trouvent dans la péninsule de Paraguaná ou dans des points de transbordement situés sur la côte est de l'État, tels que Boca de Hueque et Sabanas Altas dans la municipalité de Píritu, Aguide dans celle d'Acosta et Tucacas dans celle de José Laurencio Silva. Le petit village de Río Seco, dans la municipalité de Miranda (Falcón), sert également de plaque tournante pour le trafic de drogue.

Les bateaux rapides sont les plus couramment utilisés, ainsi que les bateaux de pêche. Parfois, des navires semi-submersibles sont également utilisés. Les drogues sont parfois laissées en mer avec un GPS et sont ensuite récupérées par un autre navire, qui transfère la cargaison à un navire en route vers l'Europe. Les principales destinations des petits bateaux envoyés depuis Falcón sont Aruba, Curaçao ou Bonaire.

Des pistes d'atterrissage clandestines sont présentes dans les municipalités de Federación, Petit, Miranda et Mauroa (toutes situées dans l'État de Falcón). Les vols étaient traditionnellement à destination de l'Amérique centrale et du Mexique, mais il est difficile de savoir dans quelle mesure cette route aérienne est actuellement utilisée pour des opérations vers les États-Unis.

Sucre

Sucre, à l'est du pays, est également un des lieux principaux du trafic, les drogues

étant acheminées par voie terrestre vers les municipalités d'Arismendi (plus précisément vers les points de transbordement de San Juan de las Galdonas, San Juan de Unare et El Morro de Puerto Santo), Mariño (Irapa) et Valdez, avec l'aide de gangs locaux. De là, la cocaïne est expédiée par voie maritime, principalement à bord de bateaux de pêche, vers Trinité-et-Tobago, mais aussi vers la Grenade. Bien que des vestiges de gangs associés au Tren de Aragua maintiennent une présence dans la région, le contrôle du trafic de drogue reste entre les mains des forces de l'État.

Delta Amacuro et Bolívar

Les drogues arrivent dans l'État côtier de Delta Amacuro par le fleuve Orénoque, qui coule depuis la frontière vénézuélienne avec la Colombie, longeant les frontières des États d'Amazonas et de Bolívar avant d'atteindre Delta Amacuro. Les trafiquants expédient la cocaïne à bord de bateaux vers Trinité-et-Tobago, toute proche, ou vers l'est, vers la Guyane. En outre, depuis 2009, des chantiers navals clandestins destinés à la construction de navires semi-submersibles ont été découverts à Delta Amacuro.

Des voies fluviales relient Delta Amacuro et l'État de Bolívar au pays voisin, le Guyana. Celui-ci a enregistré une augmentation des saisies de cocaïne en provenance du Venezuela, avec un record de 4,4 tonnes saisies en août 2024. L'augmentation de plus de 50 % en un an du nombre de petits avions transportant de la drogue depuis le Venezuela, qui est passé de 20 à 30 vols par mois à environ 70, suggère que le pays pourrait jouer un rôle plus important que prévu en tant que point de transit pour la cocaïne en provenance du Venezuela.

Les navires semi-submersibles sont désormais capables de transporter de la drogue à travers l'Atlantique. Le premier navire de ce type découvert en Europe, au large des côtes espagnoles en 2019, aurait été construit au Guyana. En mars 2024, les autorités américaines ont saisi 2,4 tonnes de cocaïne à bord d'un navire semi-submersible à environ 240 kilomètres du Guyana, qui faisait route vers l'Espagne.

Apure

Depuis des décennies, les zones peu peuplées servent de pistes d'atterrissage pour les vols transportant de la drogue vers l'Amérique centrale. Alors que l'Amérique centrale a vu le nombre de vols clandestins diminuer ces dernières années, l'armée vénézuélienne continue de tirer sur les vols non autorisés dans l'État d'Apure. De plus, plusieurs camps de production de cocaïne ont été découverts dans cet État en 2025, suggérant qu'il occupe toujours une place importante dans les routes du trafic de drogue.

Les pistes d'atterrissage clandestines d'Apure servent également aux vols à destination du Suriname, et celles d'Apure et d'Amazonas servent aux vols à destination du Brésil, d'où la drogue est généralement acheminée vers l'Europe ou l'Afrique de l'Ouest.

RÉSEAUX CRIMINELS

CARTEL DES SOLEILS (CARTEL DE LOS SOLES)

Les plus hauts responsables du gouvernement vénézuélien dépendent de l'armée et de la police pour maintenir leur pouvoir, mais ne sont pas en mesure de leur verser des salaires décents. Ils permettent donc aux responsables militaires et policiers de s'enrichir grâce aux profits du trafic de drogue dans le cadre d'un système connu sous le nom de Cartel des Soleils.

Selon les itinéraires empruntés, les trafiquants corrompent des responsables de la police et de l'armée pour obtenir leur passivité, voire pour qu'ils assurent eux-mêmes le transport des stupéfiants via les ports et aéroports. Toutefois, l'absence de coordination entre les réseaux intégrés à l'armée et les rivalités internes aux agences étatiques créent des frictions : il arrive ainsi que les forces de sécurité ciblent — délibérément ou par erreur — des opérations de narcotrafic protégées par d'autres factions de l'État.

ARMÉE DE LIBÉRATION NATIONALE (EJÉRCITO NACIONAL DE LIBERACIÓN - ELN)

Les trafiquants de drogue indépendants paient, depuis longtemps, les groupes de guerilleros opérant le long de la région frontalière en échange d'un laissez-passer au Venezuela, empruntant les couloirs de trafic de drogue et utilisant des pistes d'atterrissage clandestines. Mais certains guerilleros se sont directement impliqués, prenant en charge la production, le transport et la vente de cocaïne.

L'ELN a étendu sa domination le long de la frontière vénézuélienne, avec l'approbation et, peut-être, l'aide de responsables gouvernementaux. Les ONG locales estiment qu'environ 60 % de leurs 6 450 membres sont situés à la frontière entre la Colombie et le Venezuela. L'ELN assure une certaine sécurité au régime chaviste, agissant comme une force paramilitaire qui applique la volonté du régime et constitue un moyen de dissuasion supplémentaire contre la menace potentielle d'une invasion depuis la frontière colombienne.

Cependant, les efforts précédents de l'armée pour chasser les dissidents du 10e Front des FARC d'Apure ont joué en faveur de l'ELN. Plus récemment, l'ELN est entré en conflit avec la deuxième faction Marquetalia des dissidents des FARC au Venezuela.

Le gouvernement a également mis en avant des opérations menées contre des camps qui, selon les autorités, appartenaient à des dissidents des FARC ou à l'ELN. Dans le cas particulier de l'ELN, ces opérations présumées reflètent probablement une volonté de montrer une approche ferme en matière de lutte contre la drogue, en raison de la pression exercée par la Colombie et les États-Unis, plutôt qu'une tentative sérieuse de lutter contre le crime organisé.

TRAFIQUANTS ET INTERMÉDIAIRES INDÉPENDANTS

Les trafiquants de drogue indépendants ou les petits réseaux paient des groupes armés tels

que l'ELN et des responsables militaires pour transporter des stupéfiants le long des routes situées dans les territoires qu'ils contrôlent. Bien que les forces de sécurité, ainsi que l'ELN et les dissidents des FARC, exercent désormais un contrôle accru sur les économies criminelles du Venezuela, certaines organisations de trafic de drogue de moindre envergure ont vu le jour ces dernières années, telles que le cartel de Sabana Alta et le Thompson-Camacaro, qui ont émergé à Falcón à la suite de la disparition du cartel de Paraguaná.

Le cartel de La Guajira a vu son pouvoir considérablement réduit avec la consolidation du contrôle de l'ELN dans le nord-ouest de Zulia.

Des gangs comme le Tren de Aragua et le Tren del Llano imposaient autrefois aux trafiquants un droit de passage dans leurs fiefs respectifs, principalement les États d'Aragua et de Guárico. Cependant, les opérations répétées des forces de sécurité ont fait perdre à ces deux groupes une grande partie de leur pouvoir et de leur importance dans le paysage criminel vénézuélien.

