



EL PACCTO 2.0

EU-LAC Partnership on justice and security

LE COULOIR CENTRAMÉRICAIN : COMMENT LA PÈGRE RELIE LES RÉSEAUX CRIMINELS À L'EUROPE

SAN JOSE | PANAMA CITY | PARIS



Financé par l'Union européenne

Coordonné par :



Avec la direction et les contributions de :

Jeremy McDermott, cofondateur et co-directeur, InSight Crime

Marc Reina Tortosa, responsable exécutif senior, EL PACCTO 2.0

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

Razvan Budeanu, chef du secteur Opérations, Politiques et Projets, FRONTEx - Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes

Michael Jones, directeur exécutif, Agence de mise en œuvre de la CARICOM pour la criminalité et la sécurité

Révision effectuée par :

Emilie Breyne, Julia Baumeister et Sophie Bailly

Design :

Carlos Múgica

DOI: 10.5281/zenodo.20385167

Édition non commerciale
Septembre 2026

Ce document reflète uniquement les opinions des auteurs et non celles de l'Union européenne. Expertise France, EL PACCTO 2.0, FRONTEx et InSight Crime ne sont pas responsables des conséquences résultant de la réutilisation de cette publication.

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

INDEX

05 INTRODUCTION : LA DYNAMIQUE CRIMINELLE AUX MULTIPLES FACETTES DANS LE SUD DE L'AMÉRIQUE CENTRALE

07 PRINCIPAUX POINTS À RETENIR

09 DYNAMIQUE CRIMINELLE DANS LE SUD DE L'AMÉRIQUE CENTRALE : UN APERÇU GÉNÉRAL

- RÉSEAUX CRIMINELS
- PRINCIPAUX COULOIRS DE TRAFIC
- MÉTHODES UTILISÉES PAR LES RÉSEAUX CRIMINELS

14 ANALYSE PAR PAYS

- COSTA RICA
 - RÉSEAUX CRIMINELS
 - ACTIVITÉS ILLICITES : COULOIRS DE TRAFIC DE DROGUE
 - ACTIVITÉS ILLICITES : CRIMINALITÉ ENVIRONNEMENTALE
- PANAMA
 - RÉSEAUX CRIMINELS
 - ACTIVITÉS ILLICITES : COULOIRS DE TRAFIC DE DROGUE
 - ACTIVITÉS ILLICITES : BLANCHIMENT D'ARGENT
 - ACTIVITÉS ILLICITES : CRIMINALITÉ ENVIRONNEMENTALE

47 ACCENT SUR LES GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT DES PORTS

- COSTA RICA 47
- PANAMA 50

54 CONCLUSIONS

INTRODUCTION : LA DYNAMIQUE CRIMINELLE AUX MULTIPLES FACETTES DANS LE SUD DE L'AMÉRIQUE CENTRALE

Coincée entre les producteurs de cocaïne sud-américains et les distributeurs mexicains et centraméricains, l'Amérique centrale occupe un nœud central dans la chaîne d'approvisionnement mondiale en cocaïne ainsi que dans les écosystèmes illicites du trafic de bois et d'espèces sauvages et le blanchiment d'argent. Longtemps orienté vers les États-Unis, le couloir centraméricain est devenu de plus en plus essentiel pour les expéditions qui atteignent maintenant l'Europe et au-delà.

Le couloir a pris forme dans les années 1980, lorsque les organisations de trafic de drogue (OTD) colombiennes ont commencé à déplacer la cocaïne vers le nord à travers l'Amérique centrale en direction des États-Unis. À l'époque, le Panama fonctionnait comme une plaque tournante logistique sous la protection de l'ancien dictateur Manuel Noriega, tandis que le Costa Rica fonctionnait comme une zone de transit passive avec une implication limitée des acteurs locaux.

La chute de Noriega et la fragmentation des principales OTD colombiennes dans les années 1990 ont permis aux trafiquants mexicains, européens et centraméricains d'élargir leur rôle dans les chaînes d'approvisionnement régionales. Bien que l'Europe soit restée un marché secondaire pendant des années, elle est devenue de plus en plus attrayante, en particulier depuis les années 2010, en raison de la hausse des prix et de la demande croissante. Ce changement a réorienté les flux de trafic vers les voies de navigation commerciales reliant directement les ports du Panama et du Costa Rica aux marchés européens. En outre, la hausse des prix de l'or depuis la pandémie de COVID-19 a incité les réseaux criminels opérant dans les deux pays à se diversifier dans l'exploitation minière illégale de l'or et, plus largement, dans différents crimes environnementaux : le trafic d'espèces sauvages et de bois, et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDR).

Les opérations de contrebande actuelles reposent sur un modèle de sous-traitance, dans lequel les réseaux centraméricains gèrent l'épine dorsale logistique du commerce : réception des cargaisons, stockage des marchandises illicites et coordination de leur mouvement via les systèmes portuaires. Ce rôle a permis aux acteurs locaux de consolider le contrôle sur les nœuds clés de la chaîne d'approvisionnement.

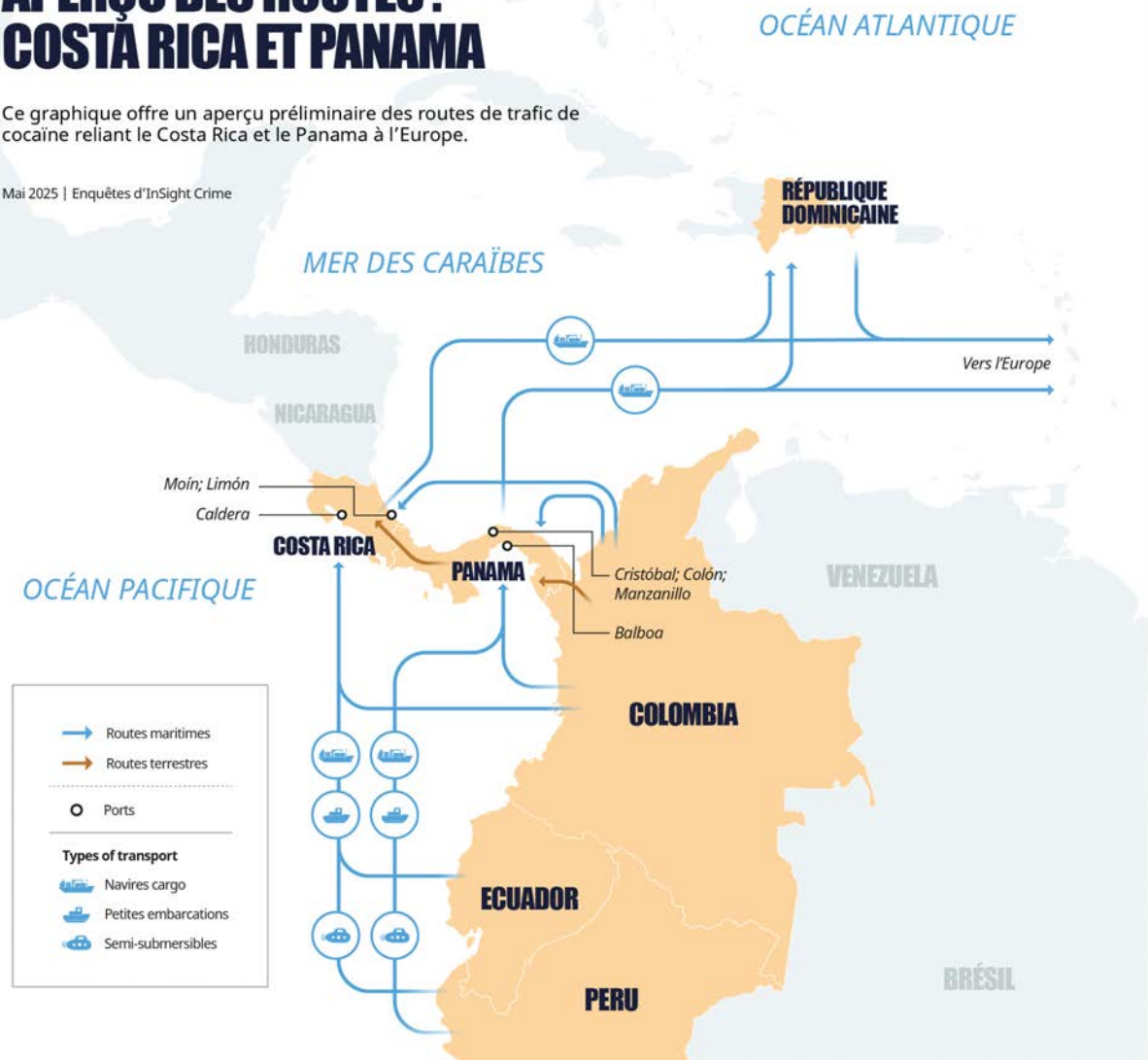
Au Panama, des groupes criminels exploitent la position du pays en tant que plaque tournante mondiale du transport maritime. Le canal de Panama offre un accès à deux océans, permettant aux trafiquants de transporter des cargaisons en grand volume entre les voies du Pacifique et de l'Atlantique. Des gangs nationaux se sont infiltrés dans les ports de Colón et de Panama pour dissimuler de la cocaïne (et du bois) dans des cargaisons légitimes à destination de l'Europe.

Le Costa Rica a suivi une trajectoire similaire, les gangs locaux élargissant leur rôle dans l'acheminement de la cocaïne, bien que les crimes environnementaux aient déjà eu une place importante dans la dynamique

APERÇU DES ROUTES :
COSTA RICA ET PANAMA

Ce graphique offre un aperçu préliminaire des routes de trafic de cocaïne reliant le Costa Rica et le Panama à l'Europe.

Mai 2025 | Enquêtes d'InSight Crime



criminelle du pays avant même que la violence liée à la drogue n’explose en 2023. Certains réseaux négocient désormais directement avec des fournisseurs colombiens et des agents publics corrompus. L’ouverture du terminal à conteneurs de Moín à Limón en 2019 a accéléré ce changement, augmentant le trafic de conteneurs sur la côte des Caraïbes et renforçant les liens commerciaux directs avec les principaux ports européens.

Le Panama et le Costa Rica figurent désormais parmi les points de départ les plus importants pour la cocaïne saisie en Europe. La concurrence pour le contrôle des ports et des zones de débarquement côtières a alimenté la violence entre les groupes criminels, en

particulier au Costa Rica, où les différends liés à la drogue augmenté le nombre d’homicides jusqu’à un niveau record.

Malgré une pression soutenue des forces de l’ordre et des saisies record, les flux de cocaïne vers l’Europe se sont poursuivis. Les réseaux de trafic se sont adaptés en affinant les méthodes de dissimulation au sein du commerce conteneurisé et en tirant parti de la corruption pour protéger les opérations.

Ce rapport analyse comment le couloir centraméricain est devenu une plaque tournante logistique clé pour approvisionner les marchés européens en cocaïne et autres marchandises illicites.

PRINCIPAUX
POINTS À
RETENIR

Le corridor centraméricain est un point de départ essentiel pour les expéditions de cocaïne vers l’Europe, reflétant l’évolution de la demande mondiale et le rôle continu du trafic conteneurisé. La contrebande dans la région est alimentée par des réseaux locaux sophistiqués, qui ont exploité leur contrôle sur l’accès aux ports pour obtenir une plus grande autonomie dans le trafic de drogues, d’or, de bois et d’autres marchandises illicites. Les points suivants sont à retenir sur la base de ce rapport :

- **Le transport de conteneurs est l’épine dorsale du corridor de cocaïne Amérique centrale-Europe.** L’ampleur du trafic de conteneurs crée un compromis entre la sécurité et l’efficacité commerciale dans des centres comme Colón et Limón, limitant ainsi les inspections approfondies. Les groupes criminels exploitent cette contrainte en inondant les flux de cargaison de cocaïne, en absorbant les saisies en tant que coût opérationnel et en adaptant régulièrement les méthodes de dissimulation pour surpasser l’application de la loi.
- **Les gangs de drogue locaux gagnent en autonomie dans la chaîne d’approvisionnement en cocaïne.** Des groupes tels que Bagdad et le Cartel del Caribe Sur ont tiré parti de l’augmentation des flux de drogue et du contrôle de l’accès au port pour gravir les échelons de la criminalité, cherchant à passer de la fourniture de services à la coordination des expéditions et aux rôles de propriété partielle.
- **Les barrières à l’entrée réduites augmentent la participation au commerce de la cocaïne.** L’abondance de cocaïne a permis aux opportunistes ayant des contacts dans le commerce maritime (souvent en dehors des organisations criminelles traditionnelles) d’entrer dans le commerce en introduisant de petits envois dans des flux de conteneurs légitimes.
- **La concurrence pour les routes**

d'exportation est à l'origine de la violence au Panama et au Costa Rica.

Colón, l'une des villes les plus violentes du Panama, s'inscrit dans un schéma de longue date de concurrence soutenue des gangs pour les infrastructures portuaires et les itinéraires de transbordement. Le Costa Rica est resté longtemps en dehors de cette dynamique, mais l'expansion du trafic lié à l'UE passant par Limón a rapidement transformé la ville en un épicentre de la violence liée à la drogue, bouleversant la stabilité relative du pays. Les groupes criminels utilisent les mêmes itinéraires pour transporter la drogue, le bois, la faune sauvage et l'or, ainsi que des méthodes similaires pour le blanchiment d'argent.

- **La corruption en tant que catalyseur.** Les récentes arrestations très médiatisées (notamment un ancien ministre de la sécurité accusé de liens avec les principaux réseaux de trafic) indiquent une pénétration croissante des institutions étatiques du Costa Rica, qui se sont longtemps distinguées en Amérique centrale pour leur résilience relative à la corruption. Au Panama, la corruption est systématique mais concentrée à des niveaux inférieurs, en particulier par l'infiltration de la police, des douanes et des autorités portuaires dans des centres tels que Colón.
- **La zone franche de Colón (ZFC) est un épicentre du blanchiment d'argent basé sur le commerce dans la région.** La ZFC est l'une des plus grandes zones franches au monde et permet aux réseaux criminels de convertir les produits de la drogue en marchandises commerciales grâce à des achats en vrac de produits, à la manipulation de la facturation et à des programmes de réexportation. Malgré les réformes réglementaires, on pense qu'il reste un nœud de blanchiment persistant dans les circuits commerciaux régionaux.
- **La criminalité environnementale gagne en importance en tant que source de revenus illicites.** L'exploitation minière

illégale et le trafic de bois remodelent la dynamique criminelle le long de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, et dans la région du Darien, y compris les zones du Panama habitées par des communautés autochtones. Le faible risque, l'absence de réglementations spécifiques et l'imbrication de l'exploitation minière illégale et légale entravent les enquêtes criminelles et facilitent la conversion d'avoirs criminels illicites en avoirs légitimes par le biais de l'exploitation minière légale, d'entreprises agricoles ou de la corruption d'agents publics.

- **La polycriminalité, principalement parmi les grands groupes criminels, est une caractéristique clé de la dynamique criminelle au Costa Rica et au Panama.** L'interconnexion entre le trafic de drogue, le trafic de migrants, l'exploitation minière illégale, le blanchiment d'argent et les meurtres sous contrat est courante dans les deux pays.

DYNAMIQUE CRIMINELLE DANS LE SUD DE L'AMÉRIQUE CENTRALE : UN APERÇU GÉNÉRAL

Le Costa Rica et le Panama partagent une vulnérabilité structurelle enracinée dans la géographie : des côtes étendues et difficiles à surveiller, des infrastructures portuaires de classe mondiale et la proximité des zones de production colombiennes en font des nœuds indispensables dans un couloir de trafic dont les volumes se sont développés parallèlement à la demande européenne croissante de cocaïne et de bois et à la culture record de la coca dans la région andine.

La corruption institutionnelle a accéléré la consolidation criminelle dans les deux pays : les réseaux de trafic du Panama compromettent systématiquement les agents des douanes, les responsables de la sécurité portuaire et la police. De plus, la divulgation en 2025 de l'implication d'un ancien ministre de la sécurité comme coordinateur d'un narco-réseau régional au Costa Rica a révélé à quel point la pénétration de l'État avait atteint les plus hauts échelons du gouvernement.

Cependant, les trajectoires de violence divergent de manière significative. Alors que les factions dominantes du Panama donnent la priorité au contrôle logistique de l'expansion territoriale, ce qui entraîne une violence relativement ciblée ; Le Costa Rica a connu une forte escalade des taux d'homicides alors que des réseaux concurrents contestent le contrôle des points d'accès portuaires à Limón et de plus en plus à Puntarenas.

RÉSEAUX CRIMINELS

Alors que le Panama et le Costa Rica fonctionnent comme des centres de transbordement essentiels dans le commerce international de la cocaïne, ainsi que comme des centres importants pour la criminalité environnementale et le blanchiment d'argent, les architectures criminelles qui sous-tendent le rôle de chaque pays dans la chaîne d'approvisionnement divergent sur des aspects structurels et opérationnels majeurs.

Le paysage criminel du Panama est dominé par deux factions nationales bien enracinées,

Bagdad et Calor Calor, dont les origines de gangs de rue dans les années 1990 contrastent avec leur sophistication actuelle en tant que syndicats axés sur les services capables de coordonner des expéditions de cocaïne de plusieurs tonnes à travers certaines des infrastructures portuaires les plus fréquentées d'Amérique latine. Le Costa Rica, en revanche, a produit un écosystème plus fragmenté composé de 100 à 300 groupes criminels, dont la majorité sont des petits distributeurs, bien qu'une poignée (notamment le Cartel del Caribe Sur) ait consolidé une capacité opérationnelle suffisante pour mener le trafic transatlantique de manière indépendante.

Là où les factions dominantes du Panama ont institutionnalisé ce modèle de service (louant un accès logistique aux organisations étrangères de trafic de drogue en échange d'accords de partage des bénéfices) les organisations émergentes du Costa Rica ont montré un plus grand appétit pour l'intégration verticale, cultivant des relations d'approvisionnement direct avec les producteurs colombiens de Nariño et de Cauca. Les Forces d'autodéfense gaitanistes colombiennes (Autodefensas Gaitanistas de Colombia – AGC), également connues sous le nom de Gaitanistas ou Clan del Golfo, constituent l'acteur étranger dominant dans les deux juridictions, bien que ses modalités opérationnelles diffèrent : au Panama, il exerce un contrôle quasi total sur le couloir de Darien et sous-traite les gangs panaméens pour gérer la logistique, tandis qu'au Costa Rica, il fonctionne principalement en tant que fournisseur, expédiant de la cocaïne aux réseaux nationaux qui assument la responsabilité de la distribution ultérieure.

Les cartels mexicains, principalement le cartel de Sinaloa et le cartel de la nouvelle génération de Jalisco (CJNG), privilégient l'utilisation d'émissaires dans les deux pays, envoyant des représentants pour coordonner les expéditions plutôt que d'établir des cellules permanentes, bien que le Costa Rica soit devenu un nœud de ravitaillement et de logistique de plus en plus important pour les routes aériennes reliant l'Amérique du Sud au Mexique. Cette dynamique a été observée dans l'analyse

précédente des dynamiques criminelles dans le corridor du sud des Caraïbes, produite par EL PACCTO 2.0, InSight Crime, CARICOM IMPACS, la Plateforme pluridisciplinaire européenne contre les menaces criminelles (EMPACT), le ministère public français en Martinique et FRONTEX.¹

Les acteurs européens (y compris les mafias italiennes telles que la 'Ndrangheta et la Camorra et les réseaux criminels flamands et néerlandais, ainsi que les groupes des Balkans) maintiennent une présence plus régulière, bien que toujours transitoire, au Costa Rica, où les courtiers se déplacent pour coordonner la contamination des conteneurs pour les expéditions à destination de l'Atlantique. Leur empreinte, cependant, reste relativement indirecte, avec des négociations plus fréquemment menées avec les fournisseurs colombiens en amont.

PRINCIPAUX COULOIRS DE TRAFIC

Les couloirs du Pacifique et de l'Atlantique se connectent à divers endroits au Panama et au Costa Rica. Les marchandises illicites arrivant aux ports de Caldera ou de Balboa, sur la côte pacifique du Costa Rica et du Panama, respectivement, sont transportées par voie terrestre, maritime ou ferroviaire (dans le cas du Panama) vers les zones côtières des Caraïbes et de l'Atlantique près des ports de Limón-Moín au Costa Rica et de Manzanillo ou de Colón au Panama, où elles sont chargées dans des conteneurs à destination de l'Europe et d'autres pays au moment opportun.

¹ Reina Tortosa, M., Lottefier, J.-L., McDermott, J., Jones, M., Budeanu, R., & Camberou, P. (2026). Réseaux et itinéraires criminels des Caraïbes vers l'Europe : une plongée profonde dans le trafic de cocaïne et d'autres activités illicites. Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.18385156>



CÔTE CARAÏBE-ATLANTIQUE

Sur le flanc caraïbe-atlantique, le Panama et le Costa Rica fonctionnent comme des nœuds complémentaires sur le plan structurel dans le même couloir transnational, acheminant des cargaisons provenant principalement du golfe d'Urabá et du golfe de Morrosquillo en Colombie vers l'Europe.

Les organisations colombiennes de trafic de drogue, en particulier les forces d'autodéfense gaitanistes, coordonnent le départ des bateaux rapides depuis les points de départ côtiers des Caraïbes, déchargeant la cocaïne sur des plages isolées et des criques côtières dans les provinces atlantiques de Guna Yala, Bocas del Toro et Colón au Panama, ainsi que sur la côte de Limón au Costa Rica. Les mêmes itinéraires sont utilisés pour le trafic de bois et d'or, reliant principalement la Colombie à la province indigène de Guna Yala, ainsi que pour le trafic de migrants.

Le port de Colón, comportant des terminaux majeurs tels que Cristóbal, le terminal international de Manzanillo et le terminal à conteneurs de Colón, sert de principal centre d'exportation atlantique du Panama, représentant plus de 200 tonnes de cocaïne saisies entre 2020 et 2025 et servant de

principale rampe de lancement pour les expéditions de conteneurs à destination de l'Europe.

Le port de Moín au Costa Rica fonctionne comme un nœud structurellement analogue du côté atlantique, se classant systématiquement parmi les principaux points de départ de la cocaïne saisie dans les ports maritimes européens et enregistrant plus de 50 tonnes d'expéditions sortantes entre janvier 2019 et juin 2024, selon les données de l'Agence de l'Union européenne sur les drogues (EUDA). Moín est également utilisé pour la criminalité environnementale, principalement le trafic de bois et d'espèces sauvages, bien qu'à une échelle beaucoup plus petite.

Malgré l'augmentation des volumes interceptés (près de 100 tonnes saisies au Panama en 2025 et 46,5 tonnes au Costa Rica la même année), les vulnérabilités structurelles, y compris la corruption des agents des douanes et des responsables portuaires, le volume élevé du trafic de conteneurs et l'environnement financier dollarisé au Panama continuent de renforcer le corridor caribéen comme l'une des chaînes d'approvisionnement en cocaïne les plus productives du commerce transatlantique.

CÔTE PACIFIQUE

Le couloir du Pacifique représente environ 70 % de la cocaïne entrant au Costa Rica, la province de Puntarenas, dans le Pacifique, devenant un point focal pour les groupes de trafiquants qui ont déplacé leurs opérations vers l'ouest à la fin de 2024 pour échapper à l'intensification des interceptions du côté des Caraïbes, illustrant le schéma d'adaptation des itinéraires commun aux deux couloirs.

Au Panama, les arrivages de cocaïne côté Pacifique sont dirigés vers la ville de Panama avant qu'ils ne soit transférés sur la côte atlantique via le canal de Panama, son infrastructure routière adjacente et la liaison ferroviaire de Colón (une capacité logistique unique), ce qui confère au Panama une position particulière lui permettant de faire l'arbitrage entre les bassins océaniques et rendre les expéditions accessibles aux routes de trafic à destination des États-Unis et de l'Europe.

Les ports équatoriens du Pacifique, en particulier celui de Guayaquil, représentent le point de contamination en amont le plus important pour les expéditions de conteneurs transitant par les points d'entrée panaméens du Pacifique, de multiples interceptions ayant eu lieu dans les ports panaméens et costariciens révélant de la cocaïne dissimulée dans des conteneurs d'origine équatorienne à destination de destinations de pays européens, notamment l'Allemagne, la Russie et les Pays-Bas.

Les navires semi-submersibles, bien qu'ils soient principalement associés à des voyages à longue distance vers le Mexique plutôt qu'à des livraisons directes au Costa Rica ou au Panama, figurent néanmoins dans les registres d'interception des deux pays, ce qui indique la présence de flux de trafic plus importants et plus sophistiqués sur le plan technologique traversant le même environnement maritime régional.

La convergence criminelle dans le corridor du Pacifique s'étend au-delà du trafic de drogue

pour englober l'exploitation minière illégale de l'or, le trafic de bois et le trafic de migrants, qui exploitent tous la même géographie de jungle ou de côtes isolées pour le mouvement de la cocaïne : dans la région de Corcovado au Costa Rica, les réseaux de trafic de drogue se livrent simultanément à l'exploitation minière illégale pour blanchir l'argent du trafic, tandis que le Darien au Panama sert de lien géographique où les flux de cocaïne, d'or, de bois et de migration irrégulière se croisent sous le contrôle d'acteurs criminels qui se chevauchent.

La dimension terrestre de la route du Pacifique et de l'Amérique centrale (acheminement de la cocaïne vers le nord le long de la route panaméricaine depuis le Panama en passant par le Costa Rica, le Nicaragua, le Honduras et le Guatemala avant d'atteindre les réseaux de distribution mexicains) souligne que ces pays fonctionnent non seulement comme des points de transbordement maritime, mais aussi comme des segments d'un pont terrestre continu qui relie la production sud-américaine aux marchés de consommation nord-américains et européens, à la fois via des intermédiaires mexicains et le réacheminement vers l'Atlantique.

MÉTHODES UTILISÉES PAR LES RÉSEAUX CRIMINELS

Les réseaux criminels utilisent une grande variété de méthodes pour le trafic de marchandises illicites à travers l'Amérique centrale, bien qu'il existe des différences significatives à la fois entre les groupes criminels et entre les corridors Pacifique et Atlantique-Caraïbes.

- **Conteneurs de fret.** Les trafiquants opérant dans les deux couloirs exploitent le transport conteneurisé de produits agricoles et alimentaires légaux (y compris les ananas, le yucca congelé et le sel raffiné) pour dissimuler des chargements de cocaïne à destination des principaux points d'entrée européens tels qu'Anvers, Rotterdam et Algésiras, les expéditions

étant également de plus en plus dirigées vers les ports secondaires de l'UE en Finlande, en Bulgarie et en Slovaquie afin de réduire les risques de détection.

- **Les bateaux rapides** constituent le principal vecteur de la première étape du transbordement de cocaïne de la Colombie vers le Panama et le Costa Rica. Malgré leur vulnérabilité structurelle à la surveillance aérienne et maritime, les bateaux rapides restent indispensables sur le plan opérationnel car ils sont peu coûteux, largement disponibles et capables d'exploiter les vastes côtes non surveillées des deux pays.
- **Les navires semi-submersibles** représentent la méthode de contrebande maritime la plus technologiquement sophistiquée documentée dans le corridor centraméricain, capable de transporter des chargements de cocaïne de plusieurs tonnes sur de longues distances océaniques avec une signature radar et visuelle considérablement réduite par rapport aux navires de surface conventionnels. Bien que quelques semi-submersibles aient été interceptés au Costa Rica et au Panama, ces navires sont principalement orientés vers les routes long-courriers vers le Guatemala, le Mexique, les États-Unis, l'Europe ou même l'Océanie.
- **Les bateaux de pêche et les transports inter-îles** occupent une position ambiguë dans le commerce de la cocaïne en Amérique centrale : leur omniprésence dans les eaux côtières, leur profil opérationnel légitime et leurs contacts réguliers avec les côtes éloignées en font à la fois une couverture idéale pour le transport de drogue et un moyen par lequel les réseaux criminels recrutent ou contraignent les communautés de pêcheurs côtières dans la chaîne d'approvisionnement du trafic. Dans le même temps, les navires de pêche sont également utilisés pour ravitailler les bateaux rapides ou semi-submersibles en haute mer, transporter d'autres marchandises illicites et se livrer

à des activités non réglementées telles que la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

- **Les yachts et autres embarcations de plaisance** sont particulièrement adaptés aux opérations côtières du Pacifique, où la géographie du Costa Rica et du Panama offre de nombreux mouillages privés, des marinas de pêche sportive et des groupes d'îles au large qui offrent une couverture pour les transferts en mer entre les grands navires de ravitaillement et les petits navires côtiers, sans nécessiter de contact avec les infrastructures portuaires formelles. En outre, les embarcations de plaisance servent également de vecteur pour le mouvement d'argent liquide, d'armes et d'autres marchandises de contrebande aux côtés de la cocaïne, profitant du fait que les navires maritimes privés font l'objet d'un contrôle limité de la part des autorités douanières et des garde-côtes.
- **L'aviation commerciale** sert de canal de trafic supplémentaire pour la cocaïne et la faune sauvage dans le corridor d'Amérique centrale, facilitant principalement le mouvement des envois de faible volume et de grande valeur et des courriers humains vers les marchés de consommation européens, le statut du Costa Rica en tant que plaque tournante majeure du tourisme international fournissant la couverture structurelle qui rend cette méthode viable sur le plan opérationnel.

ANALYSE PAR PAYS

COSTA RICA

Le Costa Rica a longtemps servi de point de transbordement pour la cocaïne, bien que son rôle ait évolué parallèlement à l'évolution des routes commerciales mondiales et de la demande de drogue. Les OTD colombiennes ont commencé à acheminer la cocaïne à travers le pays dans les années 1980, principalement pour approvisionner les États-Unis.

Pendant des décennies, le Costa Rica a fonctionné essentiellement comme une zone de transit passive. Les drogues circulaient sur son territoire avec une implication limitée des acteurs locaux et relativement peu de violence. Cette dynamique a changé dans les années 2010 à mesure que la production de cocaïne en Amérique du Sud s'intensifiait et que la demande européenne augmentait. L'augmentation des volumes transitant par le Costa Rica, la croissance d'un marché intérieur et l'émergence de Limón en tant que nœud clé du trafic à destination de l'Europe se sont combinées pour inciter les acteurs locaux à s'engager plus directement dans le commerce.

À mesure que les profits augmentaient, les groupes criminels du Costa Rica étendaient leur contrôle territorial sur les marchés locaux et les routes d'exportation, devenant à la fois plus sophistiqués et plus violents. Les taux d'homicides ont fortement augmenté ces dernières années, atteignant des niveaux record alors que les autorités luttent pour contenir les guerres de territoire entre les gangs de la drogue.

L'expansion du trafic de drogue a également mis à rude épreuve les institutions politiques du Costa Rica, longtemps considérées comme un modèle de résilience contre le crime organisé dans une région marquée par la corruption. En 2025, les autorités ont exposé l'un des plus importants scandales de corruption liés à la drogue du pays, impliquant un ancien ministre de la sécurité accusé de collaborer avec des trafiquants dans toute l'Amérique latine.

COMMENT LES RÉSEAUX CRIMINELS DU COSTA RICA ONT ACQUIS UNE AUTONOMIE DANS LE TRAFIC DE DROGUE

PHASE 1

1990s



Des pêcheurs costariciens fournissent du carburant à des trafiquants de drogue étrangers cherchant à éviter d'accoster au Costa Rica.

PHASE 2

2000s



Avec l'augmentation du volume de cocaïne transitant par le Costa Rica, des groupes locaux commencent à offrir des services de logistique, de transport et de stockage aux organisations criminelles étrangères. Ces organisations étrangères commencent à payer leurs partenaires costariciens en cocaïne.

PHASE 3

2010s



Le Costa Rica devient un centre majeur de distribution de cocaïne à destination de l'Europe et des États-Unis. Des gangs plus petits s'impliquent dans le trafic international. Avec la hausse de la consommation intérieure, les groupes locaux se structurent davantage et utilisent la violence pour étendre et protéger leurs territoires.

PHASE 4

2020s



Le boom de la production en Amérique du Sud entraîne un surplus de cocaïne, permettant aux groupes locaux d'en acquérir davantage pour le même coût. La concurrence pour les marchés locaux et d'exportation s'intensifie, alimentant une violence croissante.

Avril 2026 | Source : Entretiens d'InSight Crime ; Programme État de la Nation du Costa Rica.

La valeur stratégique du Costa Rica dans le commerce de la drogue repose sur sa géographie et ses infrastructures. Ses vastes côtes dans le Pacifique et les Caraïbes sont difficiles à surveiller, en particulier en l'absence d'une armée permanente, tandis que ses ports atlantiques offrent un accès direct aux principaux points d'entrée de l'UE.

Entre janvier 2019 et juin 2024, le pays s'est classé quatrième parmi les principaux points de départ de la cocaïne saisie dans les ports maritimes européens, représentant plus de 50 tonnes, selon les données de l'EUDA.² Le port

de Moín a toujours été considéré comme une source importante d'expéditions à destination des principales plaques tournantes de l'UE tels qu'Anvers.

Les saisies de cocaïne au Costa Rica ont culminé en 2020, lorsque les autorités ont confisqué un record de 47,1 tonnes. Elles ont ensuite légèrement diminué avant d'augmenter fortement en 2025, lorsque les autorités ont saisi 46,5 tonnes, soit une augmentation de 72,4 % par rapport à 2024.³

²Agence de l'Union européenne sur les drogues, « [Seaports : monitoring the EU's floodgates for illicit drugs](#) », 25 juin 2025.

³ UNODC, « [Rapport mondial sur les drogues 2025 : Drug Trafficking & Cultivation, Drug Seizures](#) », 2026 ; Institut costaricien de la drogue (Instituto Costarricense sobre Drogas), « [Boletines Estadísticos](#) », 2024-2025.



RÉSEAUX CRIMINELS

ACTEURS NATIONAUX

Autrefois acteurs passifs du commerce de la cocaïne, les réseaux criminels du Costa Rica sont devenus plus nombreux et plus sophistiqués à mesure que la consommation intérieure et la contrebande transnationale se sont développées. Les autorités estiment qu'il y a maintenant entre 100 et 300 gangs criminels au Costa Rica. La plupart d'entre eux sont de petits groupes impliqués dans la distribution de drogues à petite échelle, bien que certains aient fusionné en de plus grandes organisations capables de coordonner les expéditions transatlantiques de cocaïne.

Ce changement a commencé dans les années 2000, lorsque les OTD transnationales transportant de la cocaïne à travers le Costa Rica ont commencé à payer les réseaux locaux en produits plutôt qu'en espèces en échange de services de transport et de stockage. Les groupes locaux ont ensuite vendu une partie de ces paiements au niveau national, élargissant leur contrôle territorial à mesure que la consommation augmentait au cours des années 2010.⁴

À mesure que ces groupes grandissaient, la concurrence s'intensifiait. Les affrontements

sur le territoire et les itinéraires de trafic ont entraîné une forte augmentation de la violence, transformant le Costa Rica d'un « refuge sûr » autoproclamé en l'un des pays les plus violents d'Amérique centrale. En 2023, le pays a enregistré 907 homicides (un taux de 17,3 pour 100 000 habitants) : le chiffre le plus élevé jamais enregistré.⁵ La violence est également devenue plus ciblée et extrême, incluant des meurtres commandités, des scalpatons et des démembrements liés à des différends entre groupes criminels.

Limón est devenu un épicerie de la violence, alors que les gangs se disputent le contrôle des points de vente au détail locaux, appelés « bunkers », et l'accès aux infrastructures portuaires. La violence s'est également répandue dans d'autres régions, notamment dans le port de Puntarenas, dans le Pacifique, où les trafiquants ont déplacé certaines opérations en réponse à la pression accrue exercée par l'application de la loi dans les Caraïbes.

Dans ce paysage, une poignée de réseaux de drogue ont absorbé des groupes plus petits, formant des structures plus grandes et plus cohésives capables de dominer les routes d'exportation de cocaïne le long de la côte caribéenne.

4 Costa Rica State of the Nation Program, « Seguridad ciudadana y violencia homicida », 2024.

5 Juliana Manjarrés et Christopher Newton, « InSight Crime's 2023 Homicide Round-Up », InSight Crime, 21 février 2024.

PRINCIPAUX RÉSEAUX DE DROGUE AU COSTA RICA



CARTEL DEL CARIBE SUR

Le Cartel del Caribe Sur est considéré comme le principal distributeur de marijuana et de cocaïne du pays. Le groupe a été fortement affaibli par des arrestations et des opérations antidrogue en 2025, bien qu'il semble rester actif dans le trafic de stupéfiants.

Dirigeants

Luis Manuel Picado Grijalba
Alias "Shock"
Incarcéré au Royaume-Uni.

Kevin Picado Grijalba
Alias "Noni"
Détenue au Costa Rica.

Tony Peña Russell
Chef présumé d'un réseau indépendant de tueurs à gages, engagés pour assassiner des chefs de gangs rivaux.

Source: insightcrime.org

Présence territoriale

Il opère le long des côtes atlantique et pacifique du Costa Rica, avec une présence importante à Limón.

Économies criminelles

- Contrebande nationale et internationale de drogues
- Assassinats commandités
- Trafic d'armes

Cartel del Caribe Sur

Le Cartel del Caribe Sur est considéré comme la première organisation criminelle transnationale du Costa Rica. Avant son émergence, le paysage criminel du pays se composait de groupes fragmentés qui coopéraient vaguement pour faciliter les expéditions de cocaïne à travers la côte caraïbe.

Cette dynamique a changé lorsque le trafiquant de drogue costaricien Luis Manuel Picado Grijalba, alias « Shock », a cherché à consolider le contrôle des itinéraires de trafic à Limón. Il a construit une structure plus centralisée en recrutant des trafiquants et des responsables de l'application des lois, jetant

ainsi les bases d'un soi-disant « méga-carte » capable de coordonner à la fois les opérations nationales et les expéditions internationales. Parmi les alliés éminents figuraient Gilbert Bell Fernández, alias « Macho Coca », et Edwin López Vega, alias « Pecho de Rata », qui exploitaient tous deux leur propre infrastructure de trafic à Limón et se sont associés à Picado Grijalba.

Un autre personnage clé de cette expansion était Tony Peña Russell, alias « Negro », « La T » ou « Tony », qui dirigeait une branche armée basée dans le quartier Atlántida de Limón.⁶ Ce groupe de tueurs à gages ciblait les dirigeants de groupes rivaux qui résistaient à

6 José Adelio Murillo, « Peña Russell fungía como el brazo armado del Cártel del Caribe Sur : se les vincula con 78 asesinatos », CR Hoy, 4 novembre 2025.



la consolidation, éliminaient les concurrents et exerçaient un contrôle sur les itinéraires de trafic vers l'Europe et les États-Unis.

Le groupe entretient des liens directs avec les OTD en Colombie, en particulier à Nariño et Cauca.⁷ Ces relations lui permettent de s'approvisionner en grandes quantités de cocaïne directement auprès des fournisseurs, en contournant les intermédiaires et en renforçant la position du groupe au sein de la chaîne d'approvisionnement transnationale.

7 Deborah Bonello et Ana Flores, « What's Behind Costa Rica's 'First' Transnational Criminal Organization ? », InSight Crime, 21 novembre 2025 ; Département du Trésor des États-Unis, « Treasury Sanctions One of the Caribbean's Largest Narcotics Traffickers and His Network », 22 janvier 2026.

Le réseau transporte principalement de la cocaïne par voie maritime vers le Costa Rica, en déchargeant des cargaisons aux points de débarquement du Pacifique tels qu'Osa, Puerto Jiménez et Golfito.⁸ Il déplace ensuite les drogues vers les entrepôts de Puntarenas et du centre du Costa Rica, y compris la capitale San José, qui servent au stockage et à la distribution locale.⁹

Le groupe exploite plusieurs routes d'exportation. Il utilise de petits navires pour transporter des cargaisons vers le nord vers d'autres pays d'Amérique centrale, avec des drogues à destination des États-Unis. Le réseau tire également parti de son contrôle territorial à Limón pour infiltrer les ports et envoyer de la cocaïne en Europe et aux États-Unis.¹⁰

Le groupe a fait face à une série de revers récents, à commencer par l'arrestation de Picado Grijalba à Londres en décembre 2024. Son frère, Jordie Picado Grijalba, alias « Noni », a assumé la direction des opérations mais a été arrêté au Costa Rica en août 2025. Plus tard cette année-là, les autorités ont lancé une opération majeure ciblant le réseau à Limón et San José, entraînant des dizaines d'arrestations et la saisie de drogues et d'avoirs.¹¹ Alors que certains responsables costariciens ont affirmé que l'organisation avait été démantelée, certains rapports suggèrent que des éléments du réseau continuent de fonctionner.¹²

8Département du Trésor des États-Unis, « Treasury Sanctions One of the Caribbean's Largest Narcotics Traffickers and His Network », 22 janvier 2026.
9 Juan Fernando Lara Salas, « Alianzas en Colombia catapultaron al Cartel del Caribe Sur, según OFAC », La Nación, 23 janvier 2026.
10Département du Trésor des États-Unis, « Treasury Sanctions One of the Caribbean's Largest Narcotics Traffickers and His Network », 22 janvier 2026.
11Département du Trésor des États-Unis, « Treasury Sanctions One of the Caribbean's Largest Narcotics Traffickers and His Network », 22 janvier 2026.
12 Deborah Bonello et Ana Flores, « What's Behind Costa Rica's 'First' Transnational Criminal Organization ? », InSight Crime, 21 novembre 2025.