Il existe également un réseau fluide d'intermédiaires - « brokers » - en drogue, dont certains ont des liens avec des fonctionnaires vénézuéliens et opèrent depuis les Caraïbes, en particulier la République dominicaine.

RÉSEAUX MILITAIRES VÉNÉZUÉLIENS DE TRAFIC ILLICITE



Perception de « taxes » sur le trafic

Les réseaux de trafic versent régulièrement des paiements à des unités militaires locales afin de pouvoir opérer en toute impunité. Cela peut notamment se traduire par l'absence d'intervention contre des pistes d'atterrissage clandestines ou des laboratoires de cocaïne.



Création de corridors de circulation

Les réseaux de trafic rémunèrent certaines unités militaires afin de garantir le passage sécurisé des cargaisons de drogue à travers des territoires déterminés. Cela peut inclure la perception de paiements à des points de contrôle routiers, l'autorisation de vols clandestins de stupéfiants à travers l'espace aérien vénézuélien, ou encore la suspension temporaire de patrouilles maritimes afin de permettre le passage d'embarcations transportant de la drogue.



Transport de stupéfiants

Sur certaines routes de trafic, des unités militaires participent directement au transport des stupéfiants en utilisant des véhicules militaires, en particulier le long de corridors internes reliant les zones frontalières aux points d'expédition par voie terrestre.



Contrôle des infrastructures liées au trafic

Le contrôle par les forces militaires d'infrastructures utilisées pour l'expédition de stupéfiants — notamment les ports et les aéroports — peut conduire à une organisation directe des exportations par des responsables militaires en poste dans ces zones. Ces derniers coordonnent les opérations en rémunérant d'autres agents ou employés occupant des postes stratégiques afin de garantir le passage des cargaisons à travers les contrôles de sécurité et leur chargement sans entrave.

Janvier 2022 | Enquêtes InSight Crime

TERRITOIRES D'OUTRE-MER DE L'UE : ILES NEERLANDAISES ET FRANÇAISES

Le narcotrafic dans les Caraïbes repose sur des itinéraires fragmentés qui tirent profit de la géographie archipélagique de la région, de la fragmentation juridictionnelle et de la densité des flux commerciaux. Au sein de ce système, les Petites Antilles jouent un rôle essentiel d'approvisionnement et de consolidation, reliant les zones d'approvisionnement sud-américaines aux points de départ vers l'Europe et, dans une moindre mesure, vers les États-Unis. Les trafiquants s'appuient sur de courts trajets maritimes, un stockage temporaire, un reconditionnement et une redistribution à travers plusieurs îles afin de réduire le risque de détection et de compliquer l'interception.

Les îles d'Aruba, Bonaire, Curaçao et Saint-Martin constituent des points de vulnérabilité critiques pour le transit de la cocaïne vers l'Europe. En tant que territoires d'outre-mer des Pays-Bas et de la France, ces territoires permettent aux trafiquants d'accéder aux marchés européens sans avoir à passer par les contrôles douaniers. Leur proximité avec le Venezuela les place au milieu des routes maritimes et terrestres établies pour la contrebande, les bateaux rapides et les bateaux de pêche exploitant les courts couloirs maritimes pour décharger leur cargaison illicite. Une industrie touristique florissante sert de couverture pour la dissimulation et le transit. En outre, les liens familiaux, culturels et juridiques de longue date avec l'Europe continentale facilitent la mise en place de réseaux basés sur la confiance que les trafiquants exploitent pour la logistique et la distribution en Europe.

ITINÉRAIRES

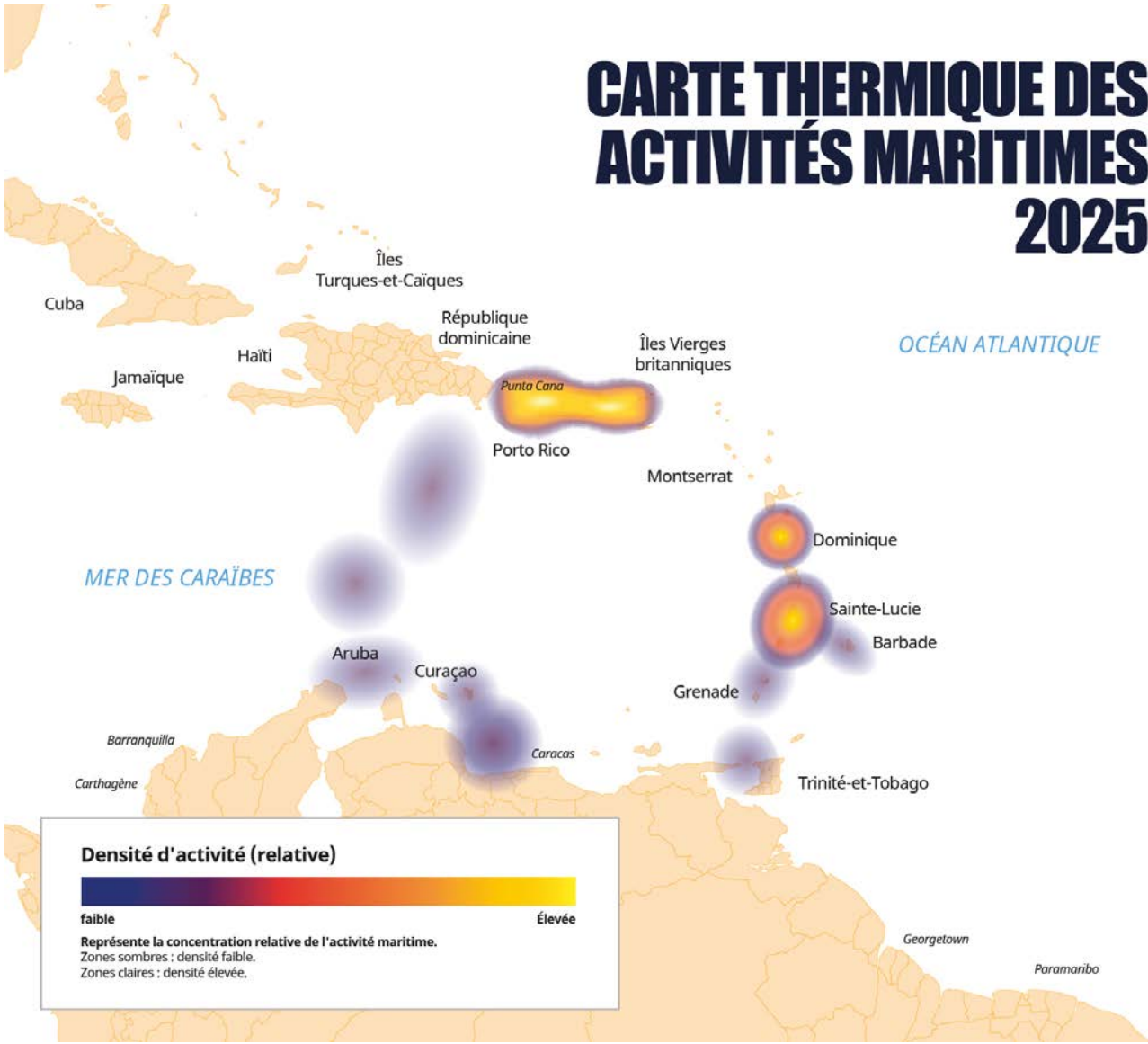
ROUTES DE L'AMÉRIQUE DU SUD VERS LES TERRITOIRES D'OUTRE-MER DE L'UE

Des Caraïbes orientales à la Martinique, la Guadeloupe et les îles Vierges britanniques

La chaîne des Caraïbes orientales, qui comprend Trinité-et-Tobago, la Grenade, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sainte-Lucie et la Dominique, sert de principale zone de réception et de transit pour la cocaïne en provenance d'Amérique du Sud. Les tendances en matière de saisies en 2025 reflètent une activité soutenue dans ce corridor. Sainte-Lucie a signalé des saisies totalisant 585 kg de cocaïne entre janvier et octobre 2025, ainsi que d'importantes saisies de résine de cannabis, signal de pression persistante en matière d'interception. La Dominique a enregistré une saisie importante de 1 730 kg de cocaïne en octobre 2025, décrite comme la plus importante du pays, confirmant l'utilisation continue de la chaîne d'îles pour des mouvements de grande envergure. En outre, les statistiques de saisies maritimes pour l'année 2025 révèlent des incidents récurrents et des signes de préparatifs logistiques liés au trafic à Sainte-Lucie ainsi qu'en Dominique. Ces indicateurs confirment la persistance d'activités de transit, de transbordement et de relais au sein des Petites Antilles centrales.