PRINCIPAUX RÉSEAUX DE DROGUE AU COSTA RICA



LA "H"

Originaire du département d'Olancho, au Honduras, la « H » est devenue l'un des réseaux de transbordement de drogue les plus importants du Costa Rica. Opérant principalement depuis Limón, les liens du groupe relient des équipes de facilitateurs nicaraguayens et costariciens chargés de gérer les expéditions de drogue le long de la côte caraïbe.



Présence Territoriale

Le groupe est en conflit territorial avec le Cartel del Caribe Sur à Limón.



Économies Criminelles

 Trafic international de drogues

 Blanchiment d'argent



Dirigeants



Humberto Neftalí Rodríguez Wood
Ressortissant hondurien arrêté au Texas en 2024.

Source: insightcrime.org

« La H »

Originaire du Honduras, « La H » (également connue sous le nom de « Los Olanchos » ou « Olancheros ») est devenu un acteur majeur du transbordement de cocaïne à travers le Costa Rica. Le groupe est en concurrence avec d'autres réseaux, dont le Cartel del Caribe Sur, pour le contrôle des couloirs stratégiques de trafic.

« La H » exploite une structure à plusieurs niveaux dans laquelle les dirigeants honduriens supervisent les expéditions, recrutant des facilitateurs du Nicaragua et du Costa Rica pour gérer la logistique sur le terrain. Ces sous-structures locales gèrent le transport terrestre, le stockage, l'accès aux armes à feu et la contamination des conteneurs au Costa Rica.

Le groupe négocie directement avec les Forces d'autodéfense gaitanistes colombiennes (AGC) pour s'approvisionner en cocaïne. Le réseau reçoit des chargements de drogue transportés par vedettes rapides depuis la côte caribéenne colombienne et les transporte au port de Moín, son principal centre opérationnel.¹³ Les envois sont stockés avant expédition aux États-Unis et en Europe. Le groupe utilise également des vedettes rapides pour déplacer la cocaïne vers le nord en direction du Honduras.

Bien que les dirigeants honduriens du réseau ne soient pas directement impliqués dans les expéditions de drogue, ils entrent parfois sur le territoire costaricien en se faisant passer pour des réfugiés du Nicaragua. Cette tactique

13 José Adelio Murillo, « « La H » : Violentos episodios involucran a la banda detrás del más reciente tiroteo en Limón », CR Hoy, 17 mars 2025 ; Natalia Vargas, « Así terminó el líder de 'La H', banda que desató la guerra por los puertos de Limón », La Nación, 21 octobre 2025.

18 | EL PACCTO 2.0 | Le couloir centraméricain : comment la pègre relie les réseaux criminels à l'Europe

Le couloir centraméricain : comment la pègre relie les réseaux criminels à l'Europe | EL PACCTO 2.0 | 19

PRINCIPAUX RÉSEAUX DE DROGUE AU COSTA RICA

DIABLO

Diablo est recherché à l'échelle internationale pour avoir travaillé avec des organisations de trafic de drogue afin de transporter à l'étranger des cargaisons de cocaïne de plusieurs centaines de kilogrammes. L'ancien vice-ministre costaricien de la Sécurité, Celso Gamboa, a été associé au réseau de Diablo et a été extradité vers les États-Unis pour des accusations liées aux stupéfiants en mars 2026.

Présence Territoriale

Des cellules liées à Diablo opèrent dans les 7 provinces du Costa Rica, avec un trafic particulièrement concentré à

Économies Criminelles

Trafic international de drogues

Blanchiment d'argent

Dirigeants

Alejandro Arias Monge
Alias "Diablo"

Fugitif recherché par les autorités costariciennes et américaines

Source: insightcrime.org

limite la capacité des autorités costariciennes à accéder aux identifiants personnels détenus dans les dossiers étrangers, y compris les photographies, les empreintes digitales et les détails biographiques tels que le lieu de naissance et le pays de résidence, ce qui les rend plus difficiles à retracer.

Bien que le chef présumé du groupe, Humberto Neftalí Rodríguez Wood, ait été arrêté au Texas à la fin de 2024, « La H » continue d’opérer au Costa Rica. Certains des dirigeants de second rang du réseau se sont renforcés, avec des personnalités telles que Ronald Desmond Bonwon Boddén, alias « Manillo » ou « Ratón », gérant des opérations depuis des pays voisins tels que le Nicaragua.

Diablo

Alejandro Arias Monge, alias « Diablo », est l’un des fugitifs les plus recherchés du Costa Rica. Le présumé trafiquant de drogue fait face à des mandats d’arrêt au Costa Rica et aux États-Unis pour trafic de drogue, homicide et blanchiment d’argent. L’Administration de lutte contre les drogues (DEA) et les autorités costariciennes ont identifié des cellules criminelles liées à Arias Monge dans les sept provinces du Costa Rica.¹⁴

Diablo dirige une organisation criminelle transnationale qui s’approvisionne en cocaïne en Colombie et transfère des envois du Costa Rica aux États-Unis via le Honduras, le

¹⁴Département d’État des États-Unis, « [Alejandro Arias-Monge](#) », Transnational Organized Crime Rewards Program, 30 avril 2025.

Guatemala et le Mexique. Alors que la plupart des flux semblent dirigés vers les États-Unis, les réseaux de Diablo ont également collaboré avec des OTD et des fonctionnaires corrompus impliqués dans des expéditions de cocaïne vers l’Europe via le port de Moín.

Cela inclut les affiliés de Cartel del Caribe Sur, Edwin López Vega et Gilbert Bell Fernández, tous deux sanctionnés par le Trésor américain pour leur rôle dans le trafic de drogue à Limón.¹⁵ Les autorités costariciennes affirment également que le groupe a sécurisé une partie de son approvisionnement en drogue grâce à des liens avec le Cartel del Caribe Sur.¹⁶

Le réseau de Diablo a également collaboré avec l’ancien ministre costaricien de la Sécurité publique, Celso Gamboa Sánchez. Les procureurs américains accusent Gamboa de vendre des informations sensibles à des trafiquants de premier plan, dont Diablo, et de soudoyer des représentants de l’État pour faciliter les expéditions de cocaïne de la Colombie à travers le Costa Rica vers les États-Unis et l’Europe.¹⁷ Les autorités américaines ont également identifié l’ancien ministre comme le coordinateur d’un réseau régional de trafic de drogue lié à l’AGC de Colombie et au cartel de Sinaloa du Mexique.

L’arrestation de Gamboa et son extradition ultérieure par les États-Unis en 2025 ont constitué l’une des affaires de corruption liées à la drogue les plus médiatisées du Costa Rica, soulignant à quel point le crime organisé a pénétré dans les institutions de l’État.

Petits réseaux

Parallèlement aux groupes de trafiquants établis, le Costa Rica abrite des réseaux plus petits et moins visibles d’individus travaillant dans l’industrie du transport maritime

¹⁵ SwissInfo, « [EE.UU. pone en evidencia a red de narcotráfico que incluye a un exministro en Costa Rica](#) », 18 août 2025 ; Département du Trésor des États-Unis, « [Treasury Sanctions Notorious Costa Rican Narcotrackers](#) », 18 août 2025.

¹⁶ José Adelio Murillo, « [Cartel del Caribe Sur comandado por ‘Shock’ y ‘Noni’ abastecía de droga a Diablo, criminal más buscado del país](#) », CR Hoy, 4 novembre 2025.

¹⁷Département du Trésor des États-Unis, « [Treasury Sanctions Notorious Costa Rican Narcotrackers](#) », 18 août 2025.

qui exploitent l’accès professionnel pour transporter la cocaïne en Europe. Ces groupes sont discrets et peuvent ne comporter que cinq membres, tombant souvent en dessous du seuil de profilage systématique par les autorités. Ils achètent généralement de plus petites quantités de cocaïne (souvent 20 à 30 kilogrammes) auprès de sources locales telles que les pêcheurs, puis utilisent des contacts de l’industrie et des sociétés écrans pour insérer ces expéditions dans des conteneurs à destination de l’Europe.

GROUPES COLOMBIENS

Forces d’autodéfense gaitanistes de Colombie (AGC)

Les Forces d’autodéfense gaitanistes de Colombie (Autodefensas Gaitanistas de Colombia – AGC), également connues sous le nom de Gaitanistas ou Clan del Golfo, exploitent des routes de la drogue à travers le Costa Rica, tirant parti de son contrôle des corridors maritimes entre la Colombie et l’Amérique centrale. En tant que l’un des principaux fournisseurs de cocaïne en Europe, le groupe est bien placé pour exploiter le rôle croissant du Costa Rica en tant que plaque tournante du transbordement.

L’AGC transporte la cocaïne de la Colombie vers la côte pacifique du Costa Rica à l’aide de vedettes rapides et de navires de pêche. Les envois sont ensuite transportés à travers le pays jusqu’à la côte des Caraïbes, où ils sont intégrés dans du fret conteneurisé pour être expédiés vers l’Europe. Plutôt que d’établir une présence permanente en Amérique centrale, le groupe collabore avec des acteurs criminels au Panama, au Costa Rica et en République dominicaine, y compris « La H », pour coordonner l’approvisionnement et la logistique.¹⁸

¹⁸ Álvaro Sánchez, « [\(VIDÉO\) Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa](#) », CR Hoy, 24 décembre 2025.



GROUPES MEXICAINS

D'éminents groupes criminels mexicains utilisent le Costa Rica comme point de transbordement pour la cocaïne se déplaçant vers le nord à travers l'Amérique centrale. Plutôt que d'établir une présence soutenue, ils sous-traitent généralement des réseaux logistiques locaux pour transférer des expéditions du Costa Rica au Mexique. Bien que leur objectif principal repose sur l'approvisionnement du marché américain, il existe également des signes d'implication dans les expéditions à destination de l'UE.

Cartel Jalisco Nouvelle Génération

Le cartel de la nouvelle génération de Jalisco (Cartel Jalisco Nueva Generación - CJNG) a été un acteur majeur dans l'expansion du Costa Rica en tant que plaque tournante du trafic à destination de l'UE, selon des articles de presse du Costa Rica.¹⁹ Le groupe coordonne les expéditions en provenance de Colombie et d'Équateur à l'aide de hors-bord, de semi-submersibles et de petits avions. Une fois au Costa Rica, les opérateurs liés au CJNG recrutent des facilitateurs locaux pour contaminer les expéditions de conteneurs, qui sont ensuite envoyées de l'autre côté de l'Atlantique vers l'Europe. En novembre 2025, la police espagnole a démantelé une faction présumée de CJNG opérant en Espagne liée à une cargaison de cocaïne envoyée du Costa Rica à l'intérieur d'un conteneur de machines industrielles.²⁰

Cartel de Sinaloa

Le cartel de Sinaloa utilise également le Costa Rica comme point de transbordement de la cocaïne vers les États-Unis par voie terrestre, maritime et aérienne. En avril 2025, les autorités ont saisi 840 kilogrammes de cocaïne et plus de 12 000 \$ à bord d'un yacht à Quepos, Puntarenas, lié à l'organisation.²¹ En outre, le groupe aurait utilisé le Costa Rica comme

19 Ibid.
20 Juana Viudez, « Les autorités démantèlent le « bureau » du cartel de la nouvelle génération de Jalisco en Espagne », El País, 18 novembre 2025.
21 Daniel Córdoba, « Ticos daban combustible a aeronaves del Cartel de Sinaloa que salían desde Colombia y Ecuador », CR Hoy, 9 avril 2026.

escale pour de petits avions en provenance de Colombie et d'Équateur, qui font le plein avant de continuer vers le Mexique et les États-Unis.²² En 2025, trois Costariciens ont été arrêtés parce qu'ils étaient soupçonnés d'avoir fourni du carburant et assuré la sécurité sur des pistes d'atterrissage clandestines à Guanacaste.²³

Il n'existe aucune preuve claire de l'implication du cartel de Sinaloa dans des expéditions de cocaïne à destination de l'UE via le Costa Rica, bien que les autorités françaises et espagnoles aient démantelé les réseaux criminels soupçonnés d'avoir des liens avec le groupe.

ACTEURS EUROPÉENS

Les acteurs criminels européens ne semblent pas maintenir une présence opérationnelle constante au Costa Rica. Ils s'appuient plutôt sur des acteurs locaux ayant une connaissance des opérations portuaires et du contrôle des itinéraires de contrebande. Néanmoins, leurs efforts pour répondre à la demande croissante en Europe ont contribué à l'émergence du Costa Rica en tant que plaque tournante du transbordement.

Les courtiers européens, y compris les trafiquants français, balkaniques, hongrois, italiens et néerlandais, se rendent au Costa Rica pour coordonner les expéditions transatlantiques.

Mafias italiennes

Les réseaux criminels italiens ont utilisé le Costa Rica comme point de transbordement pour la cocaïne, la marijuana et les méthamphétamines, opérant souvent aux côtés de groupes tels que le CJNG et l'AGC²⁴ et les fournisseurs sud-américains pour coordonner les expéditions de cocaïne, parfois en collaboration avec des facilitateurs locaux.

22 Ibid
23 Daniel Córdoba, « Ticos daban combustible a aeronaves del Cartel de Sinaloa que salían desde Colombia y Ecuador », CR Hoy, 9 avril 2026 ; SwissInfo, « Decomisan en Costa Rica 400 kilos de cocaína vinculados al cartel de Sinaloa », 11 décembre 2025.
24 Álvaro Sánchez, « Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa », CR Hoy, 24 décembre 2025.



Des groupes tels que la 'Ndrangheta et la Camorra ont été liés au transit de la cocaïne du Costa Rica vers l'Europe.²⁵ En 2020, les autorités ont arrêté un membre du clan 'Ndrangheta Bellocco au Costa Rica. La faction a importé de la cocaïne sud-américaine en Italie par voie maritime, y compris des expéditions en provenance du Costa Rica, en s'appuyant sur des agents qui se sont rendus dans les pays fournisseurs pour coordonner la logistique.²⁶

Mafias des Balkans

Des groupes criminels des Balkans ont également été liés au trafic de cocaïne via le Costa Rica, bien qu'ils ne semblent pas maintenir une présence permanente dans le pays. En 2019, l'« Opération Familia » d'Interpol a démantelé un réseau balkanique impliqué dans le trafic de cocaïne à grande échelle d'Amérique du Sud vers l'Europe à l'aide d'avions privés. Des enquêtes parallèles ont identifié des liens entre le groupe et des associés criminels opérant dans plusieurs pays, dont le Costa Rica.²⁷

25 James Bargent, « Salvatore Ponzio and the Italian Mafia's Infiltration of Costa Rica », InSight Crime, 6 octobre 2020 ; Álvaro Sánchez, « Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa », CR Hoy, 24 décembre 2025.
26 Interpol, « Fugitifs arrêtés dans le cadre de l'opération antimafia mondiale I-CAN », 23 juillet 2020.
27 Europol, « Balkan cartel trafficking cocaine around the globe in private planes busted », 25 juillet 2019.

ACTIVITÉS ILLICITES : COULOIRS DE TRAFIC DE DROGUE

ROUTES D'AMERIQUE DU SUD AU COSTA RICA

Les envois de cocaïne en provenance d'Amérique du Sud atteignent principalement le Costa Rica via les routes maritimes du Pacifique et des Caraïbes. Les trafiquants exploitent le vaste littoral du pays pour accéder aux sites de débarquement éloignés, d'où les drogues sont transportées à l'intérieur des terres le long des corridors fluviaux et terrestres.

Les OTD sud-américaines utilisent des bateaux rapides, des navires de pêche et des cargos pour transporter la cocaïne au Costa Rica via les voies de navigation des Caraïbes et du Pacifique.²⁸ Pour les envois à destination de l'UE, les trafiquants privilégient souvent les itinéraires des Caraïbes arrivant à Limón, car les ports de la ville offrent un accès direct aux voies de navigation transatlantiques.

Route maritime des Caraïbes

Du côté des Caraïbes, la cocaïne est principalement transportée via des bateaux rapides au départ de la Colombie et ses mouvements sont coordonnés par les OTD colombiennes. La province de Limón sert de point d'atterrissage clé sur la côte caribéenne du Costa Rica et est reliée au réseau de canaux de Tortuguero, un réseau de voies navigables traversant le refuge faunique Barra del Colorado jusqu'à la frontière nicaraguayenne. Ces canaux sont utilisés pour déplacer les envois de drogue vers l'intérieur des terres.²⁹

La cocaïne arrive généralement dans de petits navires, en particulier des bateaux rapides qui déchargent la cocaïne sur des plages isolées à proximité des ports de Limón. Lorsque ces bateaux sont interceptés ou poursuivis par les autorités, les trafiquants larguent souvent

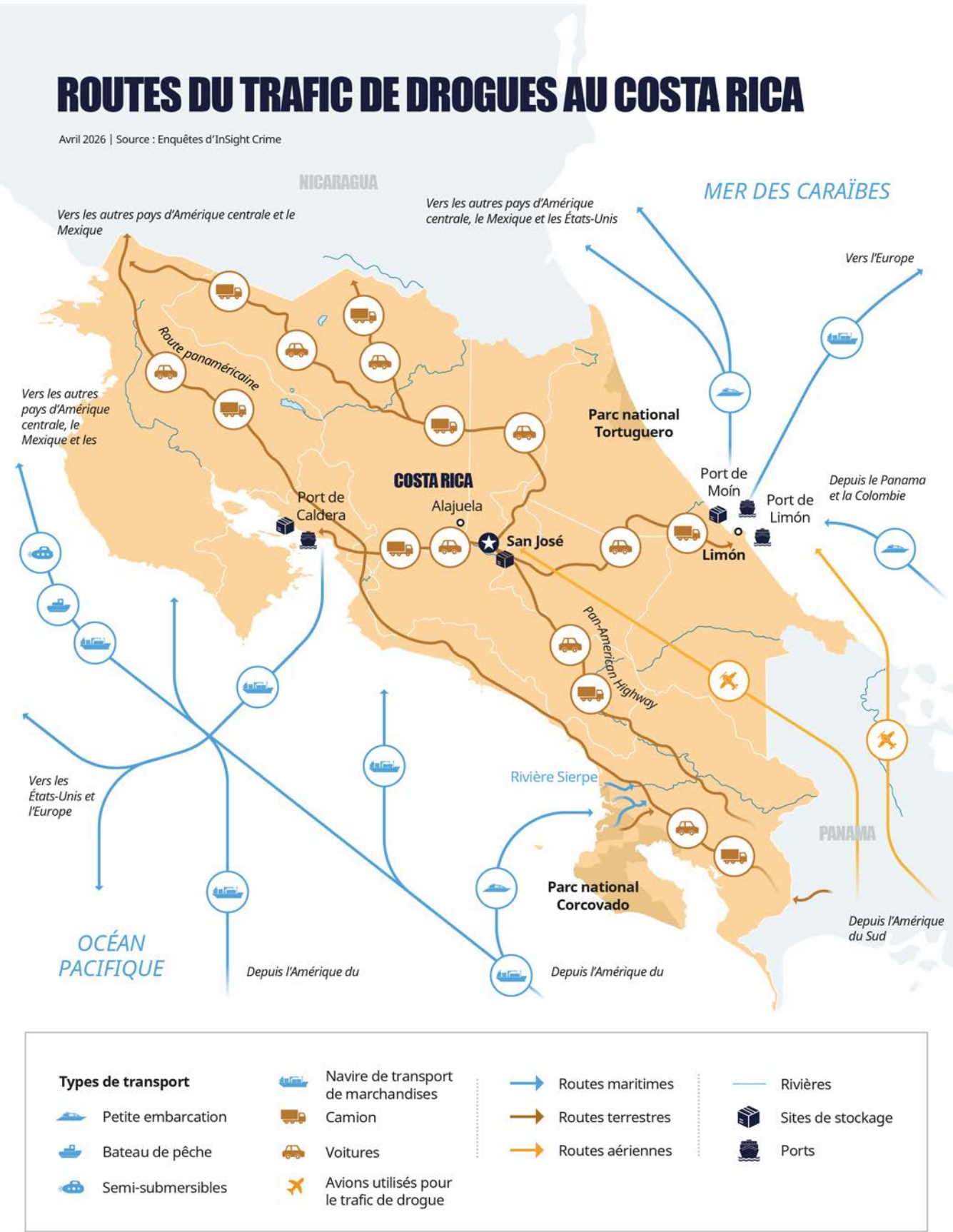
des cargaisons pour éviter les saisies, laissant les colis de cocaïne à la dérive dans les eaux côtières. Cela a donné lieu à une dynamique secondaire dans laquelle les pêcheurs locaux récupèrent les colis flottants et les amènent à terre. Ceux-ci sont ensuite vendus à des intermédiaires qui coordonnent l'expédition vers les marchés européens. Certains déversements maritimes peuvent être délibérés, les trafiquants s'appuyant sur les courants et les marées pour transporter des colis vers le littoral costaricien, bien que cette pratique reste difficile à vérifier.