La Martinique et la Guadeloupe agissent, pour leur part, comme des passerelles de haute importance stratégique, tirant parti de la fréquence des liaisons aériennes et maritimes directes avec la France métropolitaine et les grands centres logistiques européens. Les interceptions régulières sur ce corridor témoignent de son exploitation constante par les réseaux. À titre d'exemple, la saisie de 2,7

CARTE THERMIQUE DES ACTIVITÉS MARITIMES 2025

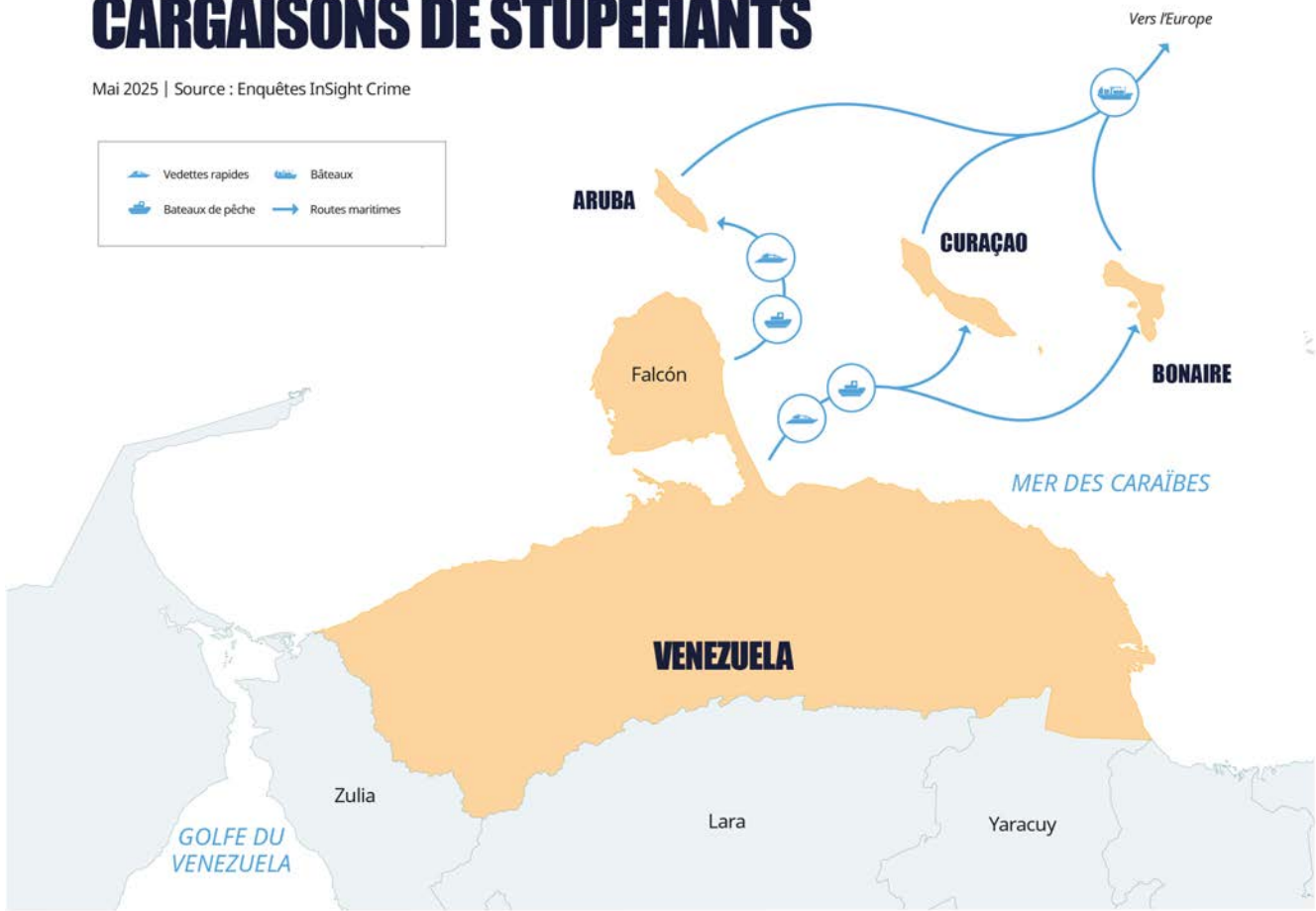


tonnes de cocaïne effectuée au port du Havre en mars 2024, en provenance de Guadeloupe, illustre la manière dont les Antilles françaises sont utilisées pour infiltrer la drogue dans les flux commerciaux légaux vers l'Europe. Les autorités françaises de lutte contre le narcotrafic continuent d'enregistrer des saisies maritimes massives, se comptant en plusieurs tonnes, dans la zone opérationnelle des Antilles. L'une de ces opérations récentes a notamment permis l'interception de 9 tonnes de cocaïne, débouchant sur le déferrement des suspects devant la justice à Fort-de-France, en Martinique. Cette tendance correspond à l'utilisation continue des voies de fret maritime et de transport aérien de passagers comme méthodes complémentaires pour acheminer la cocaïne vers la France métropolitaine et l'Europe en général.

Les Îles Vierges britanniques (BVI) occupent également une place de choix dans la dynamique régionale du trafic, servant d'espace de routage et de dissimulation pour les flux dirigés vers les États-Unis et l'Europe. En décembre 2025, les autorités ont fait état de la saisie de 772,4 kg de cocaïne dans les eaux des Îles Vierges, accompagnée de plusieurs arrestations, ce qui témoigne de l'utilité persistante de ce territoire au sein de l'environnement criminel du nord-est des Caraïbes. Parallèlement, le service de l'Air et de la Marine des douanes américaines (CBP) a signalé sa participation à une interception maritime internationale dans la zone des BVI en juin 2025. Cette opération, qui a mené à la saisie de 1 440 kg de cocaïne, souligne l'importance stratégique de ce corridor pour les activités d'interdiction maritime liées aux États-Unis.

FALCÓN ET LES DÉPARTS DE CARGAISONS DE STUPÉFIANTS

Mai 2025 | Source : Enquêtes InSight Crime



Aruba, Bonaire et Curaçao

La cocaïne arrive sur les îles d’Aruba, Bonaire, Curaçao (ABC) et Saint-Martin principalement par voie terrestre et maritime depuis la Colombie et le Venezuela. Les îles ABC se trouvent à environ 56 à 80 kilomètres au nord de la côte vénézuélienne. Elles servent de point de transit pour le transbordement de la cocaïne provenant de Colombie et du Venezuela vers le nord.

Les livraisons suivent généralement le « système des fourmis », caractérisé par l’arrivée et le départ de la cocaïne en petites quantités fractionnées. L’une des méthodes les plus répandues pour approvisionner les îles ABC consiste à dépêcher des pêcheurs en mer pour récupérer la drogue issue de cargaisons plus importantes. Cette marchandise est soit collectée sur l’Isla de Aves — un territoire vénézuélien isolé à environ 610 kilomètres au nord du continent — soit récupérée via des largages retardés en pleine mer. Dans

ce dernier cas, des navires de plus grande taille immergent des stocks de cocaïne géolocalisés par GPS, permettant à d’autres embarcations de venir les repêcher ultérieurement plutôt que de procéder à un transbordement immédiat et risqué.

La cocaïne à destination de Saint-Martin transite fréquemment par le banc de Saba, un atoll sous-marin des Caraïbes néerlandaises situé à environ deux heures de navigation au sud de l’île. Cette zone est fréquentée par divers types d’embarcations, notamment des bateaux de plaisance, de pêche ou des vedettes rapides. Ces dernières sont utilisées pour acheminer la drogue directement depuis le Venezuela, tandis que d’autres navires partis de Saint-Martin rejoignent en mer des cargaisons vénézuéliennes plus massives remontant vers le nord.

En Colombie, les réseaux criminels emploient

des modes opératoires semblables. Des conteneurs chargés dans les grands ports du pays, comme celui de Carthagène, transportent la marchandise vers les îles. Par voie maritime, la cocaïne a notamment été dissimulée dans des cargaisons de fleurs exportées de Colombie vers Aruba et Curaçao, avant de poursuivre leur trajet vers les Pays-Bas. Les trafiquants ont également recours à des bateaux rapides pour rallier les îles ABC ; l’un d’eux a d’ailleurs été intercepté au début de cette année au large de La Guajira alors qu’il faisait route vers Curaçao.

Enfin, sur le plan aérien, l’existence de vols directs entre Medellín, Aruba et Curaçao facilite le transport de stupéfiants via des passeurs humains. Ces derniers ont recours à l’ingestion de petites quantités de drogue, une méthode pratiquée par ceux que l’on appelle communément les « avaleurs ».

ITINÉRAIRES DES TERRITOIRES D’OUTRE-MER DE L’UE VERS L’EUROPE

Depuis les îles ABC, la cocaïne est le plus souvent transportée vers les Pays-Bas soit par des vols commerciaux, soit par des conteneurs maritimes utilisant la méthode « rip-on/off ».

Il existe un flux permanent de conteneurs vers les Pays-Bas, alimenté notamment par les déménagements de ressortissants néerlandais ; ces cargaisons sont particulièrement exposées aux risques de “contamination” par les trafiquants. Des envois de plus grande envergure ont également été identifiés vers le Royaume-Uni. À ce titre, la plus importante saisie de cocaïne jamais réalisée en Irlande a été découverte à bord du cargo panaméen MV Matthew. Ce navire avait appareillé de Curaçao, confirmant que l’île peut, dans certains cas, servir de zone de stockage ou de point d’expédition pour des volumes massifs de drogue.

Par voie aérienne, des vols commerciaux relient directement et indirectement Aruba, Bonaire, Curaçao et Sint-Maarten à Amsterdam. Depuis Saint-Martin, il existe également des vols directs vers Paris. Dans l’ensemble, il existe davantage de preuves de trafic aérien via des passeurs

de drogue par voie orale depuis Saint-Martin que depuis les autres îles ABC. Les trafiquants commencent souvent par transporter 5 kilogrammes, puis augmentent la quantité en cas de succès. Récemment, il a été constaté une augmentation du nombre de passeurs voyageant de Saint-Martin vers la France, y compris des personnes provenant de Curaçao à bord de vols directs vers Paris. Cela suggère qu’il existe probablement des caches de cocaïne sur l’île, qui sont ensuite transportées en plus petites quantités. Bien que les signalements soient moins fréquents sur les autres îles, des passeurs ont été observés à Curaçao et à Bonaire. À Curaçao, la plupart des passeurs proviennent de Saliña et Sioux, des quartiers situés près de l’aéroport.

De petits bateaux de plaisance ont également été associés au trafic. À Curaçao, on découvre parfois de petits avions Cessna utilisés pour le trafic de drogue.

Par voie maritime, le port de Rotterdam constitue l’une des principales destinations de la cocaïne dissimulée dans des conteneurs. Les cargaisons les plus importantes proviennent fréquemment de Curaçao. Certaines saisies laissent penser que les stupéfiants sont parfois transbordés en mer sur des embarcations de plus petite taille. Ce mode opératoire a notamment été observé lors de l’opération ayant conduit à l’interception du navire panaméen MV Matthew, au cours de laquelle deux individus ont été arrêtés à bord d’un chalutier qui se dirigeait vers un point de rendez-vous avec le cargo.

ITINÉRAIRES ALTERNATIFS

Les îles ABC ainsi que Sint-Maarten enregistrent par ailleurs un afflux important de migrants en situation irrégulière en provenance du Venezuela. Les embarcations utilisées pour ces traversées sont régulièrement détournées à des fins de trafic d’armes et de stupéfiants vers les îles.

La cocaïne est souvent fractionnée en petites quantités et acheminée d’île en île avant d’être expédiée vers l’Europe. Bonaire a ainsi été identifiée comme un point de transit stratégique

entre Curaçao et le Venezuela.

Depuis Saint-Martin, des organisations colombiennes et vénézuéliennes recrutent des capitaines dominicains afin d'acheminer d'importants volumes de cocaïne vers Porto Rico, la République dominicaine et les îles Vierges américaines.

Par voie aérienne, des pilotes mexicains ont utilisé Bonaire et Aruba comme escales avant de rejoindre le Venezuela ou la Colombie pour charger de la cocaïne, puis poursuivre vers des pays d'Afrique de l'Ouest, notamment la Sierra Leone et la Guinée-Bissau. De jeunes pilotes, principalement colombiens ou mexicains, sont recrutés par les organisations criminelles, lesquelles obtiendraient frauduleusement des licences de vol – normalement conditionnées à plusieurs centaines d'heures de formation et représentant un coût élevé. Il a été établi que des avions privés ont décollé de Curaçao à destination du Venezuela afin d'y charger des stupéfiants, avant de poursuivre vers l'Amérique centrale ou d'autres destinations caribéennes, telles que les Bahamas et les îles Vierges américaines.

RÉSEAUX CRIMINELS

ACTEURS NATIONAUX

Les No Limit Soldiers (NLS) ont longtemps constitué la principale organisation criminelle originaire des îles ABC. Initialement formé comme gang de quartier à Willemstad (Curaçao), le groupe s'est progressivement structuré en organisation de trafic de stupéfiants. Au début des années 2000, ses dirigeants ont établi une route vers les Pays-Bas, d'abord via des passeurs, puis en organisant des expéditions de cocaïne de plus en plus importantes. En 2012, le NLS a notamment dissimulé de la cocaïne dans les ailes d'avions reliant Curaçao aux Pays-Bas, avec la complicité de personnels aéroportuaires corrompus dans les deux pays.

Parmi ses principaux dirigeants figuraient Shurendy « Tyson » Quant et son bras droit Urvin Wawoe, alias « Nuto », qui ont joué un rôle déterminant dans la transformation du groupe

en réseau transnational. Ils s'appuyaient sur plusieurs « lieutenants » ou « soldats », ainsi que sur un cercle élargi d'affiliés agissant souvent comme contractants indépendants. Les deux principaux dirigeants ont depuis été arrêtés.

Le NLS faisait également appel à des individus ou à de petits groupes criminels pour assurer sa protection. À Curaçao, les gangs locaux « Army » et « Gaza » auraient ainsi été mobilisés. Des éléments indiquent également une infiltration ou une corruption de membres des forces de sécurité ; à Aruba, un garde-côte a notamment été associé aux activités logistiques du groupe.

À Aruba, les groupes criminels locaux se présentent essentiellement sous la forme de petites structures agissant comme sous-traitants de réseaux internationaux plus importants. On y recense une centaine de petits groupes, généralement dépourvus du niveau d'organisation et de sophistication nécessaire pour opérer à l'échelle internationale. Bonaire ne semble pas compter de gangs structurés d'envergure. À Sint-Maarten, des groupes tels que le Dutch Quarter Gang (DQG) et Nobody is Safe (NBS) sont actifs, mais leurs activités relèvent principalement des vols à main armée plutôt que du trafic international de stupéfiants.