Route maritime du Pacifique

Les navires de pêche et les bateaux rapides sont les principales méthodes utilisées pour transporter la cocaïne du Pacifique sud-américain au Costa Rica.³⁰ Les organisations criminelles colombiennes orchestrent souvent ces expéditions. Le corridor Pacifique représente environ 70 % de la cocaïne entrant au Costa Rica. Le long de la côte pacifique du pays, les écosystèmes de mangrove denses liés aux réseaux fluviaux couvrent les livraisons de cocaïne et les mouvements intérieurs, ce qui complique les efforts d'interception.³¹

Les trafiquants ont également utilisé des semi-submersibles pour déplacer la cocaïne vers le nord via les eaux du Pacifique, bien que ces navires se rendent généralement au Mexique et ne s'arrêtent pas au Costa Rica. En 2024, les autorités costaricaines ont intercepté un navire semi-submersible transportant 2 tonnes de cocaïne, bien que ce type de saisie soit rare.³²

La province de Puntarenas, dans le Pacifique, est devenue un point focal pour les saisies de cocaïne à la fin de 2024, alors que les groupes de trafiquants ont déplacé leurs opérations dans la région pour éviter les efforts en



28 Álvaro Sánchez, « [Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa](#) », CR Hoy, 24 décembre 2025.
29 María Fernanda Ramírez, « [Port of Limón Has Become Costa Rica's Drug Trafficking Epicenter](#) », InSight Crime, 15 avril 2020.

30 Maria Abi-Habib, « [How a Tourist Paradise Became a Drug-Traffic Magnet](#) », New York Times, 15 septembre 2024, Reuters, « [Le Costa Rica saisit 4,3 tonnes de cocaïne colombienne, la deuxième plus grosse saisie de son histoire](#) », 18 juillet 2021.
31 Ibid.
32 AFP Español, « [Costa Rica intercepta semisumergible con dos toneladas de cocaína](#) », YouTube, 12 août 2024.

matière d’interception dans les Caraïbes.³³ La province de Guanacaste a également été identifiée comme un point d’arrivée pour les envois de cocaïne envoyés vers les plages et les criques côtières.³⁴

La cocaïne est également introduite en contrebande dans des cargaisons légitimes sur des porte-conteneurs envoyés du Pacifique sud-américain vers des ports costariciens, tels que Caldera et Moín, avant d’être expédiée vers l’Europe. Les saisies notables comprennent une cargaison de cocaïne de 780 kg cachée dans du sel raffiné expédiée de Carthagène à Moín. Les autorités ont également intercepté des cargaisons contaminées envoyées de l’Équateur au Costa Rica, y compris plus d’une tonne de cocaïne saisie à Moín sur un navire de fret à destination de la Finlande.³⁵

Itinéraires aériens

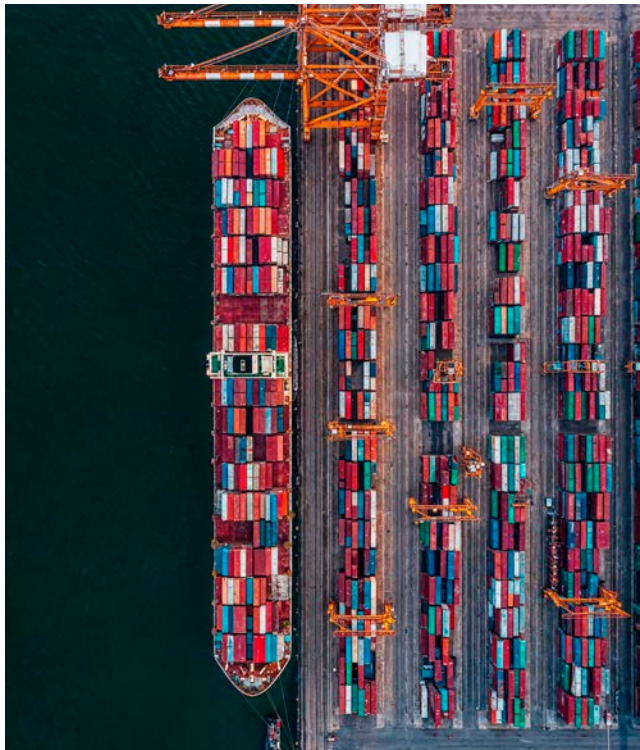
Les trafiquants utilisent également des avions pour faire passer de la drogue, de l’argent et des armes au Costa Rica, et organisent des vols illégaux au départ de la Colombie et du Venezuela. Les avions chargés de drogues atterrissent généralement sur des pistes d’atterrissage clandestines dans les provinces des Caraïbes du Costa Rica, bien que ces sites aient également été identifiés dans la région du Pacifique et au sud du pays. Dans certains cas, les pilotes déchargent de la cocaïne au large des côtes pour qu’elle soit collectée par les pêcheurs locaux.

La contrebande exploite également l’aviation commerciale. À l’aéroport international Juan Santamaría de San José, les autorités interceptent régulièrement des envois de faible volume, généralement inférieurs à 100 kilogrammes, sur des vols internationaux. Les coursiers humains sont également utilisés pour dissimuler la cocaïne en interne ou dans

les bagages.³⁶ Le statut du Costa Rica en tant que plaque tournante touristique majeure facilite cette activité, les trafiquants exploitant des vols directs vers des destinations européennes, notamment l’Espagne, les Pays-Bas, l’Allemagne et le Royaume-Uni. En plus de ses trois aéroports internationaux, le pays compte plus de 106 pistes d’atterrissage enregistrées à l’échelle nationale, desservant principalement l’aviation privée, le tourisme et l’agriculture.³⁷ Plus de 60 d’entre eux sont officiellement enregistrés dans les seules provinces du Pacifique de Guanacaste et Puntarenas. Ces pistes d’atterrissage se composent généralement de pistes ouvertes avec des installations de sécurité limitées ou inexistantes, créant des conditions propices aux activités de trafic aérien illicite, y compris les mouvements intérieurs ou le transit régional.

Itinéraires terrestres

Des groupes criminels exploitent également le réseau routier d’Amérique centrale pour faire passer en contrebande de plus petites quantités (généralement moins d’une tonne de cocaïne) au Costa Rica via sa frontière sud avec le Panama. Les trafiquants dissimulent de la drogue dans les compartiments cachés des camions, des voitures et même des ambulances pour éviter d’être détectés. Une fois la frontière franchie, la majeure partie de la cocaïne est stockée dans des entrepôts à travers le Costa Rica avant d’être conduite aux ports pour y être expédiée.³⁸ Une faible proportion reste destinée à la consommation locale.



ITINÉRAIRES DU COSTA RICA VERS L’EUROPE

Depuis les points d’entrée côtiers et la frontière sud avec le Panama, la cocaïne destinée à l’Europe est acheminée vers les principaux centres d’exportation, en particulier les ports de Limón et de Moín. Les expéditions maritimes sont transportées à l’intérieur des terres avant d’atteindre les sites de stockage tels que les entrepôts et les fermes ou de continuer par voie terrestre directement vers les ports d’expédition.

Points d’entrée

Les envois de cocaïne en provenance ou transitant par le Costa Rica arrivent dans des ports à travers l’Europe, les Pays-Bas, la Belgique, l’Espagne, l’Italie et l’Allemagne faisant partie des destinations principales.³⁹

Les trafiquants ciblent souvent les principaux centres logistiques qui traitent des volumes élevés d’importations latino-américaines. Par exemple, Algésiras sert de point d’entrée

en raison de son rôle dans les importations de fruits de la région. Fin 2025, les autorités espagnoles ont saisi plus de 2 tonnes de cocaïne dissimulées dans une cargaison d’ananas en provenance du Costa Rica au port.⁴⁰

Une opération d’Interpol de 2025 ciblant un réseau de drogue transportant de la cocaïne via le Costa Rica a abouti à la saisie de 5,4 tonnes dans plusieurs pays, dont la Belgique, l’Espagne, le Portugal, l’Allemagne et les Pays-Bas.⁴¹ Le cas illustre comment les réseaux distribuent les cargaisons via plusieurs points d’entrée pour réduire les risques.

Les trafiquants se sont également tournés vers les ports européens secondaires qui sont susceptibles de moins surveiller les chargements de drogue envoyés depuis ou via le Costa Rica. En mai 2025, par exemple, les autorités ont saisi plus d’une tonne de cocaïne à Moín dans un conteneur en provenance de l’Équateur et à destination de la Finlande, ainsi qu’une petite cargaison à destination de la Bulgarie.⁴²

ITINÉRAIRES ALTERNATIFS

Bien que le Costa Rica soit devenu un point de transbordement important pour la cocaïne à destination de l’UE, des flux importants continuent de se déplacer vers les États-Unis, le marché final historique. Les envois à destination des États-Unis transitent par le Costa Rica via des routes terrestres et maritimes. Sur terre, des groupes criminels utilisent des camions de marchandises et des véhicules avec des compartiments cachés pour déplacer la cocaïne vers le nord le long de la route panaméricaine vers le Nicaragua, en continuant à travers le Honduras, le Salvador et le Guatemala avant d’atteindre le Mexique. À partir de là, les organisations criminelles mexicaines prennent le contrôle des couloirs

33 Marina Cavalari, Alicia Florez, Juliana Manjarrés et Christopher Newton, « [InSight Crime’s 2024 Cocaine Seizure Round-Up](#) », InSight Crime, 7 mai 2025.
34 Tico Times, « [US Bases Proposed in Limón, Puntarenas and Guanacaste to Target Drug Traffickers](#) », 26 février 2026.
35 Mauricio León, « [Decomisan más de una tonelada de cocaína oculta dentro de contenedor que iba hacia Finlandia](#) », CR Hoy, 6 mai 2025.

36 Daniel Quesada Artavia, « [Trasiego de drogas vía aérea : Qué entra y sale del aeropuerto Juan Santamaría ?](#) » Bureau du procureur général du Costa Rica, 22 novembre 2022.
37 Aéroport DE Cobano, « [AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS DE COSTA RICA](#) », 15 janvier 2023
38Département du Trésor des États-Unis, « [Treasury Sanctions One of the Caribbean’s Largest Narcotics Traffickers and His Network](#) », 22 janvier 2026.

39 Álvaro Sánchez, « [Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa](#) », CR Hoy, 24 décembre 2025 ; Europol, « [Frozen yucca, hidden cocaine : drug route from Costa Rica to Europe dismantled](#) », 12 juin 2025.

40 Tico Times, « [Cocaine Seizure in Spain Traces Back to Costa Rican Pineapples](#) », 31 décembre 2025.
41 Europol, « [Frozen yucca, hidden cocaine : drug route from Costa Rica to Europe dismantled](#) », 12 juin 2025
42 SwissInfo, « [Costa Rica decomisa 50 kilos de cocaína oculta en contenedor con destino a Bulgaria](#) », 16 mars 2025 ; Mauricio León, « [Decomisan más de una tonelada de cocaína oculta dentro de contenedor que iba hacia Finlandia](#) », CR Hoy, 6 mai 2025.

terrestres pour transporter la cocaïne aux États-Unis en vue de sa distribution. Pour les expéditions maritimes, les trafiquants utilisent des navires de pêche et d’autres petits bateaux pour déplacer la cocaïne vers le nord le long des eaux côtières peu surveillées. Ces chargements font souvent des arrêts temporaires dans les zones côtières éloignées pour être stockés avant de continuer par voie maritime ou terrestre vers le Mexique, où les OTD mexicaines les intègrent aux réseaux de trafic existants.

ACTIVITÉS ILLICITES : CRIMINALITÉ ENVIRONNEMENTALE

Les réseaux criminels organisés au Costa Rica participent activement à l’exploitation minière illégale, à la déforestation et au trafic illégal de bois, au trafic d’espèces sauvages, à la pêche illégale et à la pollution, bien que les opérations restent de moindre ampleur par rapport à celles en Amazonie.

L’exploitation minière illégale est concentrée dans deux zones principales. D’une part, le long de la frontière Costa Rica-Nicaragua, en particulier dans des zones telles que Crucitas dans la province de San Carlos. Les mineurs extraient l’or à travers des tranchées, des tunnels et des fosses à ciel ouvert dans des terrains boisés et montagneux, contribuant ainsi à la déforestation et à la contamination de l’environnement. La hausse des prix mondiaux de l’or, qui ont dépassé 5 200 \$ US l’once troy en février 2026, a coïncidé avec les rapports d’expansion et l’utilisation de techniques d’extraction plus avancées dans le nord du Costa Rica.⁴³

D’autre part, d’importantes activités minières illégales ont été signalées dans la zone du parc national de Corcovado, dans la province méridionale de Puntarenas. Dans ces zones, les réseaux impliqués dans le trafic de drogue, qui utilisent des plages isolées et des sentiers de jungle pour la contrebande de cocaïne, se livrent également à l’exploitation minière illégale, l’utilisant comme un mécanisme pour

blanchir les produits illicites.⁴⁴ Les bénéfices du trafic de drogue ont permis aux mineurs locaux, souvent issus de communautés à faible revenu, d’investir dans des équipements améliorés tels que des détecteurs de métaux et des téléphones satellites.

Le chevauchement n’est pas accidentel. Les bénéfices du trafic de drogue ont été réinvestis dans l’équipement minier, y compris les détecteurs de métaux, les pompes hydrauliques et les communications par satellite, tandis que l’or sert à son tour de véhicule pour le blanchiment des narco-produits dans l’économie formelle.

La déforestation illégale représente un problème structurel au Costa Rica avec de profondes racines économiques et institutionnelles. En juillet 2025, les autorités costaricaines ont lancé un système national de traçabilité pour suivre le bois tout au long de la chaîne de production et vérifier que son origine est légale et durable.⁴⁵ Le système a été conçu pour faire face à une crise d’exploitation forestière grave et généralisée, avec des impacts particulièrement forts documentés dans les corridors biologiques reliant le parc national Braulio Carrillo aux basses terres des Caraïbes — une zone de valeur écologique exceptionnelle qui a fait face à une pression soutenue de l’expansion agricole et de l’extraction illégale. Entre 2023 et 2024, le système de traitement des plaintes du SINAC a reçu plus de 7 200 signalements de crimes environnementaux en une seule année, l’exploitation forestière illégale représentant la catégorie la plus importante avec 2 600 plaintes.⁴⁶ Pourtant, les plaintes se traduisent rarement par des enquêtes formelles, et encore plus rarement par des condamnations, soulignant un écart persistant entre les violations signalées et la réponse institutionnelle.

Selon le procureur à l’environnement Luis Diego Hernández, le principal moteur

structurel de la déforestation est l’expansion de l’agriculture en monoculture (plantations d’ananas, de bananes et de palmiers) qui déplace les petits exploitants et pousse les exploitants forestiers illégaux plus profondément dans les zones de forêt primaire à mesure que la frontière agricole avance. Cette dynamique est particulièrement visible dans la région de Sarapiquí, où l’indignation de la communauté face à l’exploitation forestière illégale s’est intensifiée au début de 2026, et où le chevauchement entre l’expansion agro-industrielle, l’accaparement des terres et l’activité criminelle organisée dans le domaine de l’extraction du bois est devenu de plus en plus difficile à démêler.

Comme au Panama, l’espèce de bois la plus recherchée et la plus trafiquée par les réseaux internationaux de contrebande de bois est le cocobolo (*Dalbergia retusa*), dont la valeur marchande peut atteindre entre 30 000 et 40 000 USD par conteneur d’expédition. L’identification est relativement simple une fois le bois fraîchement coupé, car il présente une coloration rougeâtre très distinctive. Cependant, les groupes criminels laissent souvent sécher le bois pendant plusieurs semaines, de sorte qu’il perd une partie de cette coloration, du moins en surface. La couleur caractéristique réapparaît une fois le bois coupé et traité.

La déforestation illégale au Costa Rica a également été liée au trafic de bétail, que les groupes criminels organisés ont exploité comme mécanisme de blanchiment d’argent. Entre 2019 et 2024, la police judiciaire d’investigation (OIJ) a saisi plus de 3 700 têtes de bétail d’une valeur totale estimée à 2 084 millions de ₡ (environ 4,5 millions USD). Une affaire examinée en 2023 a illustré la capacité d’un seul réseau criminel à blanchir environ 1,5 million USD par l’acquisition, l’élevage et la vente de bétail.⁴⁷ En février 2026, l’Institut costaricien des drogues (ICD) a présenté deux propositions de réforme législative devant l’Assemblée législative, visant à combler les lacunes juridiques qui ont permis aux

organisations criminelles d’exploiter le secteur de l’élevage à des fins financières illicites.⁴⁸

Le Costa Rica est l’un des pays les plus riches en biodiversité au monde, et ses politiques de conservation sont parmi les plus fortes à l’échelle mondiale. Néanmoins, les autorités répressives et judiciaires sont confrontées à une pénurie chronique de ressources pour enquêter sur le trafic national et international d’espèces sauvages. Les aras rouges (*Ara macao*) et les grands aras verts (*Ara ambiguus*), les grenouilles dendrobates (famille *Dendrobatidae*), les papillons morpho bleus (*Morpho helenor narcissus*), les singes-écureuils à dos rouge d’Amérique centrale (*Saimiri oerstedii*) et les scarabées *Chrysina* (*Chrysina* spp.) font partie des plus de 1 000 animaux sauvages illégalement retirés du Costa Rica chaque année, bien que le chiffre réel soit considéré comme considérablement plus élevé.⁴⁹

Une partie du trafic international d’insectes et d’espèces sauvages (principalement des spécimens vivants, bien que certains soient conservés) se fait par voie aérienne via l’aéroport international Juan Santamaría. Les envois sont dissimulés dans des bagages à main ou attachés aux corps de coursiers humains, la méthode la plus couramment utilisée pour transporter des oiseaux vivants et des œufs. Selon le ministère public costaricien, une seule valise à main peut contenir entre 3 000 et 5 000 insectes. Les spécimens individuels peuvent être vendus entre 7 et 20 USD aux États-Unis, au Canada ou en Europe.⁵⁰

La corruption est un élément clé de la chaîne qui relie et facilite la criminalité environnementale avec les groupes criminels et leurs réseaux internationaux. Malgré la réputation du Costa Rica en tant que chef de file régional en matière de conservation de l’environnement, avec plus de 25 % de son territoire protégé,

43 Yeryis Salas, « Minería ilegal se especializó y se expandió afuera de Crucitas, alertó Mario Zamora a diputados », La Nación, 16 février 2026.

44 Parker Asmann, « Cocaine and Gold : The Battle to Protect Costa Rica’s Corcovado National Park », InSight Crime, 15 avril 2026.

45 Tico Times, « Costa Rica Launches Traceability System to Tackle illegal logging », 24 juillet 2025.

46 Tico Times, « Costa Rica Faces Growing Outrage Over Illegal Logging in Sarapiquí », 11 avril 2026.

47 Mundoacr, « El ganado y el lavado de dinero en Costa Rica », 14 juillet 2025.

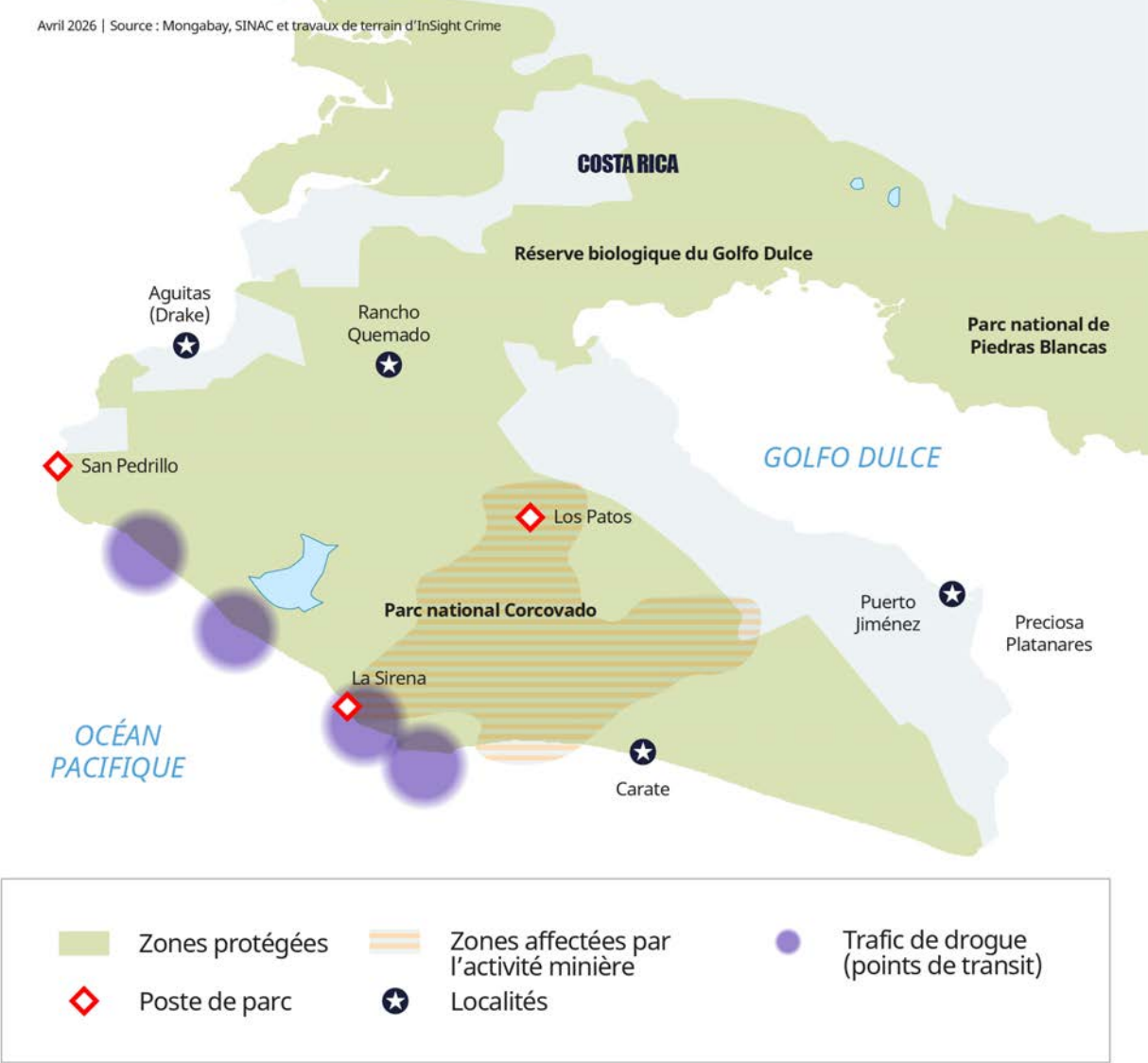
48 Vinicio Chacón Soto, « ICD pide aprobar dos leyes para controlar mejor el lavado de dinero : »se movieron millones de dólares » en trasiego de ganado sin justificación », Seminario Universidad, 26 février 2026

49 Bureau du procureur public du Costa Rica, « Plus de 1 000 animaux sauvages sont victimes de trafic chaque année au Costa Rica », Judicial News, 4 mars 2026.

50 Mariana Valladares, « Illegal Trade and Spundering of Insects : Quelle est sa fréquence et comment affecte-t-elle l’environnement ? », Teletica, 1er juin 2026.

LE TRAFIC DE COCAÏNE S'ÉTEND À L'EXPLOITATION MINIÈRE ILLÉGALE DANS LE SUD DU COSTA RICA

Avril 2026 | Source : Mongabay, SINAC et travaux de terrain d'InSight Crime



les agences chargées de faire respecter le droit de l'environnement, d'enquêter et de poursuivre les infractions environnementales fonctionnent avec des ressources limitées, de faibles salaires, une surveillance limitée et un certain isolement au niveau local, des conditions qui créent des écosystèmes parfaits pour la corruption et l'infiltration criminelle. Par exemple, le Système national des zones de conservation (SINAC), qui est responsable de la gestion des zones protégées, y compris

le parc national du Corcovado et le couloir de Crucitas, a fait l'objet d'enquêtes internes répétées sur la complicité des gardes forestiers avec des mineurs illégaux et des trafiquants d'espèces sauvages, les agents acceptant prétendument des paiements pour ignorer les activités d'extraction ou informer les réseaux criminels avant les opérations.⁵¹

51 Juan Fernando Lara Salas, « [Fiscalía alerta de posible corrupción en Sinac por irregularidades en centros privados de manejo de vida silvestre](#) », La Nación, 1er octobre 2020.

En août 2025, le Bureau du contrôleur général a publié un audit accablant du SINAC, le rapport DFOE-SOS-IAD-00004-2025, qui a révélé que 81 % des permis forestiers analysés en 2024 ne respectaient pas au moins une exigence légale obligatoire et que 83 % présentaient des lacunes dans les contrôles techniques ou la gestion des documents.⁵²

ITINÉRAIRES DE TRAFIC ET POINTS CHAUDS

Crucitas et la zone nord. L'or extrait illégalement est souvent transféré au Nicaragua, où il est vendu par des intermédiaires liés à des acheteurs étrangers, y compris des sociétés chinoises, qui sont aussi présentes dans différentes parties de l'Amazonie (notamment au Suriname et au Pérou) pour fournir du matériel aux mineurs locaux et blanchir l'or illégal. Ces flux sont facilités par la faible capacité d'application de la loi dans les régions frontalières éloignées et par la coordination transfrontalière limitée entre le Costa Rica et le Nicaragua, que les groupes criminels exploitent pour soutenir à la fois les opérations d'extraction et d'exportation.⁵³

Pacifique Sud et péninsule d'Osa. L'or extrait illégalement, ainsi que la faune et le bois, se déplacent également vers le sud au Panama avant d'entrer dans les chaînes internationales de marchandises, bien que les itinéraires puissent changer une fois au Panama. Le bois se rend sur la côte atlantique tandis que la faune peut sortir du Panama via son aéroport international ou également via les ports du Pacifique et de l'Atlantique.

Aéroports et ports côtiers (Limón et Puntarenas). La faune traverse généralement l'aéroport international Juan Santamaría de San José et le port de Limón, acheminée dans des conteneurs de fret ou transportée par des coursiers individuels pour la faune

52 Tico Times, « [Costa Rica Faces Growing Outrage Over Illegal Logging in Sarapiquí](#) », 11 avril 2026.
53 Yeryis Salas, « [Minería ilegal se especializó y se expandió afuera de Crucitas, alertó Mario Zamora a diputados](#) », La Nación, 16 février 2026 ; Álvaro Murillo, « [L'exploitation illégale de l'or est endémique à la frontière entre le Nicaragua et le Costa Rica, alimentée par l'appétit vorace de la Chine](#) », El País, 18 mars 2026.

vivante. Les produits issus de la faune sauvage se retrouvent finalement en Europe, principalement en Allemagne et en République tchèque, ainsi que sur les marchés asiatique et américain.

PANAMA

Le paysage criminel du Panama est contrôlé par deux factions nationales dominantes : Bagdad et Calor Calor. Les deux ont émergé en tant que gangs de rue dans les années 1990 et 2000 et ont évolué en syndicats du crime sophistiqués, avec environ 180 petits gangs opérant sous leur égide. Plutôt que de s'engager dans des rivalités idéologiques, les deux groupes se concentrent presque exclusivement sur le contrôle des itinéraires de transbordement de cocaïne à travers les principaux ports du Panama, en particulier à Panama City et à Colón. Ils le font en construisant de vastes réseaux de corruption incluant les pêcheurs, les employés des compagnies maritimes, les manutentionnaires de marchandises, les fonctionnaires des douanes et la sécurité portuaire. Ils louent ces services logistiques à des organisations étrangères de trafic de drogue en échange de profits et, dans certains cas, obtiennent une propriété partielle des expéditions ou élargissent leur propre portée internationale en Europe et dans d'autres destinations clés. Les réseaux criminels se livrent également au blanchiment d'argent, au trafic de migrants et aux crimes environnementaux, principalement la déforestation, le trafic de bois et l'extraction illégale d'or. Cependant, ces deux dernières entreprises criminelles dépendent de groupes et d'individus criminels locaux et spécialisés.

Des réseaux criminels étrangers opèrent également au Panama. L'AGC (Forces d'autodéfense gaitanistes, également appelé Clan del Golfo (Clan du Golfe), est l'acteur étranger dominant, contrôlant le bouchon du Darien et les principaux ports des Caraïbes et du Pacifique qui servent de points de lancement pour la cocaïne entrant au Panama. Plutôt que d'établir une présence permanente, l'AGC fonctionne selon un modèle de sous-traitance, déléguant la logistique aux gangs panaméens

tout en envoyant occasionnellement des émissaires pour superviser les opérations. Les petits groupes colombiens, y compris les dissidents de l’ELN et des FARC, utilisent également les routes côtières du Pacifique pour acheminer la cocaïne à travers le Panama, y compris les cargaisons transitant par le canal de Panama vers l’Europe.

Les acteurs mexicains et européens jouent un rôle plus indirect. Le cartel de Sinaloa et le cartel de la nouvelle génération de Jalisco (CJNG) envoient des émissaires au Panama pour coordonner les expéditions plutôt que d’établir des cellules permanentes, en s’appuyant sur les mêmes réseaux logistiques locaux essentiellement mis au point par le cartel de Sinaloa depuis les années 1990. Les organisations criminelles européennes sont encore plus éloignées des opérations panaméennes : elles négocient généralement des achats de cocaïne directement avec des fournisseurs colombiens ou par l’intermédiaire de courtiers, et opèrent plus souvent en Amérique du Sud qu’au Panama lui-même. Cela dit, des courtiers en cocaïne de diverses nationalités se rendent au Panama pour coordonner la contamination des conteneurs pour les expéditions à destination de l’Europe, et des cas isolés suggèrent que des liens directs entre les acteurs panaméens et les réseaux de distribution européens commencent à émerger.

La convergence criminelle au Panama est de la plus haute importance. Les produits de la traite des êtres humains au Panama sont fréquemment blanchis par le secteur bancaire du pays, la contrebande relie logistiquement le Panama à l’Amérique latine et à l’Asie, et les crimes environnementaux servent de vecteurs supplémentaires de blanchiment d’argent pour le trafic de drogue.⁵⁴ Les réseaux criminels utilisent des itinéraires similaires pour le trafic de drogue, de bois, d’or et de migrants, ces derniers passant principalement par le Darien.

Le Panama joue un rôle central dans le commerce mondial de la cocaïne, en

particulier pour approvisionner l’Europe. Sa géographie et son infrastructure le rendent particulièrement adapté au trafic transnational. Le pays est frontalier de la Colombie, le plus grand producteur de cocaïne au monde, et se trouve au carrefour des océans Atlantique et Pacifique. Avec le canal de Panama reliant les deux côtes et plusieurs des ports les plus fréquentés d’Amérique latine, le Panama offre des conditions idéales pour expédier des cargaisons de cocaïne de plusieurs tonnes à travers l’Atlantique.

Le rôle du Panama en tant que plaque tournante du transit remonte aux années 1980, lorsque les cartels colombiens de Medellín et de Cali ont commencé à acheminer des cargaisons de cocaïne à travers le pays vers les États-Unis. Le pays a également servi de point de rencontre et de plaque tournante du blanchiment d’argent pour les trafiquants colombiens et galiciens, dont le partenariat a consolidé le canal de cocaïne naissant vers l’Europe. Cela a été rendu possible grâce à la complicité du dictateur de l’époque, Manuel Noriega, qui a fourni une protection politique et un refuge aux barons de la drogue et à leurs familles.⁵⁵

La chute de Noriega à la suite de l’invasion américaine du Panama en 1989, associée à l’effondrement des cartels de Medellín et de Cali au milieu des années 1990, a fracturé le panorama criminel régional. De nouveaux acteurs colombiens ont rapidement comblé le vide, rejoints par des cartels mexicains et des mafias européennes capables de distribuer de la cocaïne dans le monde entier. Des gangs nationaux au Panama ont également commencé à émerger en tant que facilitateurs pour les groupes plus importants, fournissant des services logistiques tels que le stockage, le transport et l’infiltration portuaire.

Pendant une grande partie de l’histoire du commerce de la drogue au Panama, les États-Unis étaient la principale destination de la cocaïne transitant par le pays. Au fil du temps, cependant, l’Europe a gagné en importance

en tant que marché de consommation, offrant des prix de gros plus élevés et une demande en croissance constante.

Le Panama est devenu l’une des principales plateformes de lancement de ces flux. Des millions de conteneurs passent par ses ports chaque année, et les routes maritimes directes et indirectes vers l’Europe se comptent par centaines. Le canal de Panama amplifie encore la valeur du pays, permettant aux trafiquants de transférer facilement les envois de cocaïne entre les routes du Pacifique et de l’Atlantique.

Les autorités panaméennes ont saisi des volumes record de drogues, confisquant près de 100 tonnes de cocaïne en 2025, un chiffre parmi les plus élevés au monde.⁵⁶ Cette augmentation a coïncidé avec un essor de la production en Colombie et un appétit croissant pour la cocaïne en Europe.

Malgré des saisies record, les autorités panaméennes ont eu du mal à démanteler les réseaux responsables du commerce de drogues. Les trafiquants exploitent l’économie dollarisée du pays et son rôle de centre bancaire et commercial international pour blanchir les fonds illicites. La corruption compromet davantage l’application de la loi : les trafiquants soudoient régulièrement la police, les agents des douanes et les responsables portuaires pour assurer le passage en toute sécurité des drogues.

RÉSEAUX CRIMINELS

ACTEURS NATIONAUX

Le paysage criminel du Panama est dominé par deux factions rivales : Bagdad et Calor Calor. Les deux ont commencé comme des modestes gangs de jeunes dans les années 1990 et 2000, mais ont évolué vers de puissants syndicats criminels capables d’absorber des gangs plus petits et de s’associer à certaines des organisations de trafic de drogue les plus puissantes d’Amérique latine.

Malgré leur domination, on sait relativement peu de choses sur la hiérarchie ou l’appartenance à l’un ou l’autre groupe. Bien que Bagdad et Calor Calor soient les plus grands groupes criminels, le Gang HP joue également un rôle important dans le paysage criminel panaméen. Pourtant, on pense que la plupart des gangs de rue au Panama, dont le nombre est estimé à 180, opèrent sous l’égide de Bagdad ou de Calor Calor.⁵⁷

Sur le plan opérationnel, les deux factions sont presque indiscernables. On pense que les deux sont axés sur le contrôle des itinéraires de transbordement de cocaïne qui relient le Panama aux marchés internationaux, reflétant la nature axée sur les services de leur pays d’origine. Lorsqu’ils se livrent à la violence ou à d’autres crimes, c’est généralement pour défendre ces routes de la drogue, et non le résultat de rivalités idéologiques ou d’un désir de diversifier leur portefeuille criminel.

En conséquence, les deux factions cherchent principalement à contrôler le territoire autour des principaux ports de navigation, en particulier à Panama et à Colón. Ils ont également cultivé de vastes réseaux de collaborateurs pour accéder aux routes de contrebande transatlantiques. Cela commence par les résidents des communautés côtières et les pêcheurs qui collectent et stockent les envois de cocaïne en provenance d’Amérique du Sud dans des refuges. Les gangs travaillent ensuite avec les employés de la compagnie maritime pour localiser les conteneurs contaminés et soudoyer conducteurs de transport de marchandises et les manutentionnaires de fret pour transporter la drogue dans les ports et charger les cargaisons désignées. Les gangs exploitent également les contacts au sein des douanes, de la police et de la sécurité portuaire pour obtenir des informations sur les opérations antidrogue, y compris les conteneurs qui seront inspectés.

Le maintien de ces réseaux permet aux gangs de louer des services de transbordement à des OTD transnationales transportant de

54 Global Organized Crime Index (2025), Crime at a crossroads, « Panama profile ».

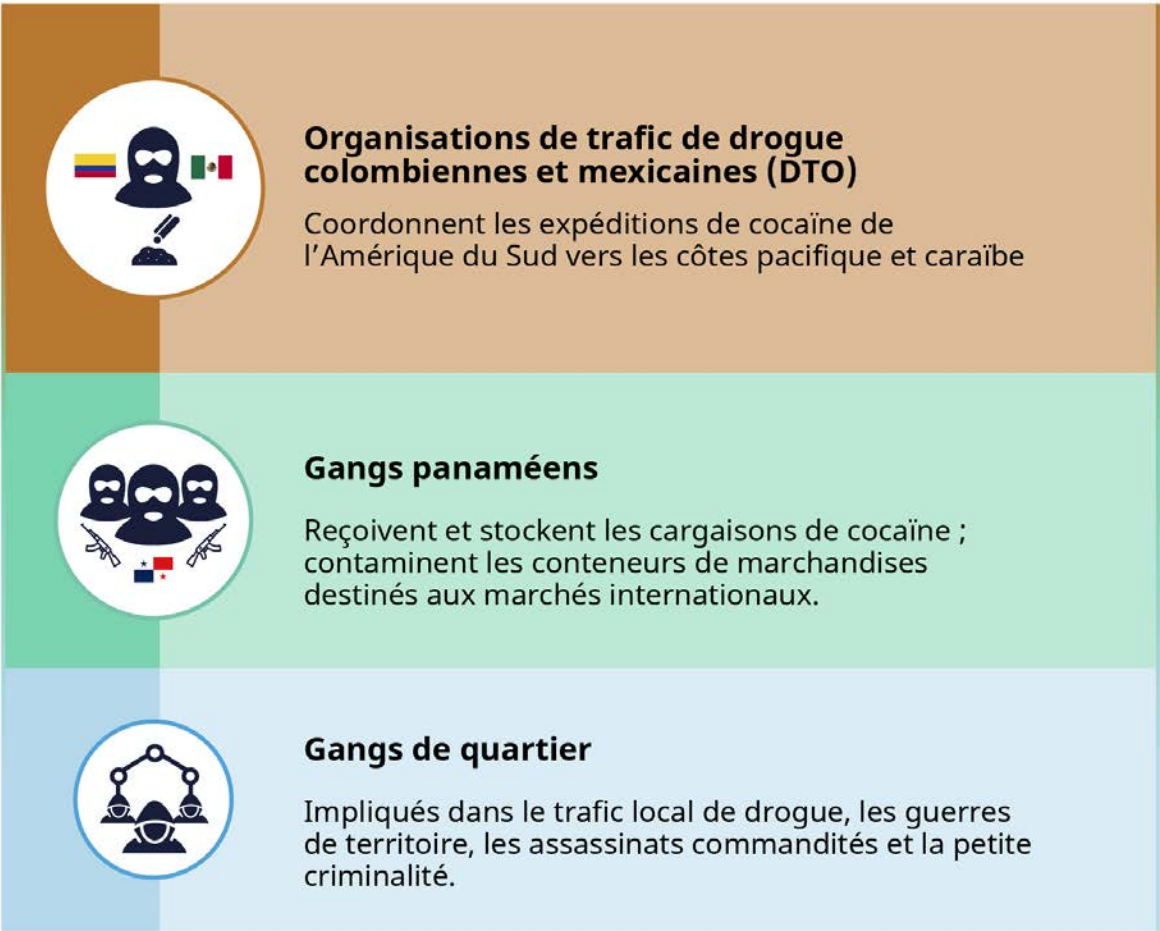
55 Arnulfo Barroso, « Noriega refugió a Pablo Escobar », Panamá América, 31 mai 2017.

56 Données de saisie de l’Institut national des sciences médico-légales du Panama.

57 Saydie Gonzalez, « Más de 150 pandillas operan a nivel nacional : menores de 25 años son las principales víctimas », TVN, 5 juin 2025.

HIÉRARCHIE DU TRAFIC DE DROGUE AU

Juillet 2025 | Source : Entretiens d’InSight Crime à Panama City et Colón



grandes quantités de cocaïne via l’industrie du transport maritime du Panama. Aujourd’hui, les deux factions servent de principaux points de contact pour les OTD colombiennes et mexicaines qui transportent la cocaïne du Panama vers l’Europe, les États-Unis et au-delà. Cette relation a permis à certains membres de gangs panaméens de s’élever dans les circuits du trafic international, devenant dans certains cas des propriétaires partiels de cargaisons de drogue ou voyageant à l’étranger pour faire des affaires en Europe et à Dubaï.

Bagdad

Bagdad a émergé dans les années 1990 dans le cadre d’une alliance de gangs connue sous le nom d’Union soviétique (Unión Soviética),

qui a réuni trois gangs basés dans la ville de Panama : Bagdad, El Pentágono et Matar o Morir (MOM).⁵⁸

Le gang a fait ses armes dans le trafic de drogue en détournant des cargaisons de cocaïne passant par le Panama, une pratique connue sous le nom *de tumbe*. Au fur et à mesure que son influence augmentait, Bagdad passait du statut de voleur à celui de facilitateur, passant des vols de drogue aux opérations logistiques.