ACTEURS ÉTRANGERS

Des acteurs criminels européens ont également été arrêtés à Aruba ou impliqués dans des expéditions de cocaïne depuis l'île. En 2023, une organisation criminelle originaire des Balkans a été démantelée, conduisant à 13 arrestations en Serbie. Cette structure a été liée à une saisie de cinq tonnes de cocaïne en 2020 à bord d'un cargo à destination de la Grèce, dont l'équipage monténégrin avait été arrêté à Aruba.

À Curaçao, certains acteurs disposent de liens familiaux aux Pays-Bas, facilitant les opérations de trafic et l'infiltration de réseaux corrompus dans les ports de destination. En septembre 2021, un individu identifié comme « Gregory F. » a été interpellé à Curaçao pour trafic international de stupéfiants. Résidant entre les Pays-Bas et le Suriname, il était titulaire d'un passeport néerlandais.

GUYANA, SURINAME ET GUYANE FRANÇAISE : LES CARAÏBES SUD-AMÉRICAINES

Le Guyana, le Suriname et la Guyane française constituent des points de transit stratégiques dans l'acheminement de la cocaïne vers l'Europe. Situés le long de la façade nord de l'Amérique du Sud, ces territoires permettent le stockage temporaire de cargaisons en provenance du Venezuela avant leur réexpédition vers le nord ou l'est, notamment vers le Brésil et l'Afrique de l'Ouest.

Le Suriname et le Guyana entretiennent respectivement des liens historiques, commerciaux et migratoires avec les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Ces connexions économiques s'accompagnent de réseaux familiaux et diasporiques que les organisations criminelles exploitent pour faciliter la distribution de cocaïne sur les marchés européens. La proximité géographique avec le Venezuela implique que toute évolution des routes de trafic dans ce pays a un impact direct sur la dynamique régionale. Des éléments indiquent par ailleurs que le Guyana et le Suriname ont pu être utilisés comme points de départ de navires semi-submersibles à destination de l'Europe.

ITINÉRAIRES

ITINÉRAIRES DE L'AMÉRIQUE DU SUD VERS LES CARAÏBES SUD-AMÉRICAINES

La cocaïne pénètre principalement au Guyana par voie terrestre depuis le Venezuela, ou par voie aérienne depuis la Colombie et le Brésil. Les autorités ont signalé une hausse significative des saisies en provenance du Venezuela, avec un record de 4,4 tonnes interceptées en août 2024, suggérant un rôle croissant du pays comme plateforme de transit.

La drogue arrive fréquemment par avion sur des pistes clandestines situées dans

l'intérieur du pays, notamment dans la région d'Essequibo, avant d'être acheminée par route vers Georgetown. Elle peut également être dissimulée dans des cargaisons légitimes transportées par vols commerciaux ou privés, convoyée par des passeurs (« mules ») ou expédiée via les services postaux.

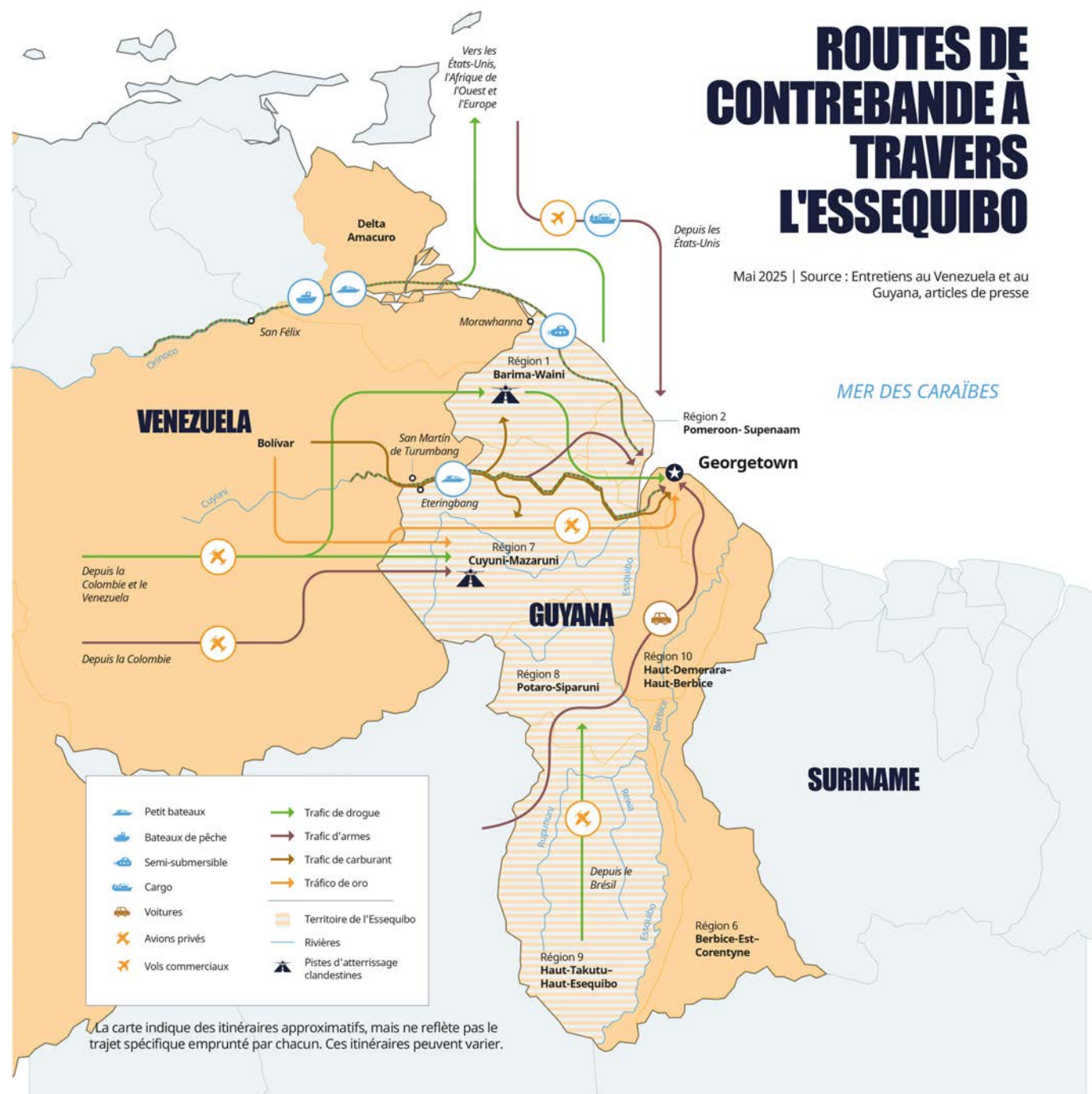
Le boom pétrolier et le développement rapide des infrastructures — notamment routières, avec une meilleure connexion au Brésil, et portuaires — pourraient accroître les vulnérabilités logistiques et offrir de nouvelles opportunités aux trafiquants.

Par voie maritime et fluviale, plusieurs axes relient le Venezuela au Guyana :

- Le fleuve Curuni relie l'État vénézuélien de Bolívar à la région 7 du Guyana, deux zones à forte activité minière.
- L'Orénoque, qui se jette dans l'Atlantique dans l'État de Delta Amacuro, proche de la frontière guyanaise.
- Le fleuve Barima permet un accès direct à la région 1 du Guyana.
- Le fleuve Pomeroon constituerait également un axe d'acheminement vers Supenaam, avant un transit via l'Essequibo.

Il n'est pas établi avec certitude si ces voies sont principalement utilisées pour la cocaïne ou davantage pour d'autres formes de contrebande (notamment les armes). Toutefois, la découverte répétée de chantiers clandestins de semi-submersibles à Delta Amacuro (depuis 2009) et d'un « narco-sous-marin » en 2023 dans l'Orénoque suggère une capacité logistique avancée dans la zone.