Les bénéfices de la drogue ont été utilisés pour établir une présence dans les principaux centres logistiques et les zones côtières de Panama et

58 Kenneth Mira, Alexandra Sosa, Eduardo Camaño, « [Bandas juveniles, alternativa de supervivencia en edades de 14 a 16 años, corregimiento de Chorrillo, provincia de Panamá](#) », Revista Semilla Científica, n ° 3, (2022), p. 399–426.

de Colón, en plus des provinces frontalières telles que Bocas del Toro et Chiriquí. Le gang a également recruté des gangs plus petits pour élargir son accès aux routes d’exportation et fortifier son infrastructure logistique. Bagdad a également démontré sa capacité à corrompre les travailleurs portuaires et les responsables de l’application de la loi, qui aident à faciliter les opérations de lutte contre la drogue et protègent les membres contre les arrestations.⁵⁹

Les OTD colombiennes et mexicaines sous-traitent Bagdad pour gérer la branche panaméenne des opérations internationales de contrebande de cocaïne. Cette relation a permis à Bagdad d’étendre sa portée internationale, une tendance mise en évidence par les arrestations de ses membres en Europe. Le chef présumé du gang, Jaime Powell Rodríguez, alias « Yunya », a été arrêté en Espagne en février 2023, soupçonné de blanchir de l’argent de la drogue avec de l’or de contrebande envoyé du Panama.⁶⁰ Rodríguez, qui aurait coordonné les expéditions de cocaïne du Panama vers l’Europe, avait déjà été arrêté à Dubaï en 2018⁶¹ mais avait été libéré l’année suivante après avoir été extradé vers le Panama.⁶²

Le gang a également maintenu une base d’opérations au Costa Rica voisin, où l’un des fondateurs et principaux dirigeants du groupe a été arrêté en 2023, selon la presse et des rapports universitaires.⁶³ Les fractures internes résultant de différends sur les envois de drogue et les tentatives de former des ramifications ont fragmenté le gang.⁶⁴

59 Anastasia Austin, « [Can DEA Dismantle Panama’s Top Gang ?](#) », InSight Crime, 26 avril 2021.
60 Panama Attorney General’s Office, « [Ordenan la detención provisional con fines de extradición alias ‘Yunya’](#) », 22 février 2023 ; El País, « [Cae en Madrid el jefe del cartel de Bagdad, que blanqueaba con lingotes de oro los beneficios de la cocaína](#) », 23 février 2023.
61 Guadalupe León Barriá, « [Detienen en Dubái a colonense que se dedaba al tráfico de droga a Europa](#) », La Estrella de Panamá, 25 juin 2018.
62 EFE, « [Pedirán extradición de panameño detenido en España para procesarlo en Panamá](#) », 23 février 2023.
63 Friedrich-Ebert-Stiftung, « [Anuario 2015 de la seguridad regional en América Latina y el Caribe](#) », décembre 2015 ; EFE, « [Costa Rica extradita a EEUU al narcotraficante panameño ‘Cholo Chorrillo’](#) », 2 mars 2023.
64 Anastasia Austin, « [Rift in Bagdad Crime Syndicate Fueling Violence in Panama](#) », InSight Crime, 8 juin 2020.

Calor Calor

Comme pour Bagdad, on sait peu de choses sur les débuts de Calor Calor. Selon les forces de l’ordre, Calor Calor s’est formé à l’intérieur de la prison de La Joyita (un centre de détention notoire près de Panama City) lorsque des détenus opposés à Bagdad se sont unis sous une nouvelle bannière. D’autres sources offrent un récit plus large, affirmant que les rivaux de la coalition de l’Union soviétique, qui comprenait autrefois Bagdad, se sont réunis pour résister à l’extorsion et au vol de drogue.⁶⁵

Au fil du temps, Calor Calor est devenu un fournisseur de services indispensable pour les OTD transnationales qui transportent de la cocaïne à travers le Panama, en particulier les expéditions à destination de l’Europe et des États-Unis. Le gang est le seul concurrent sérieux de Bagdad pour le contrôle des itinéraires de transbordement, en particulier ceux qui traversent les principaux ports et les zones côtières où les cargaisons de drogue arrivent.

L’un des dirigeants présumés de Calor Calor, Eduardo Macea Alonzo, alias « Marshall », est arrivé au pouvoir à Colón et aurait établi le contrôle des routes de transbordement vers l’Europe via les ports de la ville tout en maintenant des liens avec la police et les autorités judiciaires.⁶⁶ (Il a été arrêté en 2019 et a depuis été condamné à 15 ans de prison pour des infractions liées aux gangs.⁶⁷)

Gang HP

Originaire de la partie orientale du pays entre 2016 et 2017, on sait peu de choses sur la structure interne du groupe criminel « Humildad y Pureza » (Gang HP). Le gang est responsable d’une partie importante des homicides dans la capitale du pays

65 Kenneth Mira, Alexandra Sosa, Eduardo Camaño, « [Bandas juveniles, alternativa de supervivencia en edades de 14 a 16 años, corregimiento de Chorrillo, provincia de Panamá](#) », Revista Semilla Científica, n ° 3, (2022), p. 399–426.
66 La Prensa, « [Marshall, capo de la ciudad de Colón, busca salir de Punta Coco](#) », 21 mars 2019.
67 Bureau du procureur général du Panama, « [Condenan a alias Marshall a 15 años de prisión por posesión agravada de drogas](#) », 3 août 2022.

et est soutenu par des acteurs criminels, principalement colombiens et mexicains.

Son expansion dans la logistique, le blanchiment d'argent et les opérations dans une grande partie du pays a conduit à un changement dans la façon dont le groupe est classé, passant d'un gang à un réseau criminel plus large reliant les structures criminelles en Colombie (principalement l'AGC) avec les routes de la drogue vers le Mexique.

HP est impliqué dans des homicides, le trafic de drogue à petite échelle, l'extorsion, la logistique liée au trafic de drogue, le blanchiment d'argent et les règlements de comptes.⁶⁸

Bien qu'il y ait eu plusieurs arrestations de membres du groupe criminel HP ces dernières années, le chef présumé du gang HP, Carlos Roberto Aguilar Becerra, reste un fugitif.

ACTEURS COLOMBIENS

Des générations successives de OTD colombiennes ont utilisé le Panama comme point de transbordement de la cocaïne, grâce à sa proximité avec les régions productrices de coca de la Colombie et à la profusion des routes maritimes internationales offertes par ses ports.

Pour transporter la cocaïne à travers le pays, des groupes colombiens financent des gangs panaméens qui reçoivent et stockent des envois en provenance de Colombie avant de coordonner leur départ des ports panaméens. Une partie de cet effort consiste à corrompre les travailleurs portuaires responsables de la sécurité et du chargement des conteneurs d'expédition, en plus des autorités douanières chargées d'inspecter la cargaison à la recherche d'articles suspects.

Les Forces d'autodéfense gaitanistes de Colombie (AGC)

Les Forces d'autodéfense gaitanistes de Colombie (Autodefensas Gaitanistas de Colombia – AGC), également connues sous le nom de Gaitanistas ou Clan del Golfo, sont l'une des organisations de trafic de drogue les plus puissantes de Colombie, contrôlant une grande partie de l'économie de la cocaïne transfrontalière entre la Colombie et le Panama.⁶⁹ Le groupe participe à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement, de la culture de la coca et de la production de chlorhydrate de cocaïne à la distribution internationale.

Le golfe d'Urabá, à cheval sur les départements d'Antioquia et du Chocó, sert de base opérationnelle à l'AGC. Le groupe contrôle le Darien Gap, sécurisant l'accès à la frontière avec le Panama et les côtes des Caraïbes et du Pacifique.⁷⁰

Côté Atlantique, l'AGC contrôle la quasi-totalité du couloir de trafic nord. Il maintient une forte présence dans les ports stratégiques tels que Turbo, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, La Guajira et dans le golfe de Morrosquillo, entre les départements de Cordoue et de Sucre. Ceux-ci servent de points de départ clés pour les expéditions maritimes de cocaïne à destination de l'Amérique centrale et des Caraïbes. Sur la côte du Pacifique, en particulier à Chocó, le groupe contrôle de longues étendues du littoral, donnant accès à des routes maritimes atteignant le Mexique, l'Amérique centrale et même l'Australie.⁷¹

Plutôt que d'établir une présence permanente au Panama, l'AGC fonctionne selon un modèle de sous-traitance. Le groupe engage des gangs panaméens pour gérer la logistique, y compris la réception des expéditions, leur stockage et la contamination des cargaisons à destination des ports européens. Cette organisation reflète la structure de réseau

hybride utilisée par l'AGC en Colombie, où il délègue souvent des opérations criminelles à des cellules affiliées.⁷² Des émissaires sont parfois envoyés de Colombie pour superviser les étapes critiques de l'opération.

L'AGC a également consolidé son influence au Panama en corrompant les forces de sécurité locales. En 2021, les autorités panaméennes ont arrêté plus de 50 personnes liées à l'AGC, dont cinq policiers. À l'époque, la police a déclaré que le groupe était responsable de plus de la moitié de toutes les cargaisons de cocaïne passant par le pays. L'AGC a également blanchi les produits de la vente de drogues par l'intermédiaire de sociétés enregistrées au Panama. Dans le cadre de l'opération Fisher, les autorités ont démantelé un réseau criminel lié au groupe et saisi 10 millions de \$ en espèces près de Colón.⁷³

La police colombienne pense que les réseaux de trafic de l'AGC couvrent 28 pays sur quatre continents. Au-delà des itinéraires vers les États-Unis, le groupe a envoyé des envois de cocaïne en Belgique, en Espagne, aux Pays-Bas, en Allemagne, en France, en Irlande, en Angleterre, en Italie, en Albanie et en Ukraine. Leur portée comprend désormais l'Australie et des pays asiatiques tels que l'Iran, la Chine et les Émirats arabes unis.⁷⁴

Pour atteindre ces marchés, l'AGC négocie directement avec les syndicats internationaux du trafic. Les mafias italiennes, dont la Camorra, la 'Ndrangheta et la Cosa Nostra, ont des agents en Colombie qui coordonnent les expéditions de conteneurs, assurent le contrôle de la qualité et gèrent les horaires de départ. Les arrestations récentes, y compris celles d'Emanuele « Dollarino » Gregorini à Cartagena et de Gustavo Nocella à Medellín, soulignent l'implication importante de la mafia italienne dans les exportations dirigées

par AGC.⁷⁵ L'AGC travaille également avec des groupes criminels des Balkans, en particulier les mafias albanaises, pour livrer de la cocaïne en Europe et faciliter le flux inverse d'armes en Colombie.⁷⁶

En plus du trafic de drogue, l'AGC organise la traite de migrants via travers le bouchon du Darien. Il exerce un contrôle quasi total sur les itinéraires de contrebande terrestres dans le Darien et les villes côtières de Colombie telles que Necolí et Turbo, qui ont longtemps servi de points de départ pour les bateaux de migrants. Le groupe gagne de l'argent en extorquant des entreprises formelles et informelles impliquées dans le commerce, y compris des opérateurs de bateaux et des guides de jungle. Cette pratique se poursuit, bien que les flux migratoires aient fortement diminué en 2025 à la suite de changements dans la politique d'immigration américaine.

Le groupe est également impliqué dans le trafic d'or au Panama, tirant parti de son contrôle territorial dans les zones frontalières pour acheminer de l'or illégal au Panama, où il peut être blanchi dans des chaînes d'approvisionnement légitimes et envoyé en Europe. Alternativement, le commerce basé sur l'or sert à blanchir les fonds illicites provenant du trafic de drogue.⁷⁷

Autres groupes criminels colombiens

Bien que l'AGC domine le couloir de contrebande de cocaïne entre la Colombie et le Panama, plusieurs autres OTD colombiennes exploitent également des itinéraires à travers le couloir de contrebande d'Amérique centrale.

Cela inclut des groupes importants tels que l'Armée de libération nationale (Ejército de Liberación Nacional – ELN) et les dissidents des Forces armées révolutionnaires de Colombie (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia – FARC) démobilisées. Les deux

68 Critica : « L'un des membres de HP a été tué dans la rue. Rencontrez le gang redouté de l'Est », 11 mai 2026.

69 InSight Crime, « Mapping the AGC's Migrant Smuggling Network Across Colombia's Darién Gap », juin 2024 ; Lara Loaiza, « Raids Reveal Gaitanistas 'Grasp Reaches Panama », InSight Crime, 6 décembre 2021.

70 InSight Crime, « Gaitanistas – Gulf Clan », 18 mars 2025.

71 Javier Patiño C, « El Clan del Golfo : Historia y estructura de uno de los grupos criminales más temidos de Colombia », Cambio, 22 octobre 2024.

72 Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad, « Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC) o Clan del Golfo y las disputas con los denominados Caparros : Reconfiguración actual del conflicto armado en el Bajo Cauca antioqueño y sur de Córdoba », août 2022.

73 DW, « Incautan en Panamá USD 9,9 millones ligados a Clan del Golfo », 3 décembre 2021.

74 Associated Press, « Clan del Golfo envía droga a 28 países en alianza con mafias », 3 novembre 2021.

75 Diego Stacey, « Los tentáculos de la mafia italiana en Colombia : cocaína a menor costo y negocios con el Clan del Golfo », El Pais, 5 avril 2025.

76 El Espectador, « Cae en Barranquilla Admir Tutaj, quien estaría al servicio de la mafia albanesa », 24 août 2024.

77 Organisation de coopération et de développement économiques, « Free trade zones and illicit gold flows in Latin America and the Caribbean », 2022.



contrôlent les voies fluviales le long de la côte pacifique de la Colombie.⁷⁸ Ceux-ci servent de points de départ pour les expéditions de cocaïne transportées dans des bateaux rapides, des semi-submersibles et d'autres petits navires vers l'Amérique centrale et le Mexique.

En 2022, les autorités colombiennes et panaméennes ont démantelé un réseau de trafic présumé lié à des dissidents des FARC qui aurait coordonné des expéditions du département colombien du Chocó vers des îles au large de la côte pacifique du Panama, éventuellement destinées à l'Europe.⁷⁹

Ces groupes ont également eu accès au plus grand port du Pacifique de Colombie, Buenaventura,⁸⁰ ce qui leur a permis de transporter de la drogue vers l'Europe par des routes commerciales de fret, dont certaines transitent par le canal de Panama en route vers l'Europe.

ACTEURS MEXICAINS

Les organisations mexicaines de trafic de drogue utilisent depuis longtemps le Panama comme point de transit pour la cocaïne à destination des États-Unis. Tout comme leurs homologues colombiennes, les OTD mexicaines sous-traitent les réseaux logistiques panaméens pour acheminer la cocaïne à travers le Panama. Ces groupes envoient généralement des émissaires pour superviser les expéditions en partenariat avec les acteurs locaux au lieu d'établir des cellules permanentes dans le pays.

L'Amérique centrale est un pont essentiel entre les groupes criminels mexicains et les producteurs de cocaïne en Colombie. Les OTD mexicaines sont souvent obligées de faire passer de la drogue par le Panama, généralement par voie terrestre dans des camions ou en mer dans de petits bateaux, pour atteindre le Costa Rica voisin ou des pays plus au nord, tels que le Honduras et le Guatemala.

Le cartel de Sinaloa, actif au Panama depuis au moins les années 1990, a contribué à créer le modèle de sous-traitance qui prévaut aujourd'hui en Amérique centrale. Le groupe finance la logistique de transbordement de la cocaïne au Panama. Les autorités panaméennes ont arrêté des émissaires présumés de Sinaloa opérant dans le pays, dont certains ont des liens avec d'anciens groupes de guérilla colombiens.⁸¹ Le groupe s'est également appuyé sur des courtiers mexicains pour négocier avec les factions de guérilla et coordonner les expéditions via le Panama.⁸²

Le principal rival du cartel de Sinaloa, le CJNG, a également envoyé des émissaires au Panama pour coordonner les expéditions de drogue, selon les procureurs américains.⁸³

Il est difficile d'évaluer dans quelle mesure les groupes criminels mexicains participent aux expéditions de cocaïne à destination de l'Europe en provenance du Panama. Il n'existe aucun cas documenté de saisies en Europe liées à des expéditions en provenance du Panama impliquant des cartels mexicains, ni de preuve de liens directs entre les émissaires mexicains et les courtiers européens opérant au Panama ou ailleurs. Néanmoins, des groupes comme le cartel de Sinaloa maintiennent les contacts locaux nécessaires pour faire transiter les produits illicites par les ports du Panama. Et il y a des exemples de cargaisons de cocaïne à grande échelle envoyées du Mexique vers l'Europe via les ports du Panama aussi récemment qu'en août 2025.⁸⁴

ACTEURS EUROPÉENS

Il n'existe aucune preuve claire d'une présence établie de mafias européennes au Panama. Les groupes criminels européens négocient souvent des expéditions de cocaïne directement avec des fournisseurs colombiens ou via des courtiers, contournant les gangs panaméens. Cela peut aider à expliquer pourquoi les trafiquants européens opèrent plus souvent dans les pays d'Amérique du Sud que dans les centres de transit comme le Panama.

Pourtant, les courtiers en cocaïne, qu'ils soient européens, colombiens ou mexicains, se rendent au Panama pour rencontrer les réseaux logistiques responsables de la contamination des conteneurs de fret à destination de l'Europe.

De plus, certains signes indiquent que les réseaux de trafic internationaux distribuant de la cocaïne en Europe ont établi des liens directs avec les acteurs panaméens. En 2022, par exemple, un citoyen panaméen a été arrêté à Dubaï, soupçonné d'avoir expédié de la cocaïne du port de Manzanillo vers l'Espagne pour approvisionner un groupe de réseaux de drogue européens.⁸⁵ De tels cas restent rares.

ACTIVITÉS ILLICITES : COULOIRS DE TRAFIC DE DROGUE

Le Panama fonctionne presque exclusivement comme une nation de transit pour les voies d'acheminement de la cocaïne vers l'Europe. Le pays n'a pas de tradition de culture de coca ou de production de cocaïne, ni de marché de consommation important pour la drogue. Au lieu de cela, son rôle de plaque tournante logistique mondiale en fait un atout essentiel pour les trafiquants de drogue qui transportent de la cocaïne dans le monde entier.

Des centaines de routes maritimes commerciales relient le Panama aux pays producteurs de cocaïne en Amérique du Sud et aux marchés de consommation en Europe, aux États-Unis et au-delà. Sa proximité avec la Colombie, le plus grand producteur mondial de cocaïne, garantit un approvisionnement régulier de flux de cocaïne à travers le territoire panaméen vers les consommateurs mondiaux.

ROUTES D'AMERIQUE DU SUD AU PANAMA

La plus grande partie de la cocaïne entre au Panama en provenance de la Colombie voisine, les trafiquants de drogue exploitant les routes de contrebande maritime dans les eaux des Caraïbes et du Pacifique pour acheminer les cargaisons entre les deux pays.

Route des Caraïbes

Les OTD colombiennes s'approvisionnent en cocaïne dans les régions productrices de coca du nord de la Colombie. La majeure partie de la production se produit dans les départements de Norte de Santander et Bolívar, en plus de Bajo Cauca, une sous-région d'Antioquia. De là, la cocaïne est transportée par voie terrestre vers la côte caraïbe. Les expéditions quittent principalement la Colombie depuis le golfe d'Urabá, une région côtière à cheval sur les départements d'Antioquia et du Chocó, et le golfe de Morrosquillo, situé dans les départements de Cordoue et de Sucre. Des groupes criminels utilisent des bateaux

78 InSight Crime, « Criminal Dynamics and Drug Trafficking in Buenaventura », 2024.
79 EFE, « Desmantelan una red de narcos de las disidencias de las FARC en Colombia y Panama », 24 mai 2022.
80 InSight Crime, « Criminal Dynamics and Drug Trafficking in Buenaventura », 2024.

81 James Bargent, « Sinaloa Cartel, FARC Network Dismantled in Panama », InSight Crime, 5 novembre 2015 ; Mimi Yagoub, « Sinaloa Cell Captured in Panama : Local Gangs Step Up Power », InSight Crime, 22 mars 2016.
82 Zeta, « Un matrimonio de mexicanos es acusado por Panamá de ser enlace entre el Cártel de Sinaloa y las FARC », 15 août 2017.
83 Département de la Justice des États-Unis, « Un trafiquant de Michoacan capturé au Panama envoyé en prison aux États-Unis », 2 août 2023.

84 Police nationale du Panama [@policiaidepanama], Durante acciones operativas en un puerto del Atlántico, incautamos 1 488 paquetes de presunta droga dentro de un contenedor, procedente de México y destino final Bélgica, posté à X, 6 août 2025.
85 Douwe den Held, « Un super cartel contrôlait-il vraiment le commerce de la drogue en Europe ? », InSight Crime, 29 novembre 2022.

rapides pour transporter de la cocaïne au Panama, déchargeant des cargaisons sur les plages et les criques côtières des provinces atlantiques de Guna Yala, Colón et Bocas del Toro.

Les autorités panaméennes ont également intercepté des navires semi-submersibles sur cette route, bien que de tels cas soient moins fréquents.⁸⁶

La plupart des semi-submersibles au départ du golfe d’Urabá en Colombie ne sont pas à destination du Panama. Ils visent plutôt à atteindre des pays plus proches du Mexique et des États-Unis, tels que le Honduras et le Guatemala. Ces navires sont difficiles à détecter, car les trafiquants utilisent une peinture de camouflage pour se fondre dans leur environnement océanique.