Des semi-submersibles ont également été découverts en zone forestière à proximité de la frontière. Une saisie record de 3,6 tonnes de cocaïne a été réalisée dans ce secteur, bien que la fréquence d'utilisation de ces embarcations reste incertaine.



Au Suriname, les modes opératoires sont similaires. La cocaïne arrive principalement par avion sur des pistes clandestines situées dans l'intérieur forestier du pays, notamment dans la région de Tafelberg. Les pistes d'Apure, au Venezuela, sont identifiées comme des points de départ fréquents.

En avril 2025, le ministre de la Justice et de la Police a indiqué qu'entre 400 et 600 atterrissages ou largages de drogue auraient lieu chaque année, soit en moyenne une à deux

livraisons quotidiennes sur des pistes illégales. En décembre 2024, 170 paquets de cocaïne ont été découverts sur le site d'un crash aérien dans la région de Stondansi.

Alors que, dans les années 2000, les arrestations de passeurs sur vols commerciaux étaient quasi quotidiennes, les trafiquants semblent aujourd'hui privilégier des cargaisons de plus grande ampleur.

La cocaïne arrive également par voie maritime depuis le Brésil, notamment via des goélettes qui accostent le long du littoral ou des fleuves, avant un acheminement routier vers Paramaribo. Le fleuve Maroni, frontière naturelle avec la Guyane française, constitue un axe stratégique pour le transit vers d'autres destinations.

Le fleuve Maroni est également un point névralgique de l'orpaillage illégal au Suriname et en Guyane française. Des commerces situés sur la rive surinamaïse servent de centres logistiques pour les mineurs clandestins, principalement brésiliens. Nombre de ces établissements seraient contrôlés par des opérateurs d'origine chinoise, fournissant équipements miniers (dragues, moteurs), biens de consommation courante et mercure.

Le mercure utilisé dans l'exploitation aurifère illégale entre fréquemment en Guyane française via le Suriname. L'or extrait illégalement est ensuite introduit en contrebande au Suriname, où il est recyclé dans le circuit commercial par falsification de documents ou via des mécanismes d'auto-déclaration, et par mélange avec de l'or d'origine légale.

L'or est ensuite transporté par avion vers Paramaribo, consolidé, puis exporté principalement vers Amsterdam avant d'être redistribué vers des marchés du Moyen-Orient.

ROUTES DE L'AMÉRIQUE DU SUD ET DES CARAÏBES VERS L'AFRIQUE DE L'OUEST ET L'EUROPE

Historiquement point de transit vers les États-Unis, le Guyana est désormais davantage orienté vers l'Afrique de l'Ouest et l'Europe. Après acheminement vers Georgetown, la cocaïne est dissimulée dans des conteneurs maritimes, souvent selon la méthode du « rip-on/rip-off », consistant à insérer la drogue dans une cargaison légitime à l'insu de l'expéditeur.

Des cargaisons de riz, de bauxite et de rhum ont été utilisées à cette fin. Le développement du port en eau profonde de Berbice pourrait

renforcer l'attractivité du pays comme plateforme d'exportation illicite.

Des quantités plus modestes sont transportées par voie aérienne via des passeurs humains. Des vols directs existent entre Georgetown et Amsterdam.

Depuis Paramaribo, la cocaïne est exportée dans des conteneurs, souvent dissimulée dans leur structure interne. Les principaux produits d'exportation — riz, bois (environ 80 % des exportations) et poisson congelé — ont tous été exploités pour le trafic.

En 2019, 2,3 tonnes de cocaïne ont ainsi été saisies dans une cargaison de riz en transit vers l'Europe via la Guadeloupe.

Le trafic aérien repose principalement sur des passeurs, bien que des cargaisons aient également été dissimulées directement dans des appareils. Il a également été observé que de la cocaïne est laissée au large des côtes surinamaises afin d'être récupérée en mer par des navires après inspection portuaire. Des vedettes rapides ont été interceptées alors qu'elles tentaient de charger de la drogue sur des bateaux de pêche ou des chalutiers.

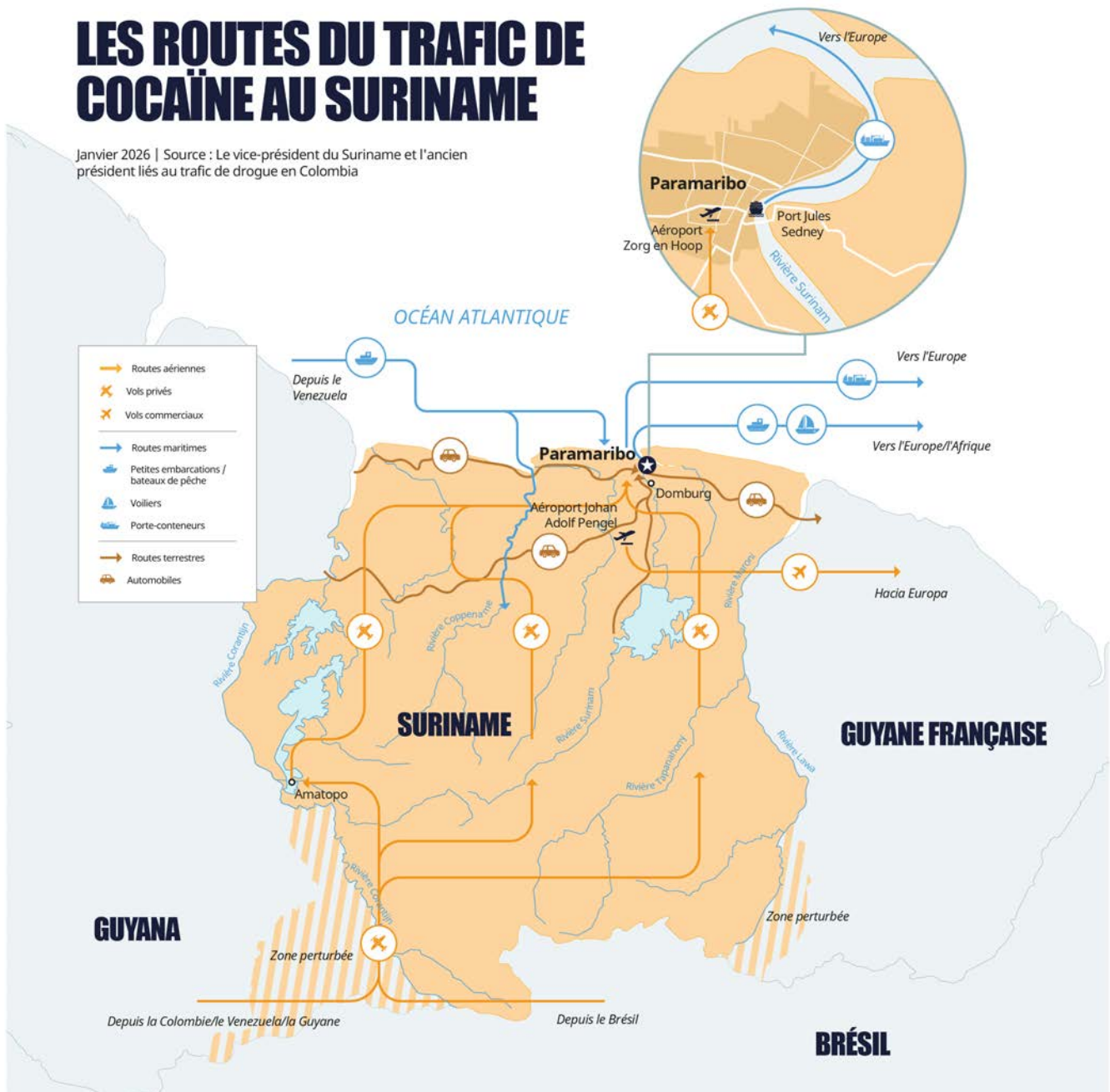
Le recours aux passeurs en provenance d'Amérique du Sud et des Caraïbes vers l'Union européenne demeure significatif. L'Espagne, la France et les Pays-Bas sont particulièrement concernés en raison de leurs liaisons aériennes directes avec la région.

En France, les saisies aéroportuaires ont augmenté de 81,9 % entre 2023 et 2024, atteignant plus de 2 tonnes. Les principales origines en 2024 étaient la Martinique (1 019 kg, +269 %), le Brésil (555 kg) et la Guyane française (279 kg).

Aux Pays-Bas, les saisies à Schiphol sont passées de 2,25 tonnes en 2023 à 2,36 tonnes en 2024, puis à 824 kg en 2025, dont environ 63 % en provenance des Caraïbes. La baisse observée en 2025 (-65 %) serait liée à un renforcement des contrôles.

LES ROUTES DU TRAFIC DE COCAÏNE AU SURINAME

Janvier 2026 | Source : Le vice-président du Suriname et l'ancien président liés au trafic de drogue en Colombia



En Espagne, bien que les données aéroportuaires soient fragmentées, la Guardia Civil a saisi 6,36 tonnes de cocaïne en 2024 (mules et cargaisons confondues).

Par voie maritime, Rotterdam et Anvers constituent les principaux points d'entrée de la cocaïne en provenance du Guyana et du Suriname. La France est également fortement concernée, notamment via les ports de Marseille, Dunkerque et Le Havre.

La Guyane française et le Suriname jouent un rôle majeur dans l'approvisionnement du marché français. En 2022, 55 % des saisies de cocaïne entrant en France métropolitaine (14 tonnes) provenaient des Antilles françaises ou de la Guyane française. Le Suriname a par ailleurs constitué le principal pays de départ de la cocaïne entrant en France en 2020.

Par voie aérienne, Amsterdam et Paris représentent des hubs majeurs. Des vols directs relient Paramaribo et Georgetown à

Amsterdam, ainsi que Cayenne à Paris.

RÉSEAUX CRIMINELS

ACTEURS NATIONAUX EN AMÉRIQUE DU SUD ET DANS LES CARAÏBES

Au Guyana, les gangs locaux opèrent essentiellement à l'échelle nationale et jouent un rôle de soutien aux réseaux liés au trafic de stupéfiants, en fournissant principalement des « hommes de main ». Leurs liens avec les syndicats criminels multinationaux demeurent limités. Ces groupes, communément appelés « crews », sont faiblement structurés, dépourvus de leadership clairement identifié et se constituent souvent de manière opportuniste pour commettre des infractions ponctuelles. Ils sont rarement impliqués dans des formes graves de criminalité organisée, et la majorité des actes de violence enregistrés dans le pays ne semble pas directement liée au crime organisé transnational.

La figure la plus emblématique du narcotrafic guyanais demeure Shaheed « Roger » Khan. Celui-ci a exporté des tonnes de cocaïne vers les États-Unis et l'Europe après avoir noué des contacts avec des acteurs criminels colombiens. Il aurait blanchi les profits issus de ses activités via des entreprises implantées au Guyana. Arrêté au Suriname en 2006, il a été libéré en 2019. À ce stade, il n'existe pas d'éléments publics confirmant une reprise de ses activités, et aucun trafiquant n'a depuis atteint une influence comparable.

Des intermédiaires locaux facilitent toujours les expéditions de cocaïne, notamment par la corruption d'agents des douanes de rang subalterne. Les autorités ont par ailleurs condamné plusieurs individus pour coordination logistique d'envois de drogue.

Au Suriname, la configuration criminelle diffère sensiblement. Des rapports font état de l'existence de réseaux de trafic de haut niveau, structurés et sophistiqués. On estime qu'au moins quatre à cinq organisations criminelles dotées d'une organisation entrepreneuriale opèrent dans le pays, coopérant entre elles.

Contrairement au Guyana, certaines fusillades et certains vols enregistrés au Suriname sont directement liés au trafic de stupéfiants.

Des acteurs du secteur privé et des hommes d'affaires sont également impliqués, à la fois dans l'exploitation aurifère et dans le trafic de drogue. Ramchender « Radj » Oedit, homme d'affaires surinamais dont la société exerçait des activités à Curaçao et aux Pays-Bas, a été condamné en 2023 à 12 ans d'emprisonnement. Cette condamnation a fait suite à la saisie, en mars 2018, d'un avion transportant 488 kg de cocaïne sur sa propriété dans le district de Saramacca.

ACTEURS ÉTRANGERS EN AMÉRIQUE DU SUD ET DANS LES CARAÏBES

Au Guyana, des réseaux criminels transnationaux sont impliqués dans la contrebande d'or, de cocaïne et d'êtres humains. Leurs interactions avec les structures de type gangs locaux restent limitées et se traduisent principalement par le recrutement ponctuel d'individus locaux pour des tâches d'exécution.

S'agissant d'autres formes de criminalité, des groupes vénézuéliens franchissent régulièrement la frontière pour commettre des vols ou extorquer des mineurs. Par ailleurs, le groupe armé colombien ELN prélève des « taxes » sur les contrebandiers et exerce un contrôle sur plusieurs sites d'exploitation aurifère illégale situés à proximité de la frontière guyanaise, notamment dans les municipalités de Casacoima et Antonio Díaz, dans le delta de l'Amacuro.

Des acteurs européens sont également impliqués dans le trafic de drogue au Guyana. Vitesh Jamnapersad Guptar, ressortissant néerlandais exploitant un centre commercial à Georgetown, a été arrêté dans la capitale, soupçonné d'être affilié à la 'Ndrangheta italienne, l'une des plus puissantes organisations mafieuses mondiales. Cette organisation aurait mis en place un trafic de plusieurs millions d'euros, acheminant jusqu'à 200 kg de cocaïne depuis le Brésil, le Guyana et

la Colombie vers Rotterdam et Anvers. Gupta aurait été recherché entre janvier 2015 et juin 2018 pour sa participation présumée aux activités de la 'Ndrangheta.

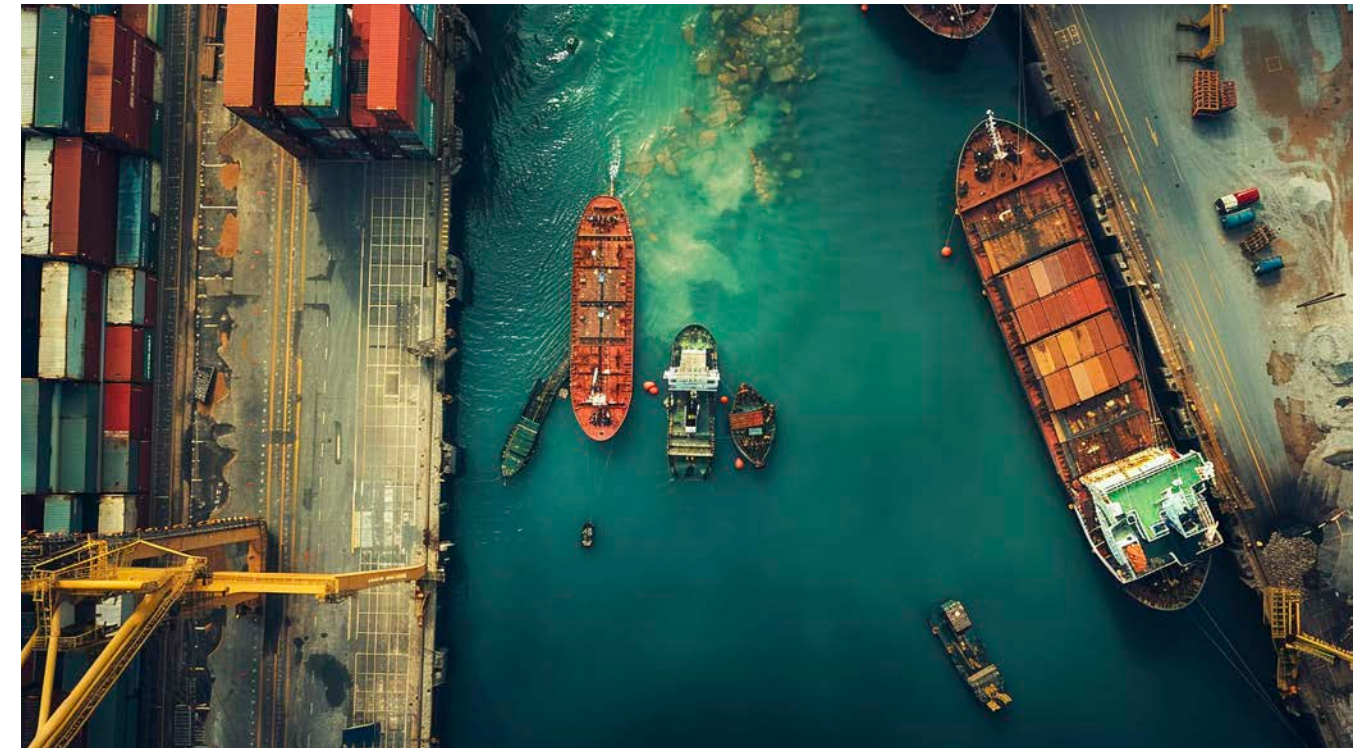
Par ailleurs, certaines entreprises portugaises et indiennes seraient liées à des activités connexes au trafic de drogue, suggérant l'implication, au moins partielle, d'acteurs économiques internationaux de haut niveau.