Route du Pacifique

La route du Pacifique suit un schéma similaire : les trafiquants de drogue utilisent des bateaux rapides pour transporter la cocaïne des départements colombiens de Chocó, Valle del Cauca, Cauca et Nariño vers la côte sud du Panama. Les autorités panaméennes ont également intercepté des navires semi-submersibles le long de cette route, bien que ces bateaux soient généralement à destination du Guatemala et du Mexique.

Les trafiquants exploitent également les routes maritimes commerciales, permettant des expéditions plus importantes depuis les ports de Colombie, d’Équateur et du Pérou.

Les groupes criminels identifient les itinéraires de fret qui transitent par le Panama en direction de l’Europe et stockent les cargaisons de drogue dans des conteneurs d’expédition. Guayaquil représente une source majeure de conteneurs maritimes contaminés.

86 Commandement général des forces armées colombiennes, « Armada de Colombia y Senan de Panamá incautaron 5 toneladas de Cocaína », 20 février 2020 ; EFE, « Incautan en Panamá 625 paquetes de presunta cocaína en un semisumergible », 11 août 2022.

Itinéraires terrestres

La frontière terrestre entre le Panama et la Colombie traverse la région reculée du Darien, une dense étendue de forêt tropicale traversée par des sentiers isolés utilisés pour le trafic de drogue, d’argent et de migrants. Ces dernières années, des groupes criminels colombiens ont exploité les flux migratoires pour acheminer la cocaïne à travers le Darien en utilisant des passeurs humains. Pourtant, les quantités de cocaïne transportées le long de cette route sont minimales par rapport aux voies de navigation maritime, et il y a beaucoup moins de coursier disponibles car la migration dans la région a diminué à la suite de l’adoption de contrôles frontaliers américains plus stricts en 2025.

ROUTES DU PANAMA VERS L’EUROPE

Les envois de cocaïne en provenance d’Amérique du Sud atterrissent souvent au Panama sur des plages isolées, des criques côtières et de petites îles. Parfois, les drogues sont déchargées en mer et collectées par les pêcheurs à proximité. Du côté de l’Atlantique, les chargements sont généralement destinés aux provinces caribéennes de Guna Yala, Colón et Bocas del Toro. De là, des groupes criminels transportent de la drogue par voie terrestre et maritime vers les ports de Colón.

Colón est un élément stratégique des canaux d’acheminement de cocaïne vers l’Europe. La ville abrite les principaux ports atlantiques du Panama : Cristóbal, le terminal international de Manzanillo (mit) et le terminal à conteneurs de Colón (CCT). Entre 2020 et 2025, les autorités ont confisqué plus de 200 tonnes à Colón, soit un volume plus important que dans tout autre département.⁸⁷

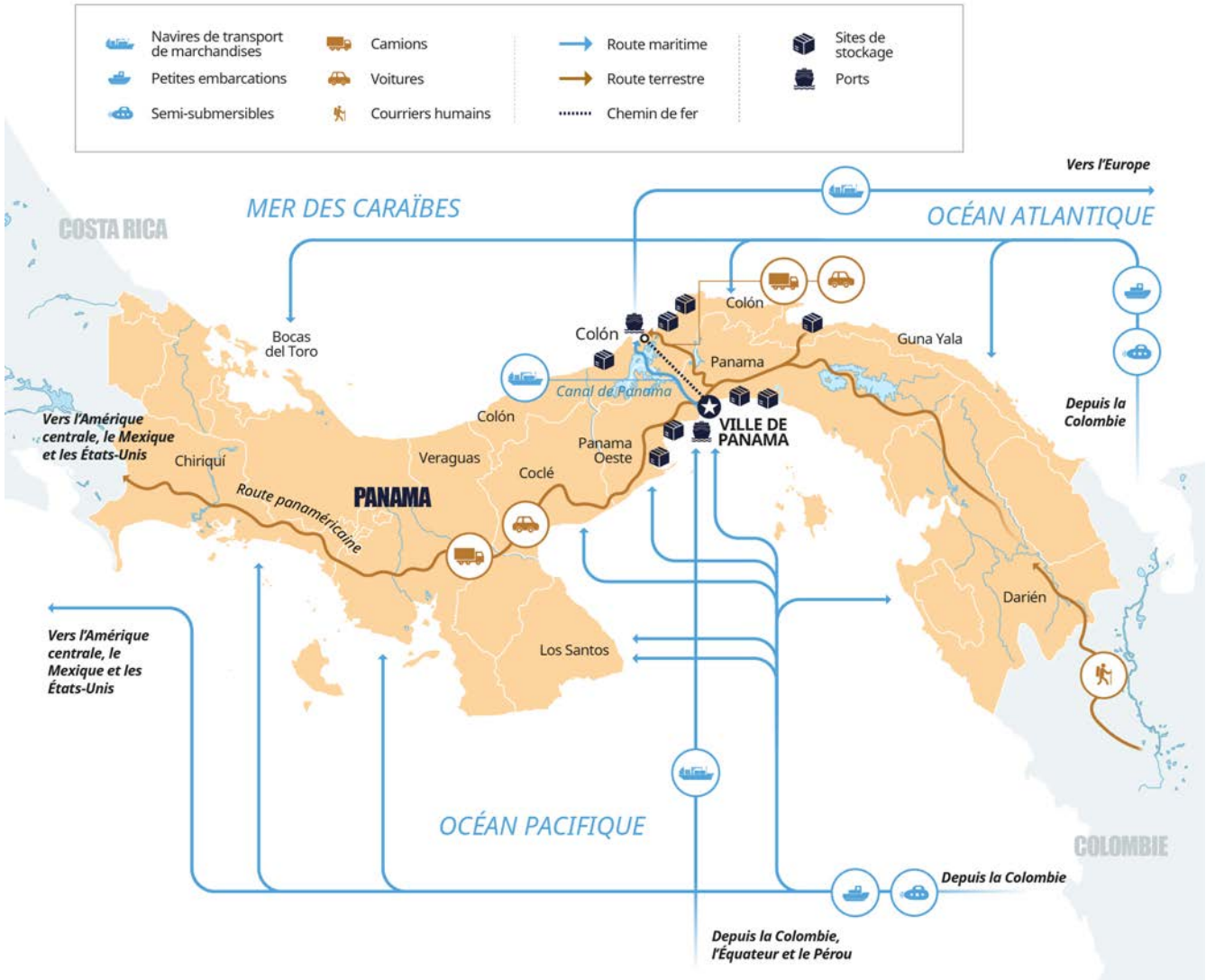
Les gangs locaux de Colón se spécialisent dans la réception et le stockage des envois de cocaïne en provenance d’Amérique du Sud. Dans certains cas, les gangs paient les habitants du littoral pour protéger les drogues avant leur expédition.

87 Ministère de la Sécurité publique du Panama, « Informes Preliminares de Incautación de Drogas », n.d.



ROUTES DU TRAFIC DE DROGUE AU PANAMA

Septembre 2025 | Source : Enquêtes d’InSight Crime.



Du côté du Pacifique, la cocaïne est principalement déchargée dans les provinces méridionales de Panama, Panama Oeste, Coclé, Los Santos et Darién, toutes situées dans le golfe de Panama. La province de Panama Oeste a enregistré 142 tonnes de drogues saisies entre 2020 et 2025, soit le deuxième total de saisies de drogue du pays.⁸⁸ À partir de ces points d’atterrissage, les trafiquants transportent la cocaïne par voie terrestre et maritime vers la ville de Panama, où elle peut être transportée vers Colón via le canal de Panama et ses liaisons routières et ferroviaires adjacentes.

88 Ministère de la Sécurité publique du Panama, « [Informes Preliminares de Incautación de Drogas](#) », n.d.

POINTS D’ENTRÉE

Les ports atlantiques du Panama offrent des centaines de routes maritimes directes et indirectes vers l’Europe, permettant aux groupes criminels de livrer de la cocaïne à presque tous les États membres de l’UE. Historiquement, de grands volumes de cocaïne se sont retrouvés dans les ports à conteneurs les plus fréquentés de l’UE, notamment Anvers (Belgique), Rotterdam (Pays-Bas) et Algésiras (Espagne).

Entre 2018 et 2021, Colón s’est classé au huitième rang des points d’origine les plus importants pour la cocaïne saisie en Belgique,

représentant près de 16 tonnes, selon les données de l’EUDA.⁸⁹ Les autorités de Colón ont également intercepté des cargaisons de plusieurs centaines de kilogrammes de cocaïne à destination des Pays-Bas et de l’Espagne.

Ces trois pays représentent toujours la principale porte d’entrée en Europe pour la cocaïne transitant par le Panama. Mais les ports d’arrivée se sont multipliés en réponse au renforcement de la sécurité dans les ports d’Europe du Nord, les récentes saisies ayant exposé les routes de la cocaïne entre le Panama et des pays comme l’Italie, le⁹⁰ Portugal,⁹¹ la Russie, la⁹² France,⁹³ l’Allemagne,⁹⁴ la Slovénie, la⁹⁵ Suède⁹⁶ et le Danemark.⁹⁷

Une fois en Europe, des réseaux criminels s’infiltrèrent dans les ports pour extraire la cocaïne des conteneurs. La méthode d’extraction dépend de la façon dont l’envoi a été contaminé. Avec le rip-on/rip-off, la méthode la plus courante pour les expéditions chargées au Panama, les soi-disant « extracteurs » entrent dans le port pour retirer la cocaïne de la cargaison légitime avant que l’importateur ne la récupère, en remplaçant le sceau du conteneur pour éviter toute détection.⁹⁸

Si la récupération à l’intérieur du port n’est pas possible, par exemple lorsque la cocaïne est cachée dans la structure du conteneur ou enfouie profondément à l’intérieur de

89 Agence de l’Union européenne sur les drogues, « [L’Europe et le commerce mondial de la cocaïne](#) », 2022.
90 Police nationale colombienne, « [Cooperación internacional permitió la incautación de 600 kilos de cocaína en Panamá](#) », 18 janvier 2021.
91 Yelina Pérez Sánchez, « [Decomisan 750 paquetes de presunta droga en un puerto panameño](#) », La Estrella, 14 juillet 2024.
92 Bureau du procureur général, [@PGN_PANAMA], #Decomiso | La Fiscalía de Drogas de Colón y Guna Yala, en diligencia de allanamiento y registro a un contenedor proveniente de Ecuador, ubica 920 paquetes de presunta droga que tenía como destino Rusia, Post, X, 20 avril 2024.
93 Santiago Arrieta, « [Hallan 400 kilos de cocaína dentro de un contenedor en puerto del Pacífico en Panamá](#) », La República, 19 août 2025.
94 Primicias, « [Cocaína valorada en más de USD 86 millones salió desde Ecuador con destino a Alemania](#) », 5 août 2025.
95 La Estrella, « [Panamá incauta 1.901 paquetes de presunta cocaína con destino a Eslovenia](#) », 15 août 2022.
96 Police nationale du Panama, « [Policía incauta 410 paquetes con droga en un puerto](#) », 15 octobre 2024.
97 Ministère de la Sécurité publique du Panama [@MinSegPma], #Colón | Mediante acciones operativas en un puerto de la provincia, unidades policiales capturan a una persona que custodiaba 696 paquetes con droga que estaban ocultos en un contenedor. La carga era proveniente de Seattle, Estados Unidos con destino a Dinamarca. #SinTregua, Post, X, 2 avril 2024.
98 María Fernanda Ramírez, « [Container Shipping : Cocaine Hide and Seek](#) », InSight Crime, 8 février 2021.

marchandises légitimes, les trafiquants attendent que le conteneur quitte le port avant d’extraire la cargaison. Dans les deux scénarios, les groupes criminels comptent sur le personnel portuaire complice et les conducteurs de transport de marchandises pour accéder aux cargaisons contaminées.⁹⁹

Il y a également des signes que des groupes criminels cherchent à contourner la sécurité portuaire en déchargeant de la cocaïne dissimulée dans les porte-conteneurs dans les eaux au large des côtes de l’Espagne et du Portugal.¹⁰⁰ Des navires plus petits ramassent ensuite les cargaisons et les transportent vers des points de débarquement en Europe occidentale. Cela semble être une tendance émergente, non spécifiquement liée au Panama ou à l’Amérique centrale.

ITINÉRAIRES ALTERNATIFS

Au-delà de l’Europe, le Panama a longtemps servi de point de transit pour les envois de drogue à destination du Mexique et des États-Unis. L’autoroute panaméricaine relie le Panama au reste de l’Amérique centrale, permettant à la cocaïne d’être transportée vers le nord par des camions de fret et des véhicules privés à travers le Costa Rica, le Nicaragua, le Honduras et le Guatemala avant d’atteindre le Mexique et les États-Unis.

Il existe également un trafic de cocaïne par voie aérienne du Panama vers l’Europe, bien que les volumes soient minuscules par rapport à la contrebande maritime. Les trafiquants de drogue utilisent du fret aérien et des courriers humains au départ de l’aéroport international de Tocumen au Panama pour atteindre des destinations dans toute l’Europe.¹⁰¹

99 María Fernanda Ramírez, « [Container Shipping : Cocaine Hide and Seek](#) », InSight Crime, 8 février 2021.
100 Reuters, « [Spain seizes 30 tons of cocaine in record European haul, detains 23 crew](#) », 8 mai 2026.
101 DW, « [Panamá dismantela red que traficó drogas hacia Europa](#) », 2 septembre 2021.

ACTIVITÉS ILLICITES : BLANCHIMENT D'ARGENT

Le rôle du Panama en tant que plaque tournante internationale du commerce et de la finance en a fait une cible de choix pour les trafiquants de drogue qui cherchent à blanchir les produits de la cocaïne. Les groupes criminels dissimulent généralement de l'argent sale dans des transactions légitimes du secteur privé ou l'acheminent à travers des réseaux complexes de sociétés écrans. Ces programmes sont aidés par l'économie dollarisée du Panama, qui élimine les contrôles de change et facilite le mouvement de l'argent de la drogue à travers le système financier.

L'ampleur des crimes financiers a été mise à nu par les Panama Papers, une enquête médiatique publiée en 2016 qui a révélé comment des sociétés panaméennes et offshore ont été utilisées pour blanchir des fonds illicites, y compris d'éminents trafiquants de drogue mexicains tels que Rafael Caro Quintero et des individus liés au cartel de la nouvelle génération de Jalisco (Cartel de Jalisco Nueva Generación, CJNG).¹⁰² La réaction internationale à la suite des Panama Papers a entraîné des réformes, notamment une réglementation plus stricte en matière de transparence financière, des exigences plus strictes en matière de contrôle préalable et un meilleur signalement des activités bancaires suspectes. En 2023, le Panama a été retiré de la liste grise du Groupe d'action financière (GAFI).¹⁰³ Pourtant, on pense qu'il reste relativement facile d'ouvrir des entreprises, et les groupes criminels se sont adaptés en divisant les paiements en transferts plus petits pour éviter d'être détectés.

Le Panama abrite également la zone franche de Colón (ZFC), l'une des plus grandes zones franches au monde. So faible niveau de surveillance en a fait un point focal pour le blanchiment d'argent basé sur le commerce. Les réseaux criminels utilisent les profits du commerce de la drogue pour acheter

des marchandises bon marché et en grand volume, souvent contrefaites, qu'ils exportent ensuite à travers l'Amérique latine. La vente de ces marchandises sur des marchés légitimes blanchit le capital illicite. Alternativement, les trafiquants peuvent manipuler les factures (surévaluer ou sous-évaluer les achats) pour faire apparaître les bénéfices illégaux comme des dépenses commerciales régulières, entre autres tactiques.

Plusieurs sources du secteur privé estiment que la ZFC reste une plaque tournante du blanchiment d'argent, malgré les efforts déployés pour améliorer la surveillance et obliger les entreprises à signaler les activités commerciales suspectes. Cela comprend le trafic de l'or : les transactions impliquant de l'or illégal (principalement des bijoux) servent à blanchir le produit du trafic illicite.¹⁰⁴

ACTIVITÉS ILLICITES : CRIMINALITÉ ENVIRONNEMENTALE

En raison des capacités logistiques du canal de Panama et de sa proximité avec des pays tels que la Colombie, le Costa Rica, l'Équateur et le Pérou, où les réseaux criminels spécialisés dans les crimes environnementaux sont plus sophistiqués, le Panama est devenu un nœud pour la criminalité environnementale transnationale, fonctionnant simultanément comme un pays d'origine, de transit et de destination.

Le bouchon du Darien, un tronçon de 106 kilomètres de jungle dense où se termine l'autoroute panaméricaine, est le catalyseur géographique central de la criminalité environnementale, offrant une couverture aux trafiquants de drogue, aux passeurs de migrants, aux bûcherons illégaux, aux mineurs et aux éleveurs de bétail opérant dans des écosystèmes criminels parallèles.

L'extraction illégale d'or est une activité criminelle lucrative liée au blanchiment d'argent, car elle permet d'introduire de l'or d'origine illicite dans l'économie légitime. Les

principaux points chauds de l'exploitation illégale de l'or sont les provinces de Darien, Guna Yala et Colón. Les enquêtes et les opérations sur les mines d'or illégales ont exposé le travail des enfants, la traite des êtres humains et la contamination au mercure.¹⁰⁵

Le Panama sert également de pays de transit pour l'or illégal, dont la plus grande partie provient de la Colombie, du Venezuela et du Pérou. L'or de contrebande suit souvent les itinéraires existants contrôlés par les principaux OTD colombiennes, de petits navires transportant de l'or des villes côtières des Caraïbes colombiennes vers des plages reculées du Panama.¹⁰⁶

L'exploitation illégale d'autres ressources naturelles a également considérablement augmenté ces dernières années. En particulier, depuis la fermeture d'une mine de cuivre exploitée par First Quantum Minerals Ltd., le nombre de sites miniers illégaux dans la forêt tropicale de Cobre Panama et ses environs a augmenté de 317 %, passant de 60 sites en 2023 à 250 en 2024.¹⁰⁷

Le bois illégal, quant à lui, provient principalement de la région du Darien et est expédié de Colón vers les marchés mondiaux. Les trafiquants ciblent des espèces de grande valeur comme le *cocobolo* (*Dalbergia retusa*), prisé pour en faire des meubles de luxe.¹⁰⁸ Les exportations de bois se déplacent dans des conteneurs, bien qu'étant donné la taille des grumes, les trafiquants ne puissent pas utiliser les mêmes méthodes utilisées pour dissimuler les envois de drogue.

Compte tenu de la couleur distinctive du bois de cocobolo et de la facilité avec laquelle il peut être identifié visuellement, les groupes criminels ont tendance à le laisser sécher pendant un certain temps pour empêcher

les autorités forestières et douanières de l'identifier facilement. Les itinéraires utilisés pour son transport illicite vers l'Europe peuvent varier en fonction du niveau de pression des forces de l'ordre, des douanes et des autorités judiciaires. Des itinéraires directs via des conteneurs ont été identifiés vers des ports tels qu'Algésiras, Valence et Rotterdam, ainsi que vers des ports d'Afrique de l'Ouest où le bois est temporairement stocké avant d'être expédié vers l'Europe le long de la côte atlantique africaine. Les pays asiatiques sont également des destinations finales pour le bois de cocobolo, qui est utilisé dans la production de produits de luxe, principalement des meubles, des intérieurs de voitures et des yachts.

Comme principal mode opératoire, les groupes criminels utilisent les communautés locales et autochtones comme façade juridique pour acquérir et recevoir des machines légères et lourdes utilisées pour l'exploitation minière illégale et la déforestation. Cela ajoute une couche de complexité aux enquêtes sur la destination et l'utilisation réelles des machines acquises et du groupe criminel impliqué.¹⁰⁹ Les organisations criminelles utilisent également ces communautés pour atteindre plus facilement les zones de jungle avec l'aide de personnes qui connaissent la géographie et les conditions météorologiques de l'une des jungles les plus denses de la planète.

102 Elyssa Pachico, « Panama Papers Highlight How LatAm's Elites Hide Wealth », InSight Crime, 4 avril 2016.

103 Elida Moreno et Valentine Hilaire, « Panama Exits Financial Crime Watchdog FATF's Gray List », Reuters, 27 octobre 2023.

104 Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), « Free trade zones and illicit gold flows in Latin America and the Caribbean », 2022.

105 Interpol, « Une opération contre les atteintes à l'environnement aboutit à 225 arrestations et à l'identification de centaines de suspects dans les Amériques », 25 octobre 2025.

106 Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), « Free trade zones and illicit gold flows in Latin America and the Caribbean », 2022.

107 Bloomberg News, « Illegal mining soars near First Quantum's idled Panama mine », 13 août 2024.

108 Juan Diego Cárdenas, « Panama Struggles to Fight Timber Trafficking in Forests and Ports », InSight Crime, 4 avril 2022.