Au Suriname, des trafiquants étrangers — principalement colombiens — collaborent avec des acteurs locaux et recrutent des ressortissants surinamais pour assurer le transport de la cocaïne. Toutefois, la présence colombienne sur le territoire ne semble pas particulièrement structurée ni dominante.

Les organisations criminelles néerlandaises entretiendraient des liens étroits avec le crime organisé dans la sphère néerlandophone du Suriname, comme l'illustrent plusieurs arrestations d'envergure. En septembre 2021, Gregory F., ressortissant néerlandais, a ainsi été interpellé à Curaçao pour trafic international de stupéfiants.

En Guyane française, des fonctionnaires présumés corrompus faciliteraient l'acheminement de cocaïne vers d'autres territoires de la Caraïbe française ainsi que vers des ports métropolitains tels que Dunkerque, Marseille et Le Havre. Ces pratiques ont été mises en lumière à la suite de plusieurs enquêtes consécutives à des saisies de centaines de kilogrammes de cocaïne au départ de la Martinique ou du port de Dégrad-des-Cannes.

Le musicien surinamais Joel Martinus, alias « Bordo », a récemment été condamné en France pour son implication dans un réseau criminel qui acheminait de la cocaïne depuis la Guyane française vers la métropole au moyen de passeurs empruntant des vols à destination des aéroports parisiens d'Orly et de Roissy.



CONCLUSIONS

Autrefois principalement orientées vers le marché des États-Unis, les Caraïbes se sont progressivement imposées comme un maillon central et particulièrement flexible de la chaîne d'approvisionnement transatlantique de cocaïne. Leur position géographique stratégique, la densité de leurs connexions maritimes et aériennes ainsi que leurs liens politiques, économiques et humains étroits avec l'Europe en font aujourd'hui un espace clé du trafic mondial. L'écosystème criminel qui s'y déploie se distingue par sa grande capacité d'adaptation. Plutôt que de reposer sur des cartels hiérarchisés et centralisés, le trafic dans la région est dominé par des réseaux décentralisés et transactionnels. Les producteurs sud-américains, principalement colombiens, assurent l'approvisionnement en cocaïne, tandis que des courtiers internationaux — souvent originaires d'Europe et des Balkans occidentaux — coordonnent la logistique, le financement, la corruption et le transport, sans nécessairement manipuler directement la drogue. Les groupes criminels locaux interviennent comme sous-traitants, en prenant en charge la réception, le stockage et l'expédition des cargaisons. Cette organisation souple permet aux réseaux de modifier rapidement leurs itinéraires, leurs méthodes et

leurs partenariats lorsqu'ils sont confrontés à une pression accrue des forces de l'ordre.

La géographie, les infrastructures et la diversité économique de la région offrent aux trafiquants une pluralité de modes opératoires sans équivalent. La cocaïne circule dans des conteneurs commerciaux, à bord de vedettes rapides, de bateaux de pêche, de yachts, de semi-submersibles, par vols commerciaux, avions privés ou via des passeurs humains. Les conteneurs demeurent le moyen le plus rentable pour l'acheminement de volumes importants vers l'Europe, en particulier via des ports à fort trafic où les flux massifs de marchandises facilitent la dissimulation. Les petites embarcations et l'aviation légère garantissent une mobilité régionale et une grande flexibilité opérationnelle, tandis que les semi-submersibles permettent de plus en plus souvent des traversées transatlantiques directes. Cette diversification des méthodes assure la résilience du système : lorsque l'une d'elles devient plus risquée, les organisations criminelles se réorientent vers d'autres options, comme l'illustrent les adaptations observées à la suite des opérations navales américaines dans la région.

Au sein du corridor sud des Caraïbes, deux dynamiques complémentaires se dégagent. D'une part, les îles caribéennes fonctionnent comme des points de transit et de consolidation avant l'exportation vers l'Europe. La République dominicaine s'impose comme la principale plateforme de transbordement en raison de ses ports en eau profonde, de ses liaisons maritimes directes avec les grands ports européens et de l'ampleur de son trafic conteneurisé, qui permet de dissimuler des cargaisons illicites dans des flux commerciaux licites. Les territoires d'outre-mer français et néerlandais, tels que Curaçao, Aruba, Saint-Martin ou la Martinique, présentent une vulnérabilité particulière en raison de leur accès direct au marché européen, parfois dans des cadres juridiques et douaniers spécifiques. D'autre part, les Caraïbes sud-américaines — Guyana, Suriname et Guyane française — constituent un espace de départ croissant pour les expéditions vers l'Europe et l'Afrique

de l'Ouest, profitant de contrôles frontaliers limités, de réseaux fluviaux étendus, de pistes clandestines en zone forestière et d'un accès direct à l'Atlantique.

Le Venezuela occupe une position centrale dans cette architecture régionale. Sa proximité avec les zones de production colombiennes, la corruption structurelle affectant certaines institutions et l'environnement permissif dont bénéficient des groupes armés tels que l'ELN, ainsi que certains segments des forces armées, en font une plateforme majeure de redistribution. La cocaïne circule depuis le Venezuela vers les îles voisines, Trinité-et-Tobago et les Caraïbes sud-américaines. Si les déploiements navals et les opérations d'interdiction ont perturbé certains axes, notamment ceux empruntés par les vedettes rapides, rien n'indique une diminution durable des flux à destination de l'Europe. Les organisations criminelles ont démontré leur capacité à réorienter rapidement leurs expéditions vers des routes terrestres, fluviales, aériennes ou maritimes alternatives.

La corruption demeure un facteur structurant à toutes les étapes de la chaîne logistique, en particulier dans les ports et les aéroports, tandis que la pauvreté et les perspectives économiques limitées dans certaines communautés côtières et insulaires alimentent un réservoir constant de facilitateurs locaux. Le corridor sud des Caraïbes ne doit donc pas être envisagé comme un ensemble figé d'itinéraires, mais comme un système fluide et évolutif, façonné par la pression sécuritaire, l'instabilité politique et la demande du marché européen. Des réponses efficaces nécessitent un renforcement soutenu de la coopération internationale, un partage accru et opérationnel du renseignement, des stratégies ciblées de lutte contre la corruption et une attention particulière aux facteurs socio-économiques qui permettent aux réseaux de se reconstituer. À défaut d'une approche globale et structurelle, les Caraïbes continueront de constituer une porte d'entrée stratégique, adaptable et durable pour la cocaïne destinée à l'Europe.





EL PACCTO 2.0

EU-LAC Partnership on justice and security