109 Mimi Yagoub, « Which Colombian Crime Group Run Illegal Mining in Panama ? » InSight Crime 16 novembre 2016.



ACCENT SUR LES GOULOTS D'ETRANGLEMENT DES PORTS

Le trafic de marchandises illicites telles que la drogue ou le bois entre le Costa Rica, le Panama et l'Europe ou d'autres destinations finales se fait principalement par voie maritime via des conteneurs, car ils sont difficiles à inspecter, peuvent transporter des charges plus importantes que d'autres modes de transport et restent relativement peu coûteux par rapport au transport aérien.

Les infrastructures portuaires telles que le terminal à conteneurs de Moín, le port de Limón et le port de Caldera, tous au Costa Rica, ou le terminal international de Manzanillo, le port de Cristóbal et le terminal à conteneurs de Colón, tous au Panama, facilitent le trafic de marchandises légales et illicites en provenance, en transit ou à destination du Panama ou du Costa Rica. Les groupes criminels cherchent systématiquement à infiltrer et à contrôler certains points clés dans les ports pour faciliter la contamination des conteneurs.

COSTA RICA

Les ports du Costa Rica jouent un rôle central dans l’acheminement de la cocaïne vers l’Europe, car les groupes criminels tirent parti de l’infrastructure d’exportation du pays pour répondre à la demande croissante sur les marchés européens.

Le Costa Rica exploite trois ports principaux : Limón et Moín sur la côte des Caraïbes et Caldera sur le Pacifique. Les trafiquants s’appuient fortement sur les ports des Caraïbes, en particulier le port maritime APM Terminals de Moín, qui a ouvert ses portes en 2019, pour acheminer la cocaïne vers l’Europe via des voies de navigation directes.¹¹⁰

Les autorités ont saisi plus de cocaïne dans le port d’APM Terminals que dans tout autre port costaricien depuis 2019, avec un record de 11,7 tonnes en 2020.¹¹¹ En 2024, les autorités ont saisi 3,61 tonnes à Moín, contre seulement 0,2 tonne à Caldera,¹¹² soulignant le rôle central des Caraïbes dans le transbordement de drogues. Les données de l’EUDA renforcent cette tendance : entre 2018 et 2021, les trafiquants ont utilisé Moín plus que tout autre terminal pour expédier de la cocaïne vers les ports belges.¹¹³

Avant l’ouverture d’APM Terminals, les trafiquants faisaient principalement passer en contrebande de plus petites quantités de cocaïne par le port adjacent exploité par l’État à Limón, principalement à destination des États-Unis. Le lancement du nouveau terminal en 2019 a modifié cette dynamique en augmentant à la fois le volume et la fréquence du trafic de conteneurs vers l’Europe, créant ainsi de nouvelles opportunités de trafic à grande échelle. Les flux de conteneurs du

110Département du Trésor des États-Unis, « [Treasury Sanctions One of the Caribbean’s Largest Narcotics Traffickers and His Network](#) », 22 janvier 2026.
111 Police costaricienne de contrôle des drogues et ministère de la Sécurité publique, « [Decomisos de drogas en terminales portuarias. 2019-2024.](#) »
112 Police costaricienne de contrôle des drogues et ministère de la Sécurité publique, « [Decomisos de drogas en terminales portuarias. 2019-2024.](#) »
113Agence de l’Union européenne sur les drogues, « [L’Europe et le commerce mondial de la cocaïne](#) », mise à jour le 6 mai 2022.

terminal (1,2 million d’EVP par an) fournissent une couverture importante aux trafiquants qui transportent de la cocaïne dans le cadre d’exportations légitimes, telles que les ananas, les bananes, le yucca et les plantains. Exploité par la compagnie maritime danoise Maersk, Moín permet des expéditions directes entre le Costa Rica et l’Europe du Nord, réduisant ainsi le besoin de transbordement.

CONTAMINATION À L’EXTÉRIEUR DES PORTS

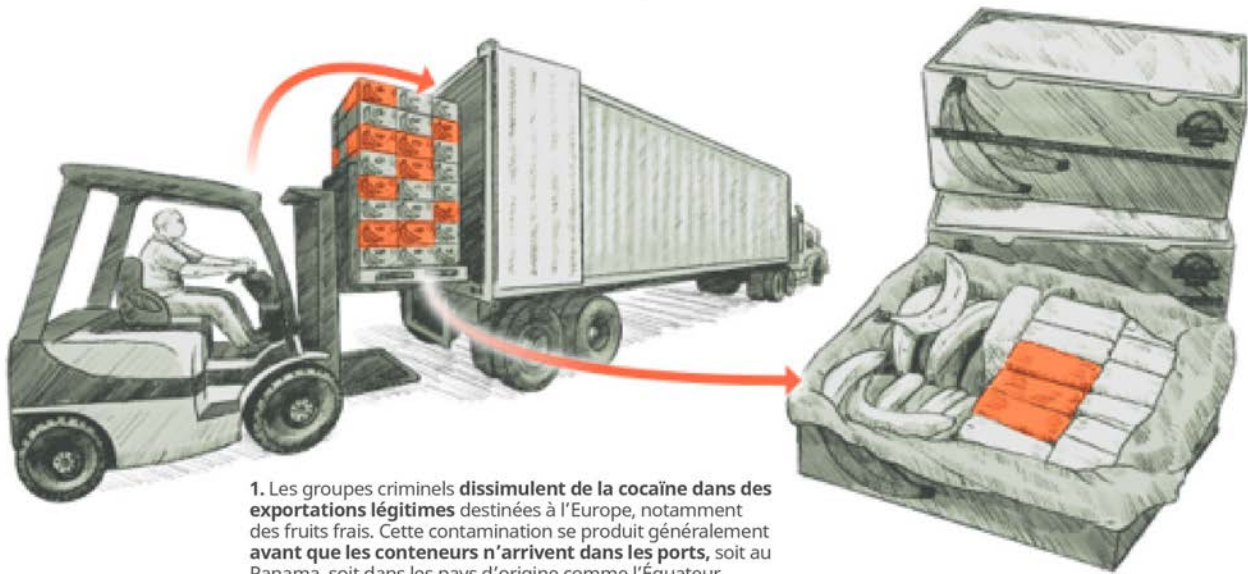
Les groupes criminels utilisent plusieurs méthodes pour charger les conteneurs avant qu’ils n’atteignent les installations portuaires. La « contamination » des conteneurs (introduction illégale de marchandise dans un conteneur légitime) à l’extérieur des ports était particulièrement répandue avant que les autorités costaricaines ne commencent à scanner régulièrement les cargaisons à destination de l’UE passant par Moín.

Les méthodes courantes comprennent l’introduction de marchandises illicites dans des cargaisons légitimes au point d’origine, telles que les fermes ou les usines dont la production est destinée à l’exportation. Les trafiquants choisissent souvent des conteneurs transportant des marchandises sèches ou périssables, qui sont moins susceptibles de subir des retards ou des inspections approfondies au port. Alternativement, les groupes criminels peuvent charger de la cocaïne dans une cargaison légitime pendant le transit. Les camionneurs transportant des conteneurs collaborent souvent avec des groupes criminels, s’arrêtant à des endroits préétablis où les marchandises illégales sont.

Les autorités costaricaines ont identifié différentes techniques de dissimulation au sein de la cargaison. Il s’agit notamment de cacher de la cocaïne à l’intérieur ou sous des palettes en bois, de fixer des paquets au dessous des boîtes de fruits, de les intégrer dans des produits congelés ou de les placer à l’intérieur de fruits et légumes. Des approches plus sophistiquées impliquent des processus chimiques qui intègrent la cocaïne dans les produits d’exportation. Dans un cas, un réseau criminel a dissimulé de la cocaïne dans de la

À L’INTÉRIEUR DE LA CARGAISON

Septembre 2025 | Source : Enquêtes d’InSight Crime | Graphique : Juan Restrepo



1. Les groupes criminels dissimulent de la cocaïne dans des exportations légitimes destinées à l’Europe, notamment des fruits frais. Cette contamination se produit généralement avant que les conteneurs n’arrivent dans les ports, soit au Panama, soit dans les pays d’origine comme l’Équateur.

poudre de yuca congelée pour la transporter de la Colombie via le Costa Rica vers l’Europe, tirant parti de la densité et de la couleur du produit pour échapper à la détection.¹¹⁴

Une fois que les conteneurs atteignent les installations portuaires, les trafiquants comptent sur le personnel de surveillance complice pour faire passer les expéditions par des contrôles de sécurité et des scanners sans examen minutieux. Dans d’autres cas, les trafiquants évitent complètement les scans en remplaçant les conteneurs ; les opérateurs mettent en file d’attente un conteneur chargé de marchandises illicites pour inspection, mais envoient un conteneur légitime à travers le scanner à la place, en utilisant de faux documents pour s’assurer qu’il se dirige vers le chantier d’expédition. D’autres rapports suggèrent que les conducteurs de camions ont délibérément désactivé les scanners en s’écrasant dessus pour créer des lacunes temporaires dans la capacité d’inspection et permettre aux conteneurs contaminés de passer sans contrôle.

Dans le cadre de la répression de la contrebande à destination de l’UE, le gouvernement

114 Europol, « [Frozen yucca, hidden cocaine : drug route from Costa Rica to Europe dismantled](#) », 12 juin 2025.

costaricien s’est engagé à scanner toutes les cargaisons entrant et sortant du pays, tout en introduisant des équipements supplémentaires et en déployant des forces de sécurité pour superviser la sécurité portuaire. Le gouvernement a également introduit des scanners assistés par IA à Moín et Caldera.¹¹⁵ Bien que ces mesures aient amélioré la détection, l’application reste inégale.¹¹⁶

CONTAMINATION DANS LES PORTS

À mesure que les contrôles de sécurité se sont durcis, les trafiquants ont eu de plus en plus tendance à contaminer les conteneurs dans les installations portuaires, leur permettant de contourner complètement les inspections externes. Dans les ports, les groupes criminels identifient les conteneurs appropriés (souvent ceux qui transportent des marchandises sèches ou facilement remplaçables) après qu’ils ont été scannés et dédouanés. Les trafiquants introduisent ensuite de la cocaïne dans le port puis dans les conteneurs sélectionnés.

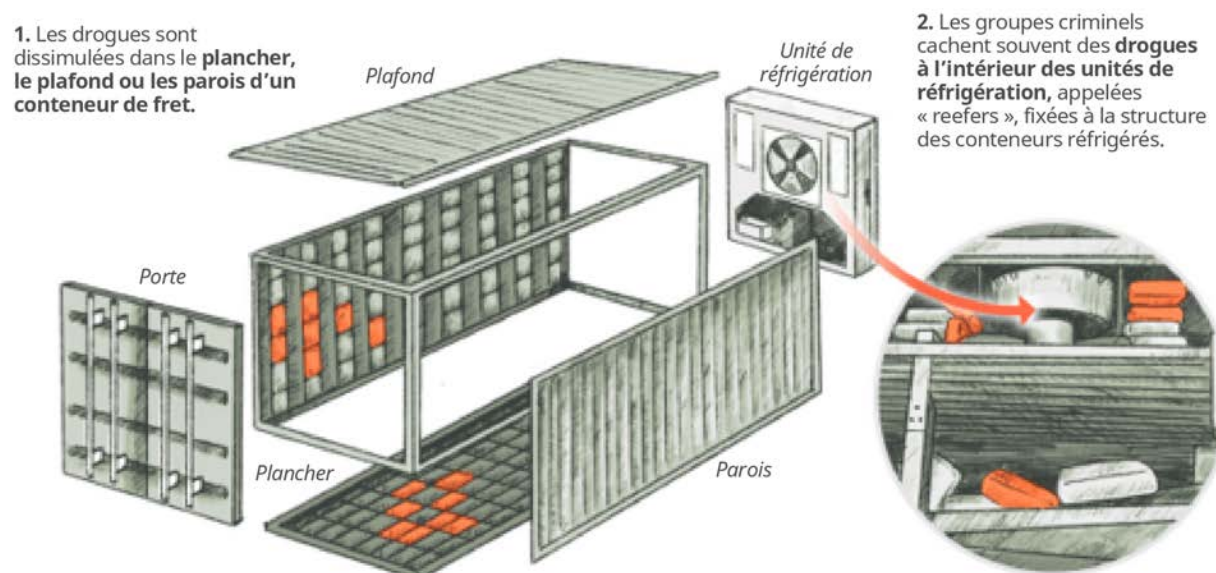
La technique la plus courante est le « rip-on/

115 Tico Times, « [Costa Rica deploys AI port scanners to fight drug trafficking](#) », 25 septembre 2025.
116 SwissInfo, « [Costa Rica comienza plan para escanear todos los contenedores y evitar narcotráfico](#) », 13 juillet 2023.

À L'INTÉRIEUR DE LA STRUCTURE DU CONTENEUR

Septembre 2025 | Source : Enquêtes d'InSight Crime | Graphique : Juan Restrepo

Ce type de contamination se produit à la fois à l'intérieur des ports et lorsque les conteneurs sont entreposés dans des entrepôts avant leur expédition.



rip-off » : les travailleurs portuaires complices brisent le sceau d'origine d'un conteneur, insèrent de la cocaïne dans une cargaison légitime et la referment avec une réplique du sceau pour éviter toute détection.¹¹⁷ Cette méthode permet aux trafiquants d'exploiter des chaînes d'approvisionnement légitimes à l'insu des exportateurs ou des importateurs. Des preuves vidéo, y compris des images rapportées par les autorités costaricaines, indiquent l'implication du personnel du quai dans la facilitation de ces opérations.

En 2020, toute la cocaïne saisie dans les ports maritimes de l'UE à partir d'expéditions en provenance de Limón avait été insérée à l'aide de techniques rip-on/rip-off. La méthode représentait également une part importante des saisies liées aux expéditions à destination de la Belgique passant par Moïn, dépassant de loin les autres formes de contamination des conteneurs.¹¹⁸

¹¹⁷ Tico Times, « [Cocaine Seizure in Spain Traces Back to Costa Rican Pineapples](#) », 31 décembre 2025.

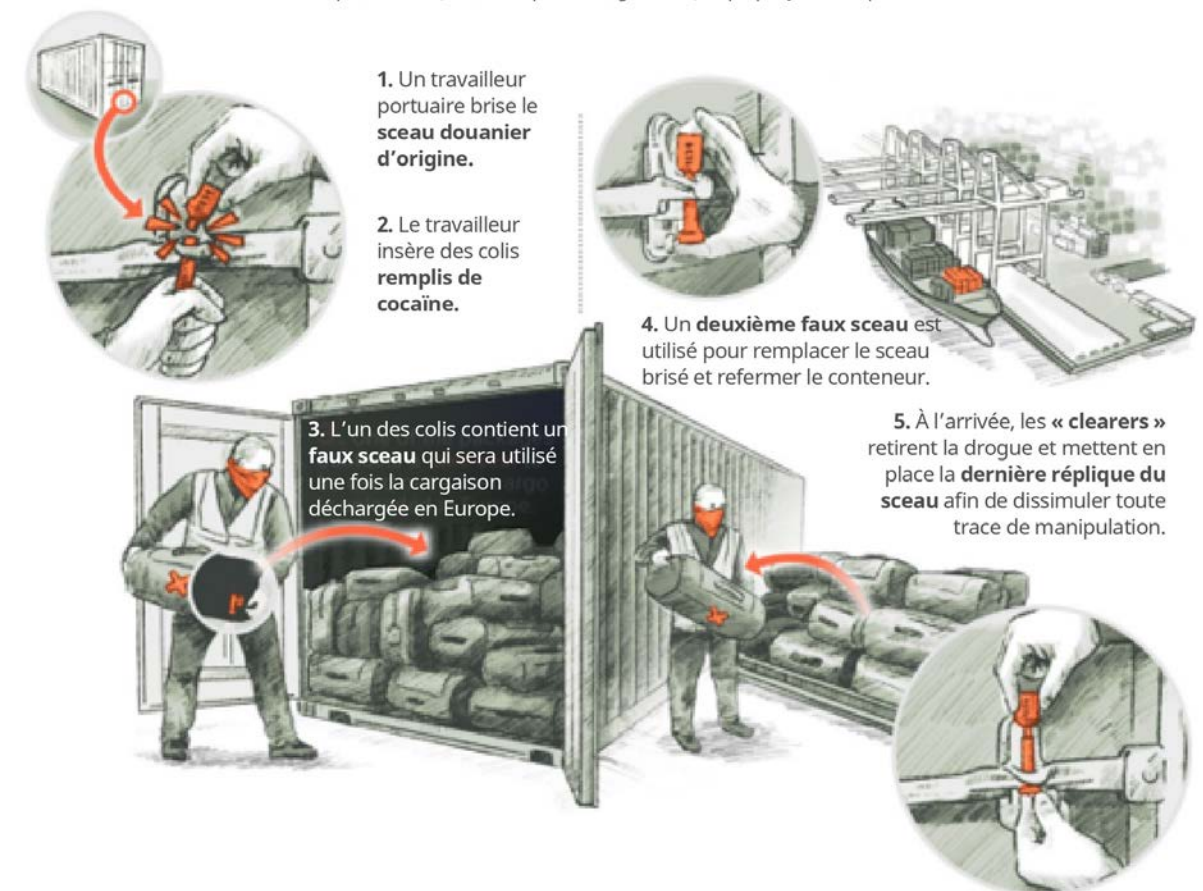
¹¹⁸ Agence de l'Union européenne sur les drogues (EUDA), « [L'Europe et le commerce mondial de la cocaïne](#) », dernière mise à jour le 6 mai 2022.

Les contrebandiers cachent également de plus petites quantités dans l'unité de réfrigération externe d'un conteneur, connue sous le nom de « frigo ». Les personnes impliquées dans ces opérations travaillent fréquemment pour des entreprises fournissant des services à APM Terminals, ce qui offre un accès privilégié aux trafiquants. La contamination se produit généralement dans des endroits où les contrôles de sûreté portuaire sont faibles, en particulier dans les zones dépourvues de vidéosurveillance.

La contamination des conteneurs au port repose sur de vastes réseaux d'acteurs complices, y compris les manutentionnaires de fret, les chauffeurs de camion et d'autres membres du personnel portuaire opérant au-delà des points de contrôle de sécurité initiaux. Les groupes criminels tirent parti de l'accès interne pour identifier les vulnérabilités et exécuter des opérations, bien que le maintien de ces réseaux augmente les coûts opérationnels.

RIP-ON/RIP-OFF

Septembre 2025 | Source : Enquêtes d'InSight Crime | Graphique : Juan Restrepo



PANAMA

Entre janvier 2019 et juin 2024, le Panama était le sixième plus grand pays d'origine au monde pour la cocaïne destinée aux ports maritimes de l'UE, représentant 43,7 tonnes de la drogue, selon les données de l'EUDA.

CONTAMINATION DANS LES PORTS

La méthode la plus couramment utilisée pour contaminer les marchandises au Panama est la technique « rip-on/rip-off » :¹¹⁹ les trafiquants sabotent les conteneurs en attente d'expédition à l'insu de l'expéditeur ou du destinataire.

¹¹⁹ Entre 2018 et 2021, toute la cocaïne saisie dans les ports belges lors d'expéditions en provenance de Colón a été introduite avec la méthode rip-on/rip-off, selon les données de l'EUDA.

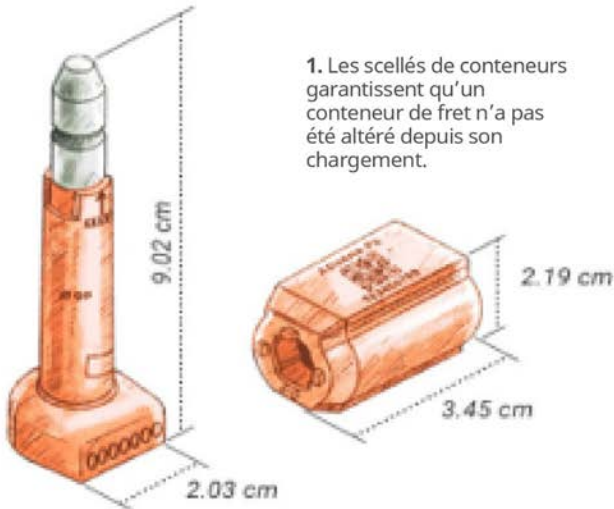
Le personnel du port complice localise ensuite un conteneur désigné et le charge avec des sacs transportant de la cocaïne. Pour cela, les travailleurs portuaires doivent généralement briser le sceau unique du conteneur, qui est remplacé par une réplique contrefaite à la fermeture. Un deuxième faux sceau est laissé à l'intérieur du conteneur, prêt à être utilisé une fois la charge extraite en Europe.

Cette méthode permet d'échapper au contrôle du port, car le chargement et le déchargement se produisent à l'intérieur du parc à conteneurs, évitant ainsi les inspections à l'entrée du port. Elle est également rapide : le chargement peut se faire en quelques minutes, souvent peu de temps avant le départ du conteneur.

Une autre tactique courante consiste des groupes criminels est de cacher des briques de cocaïne à l'intérieur de l'unité de réfrigération

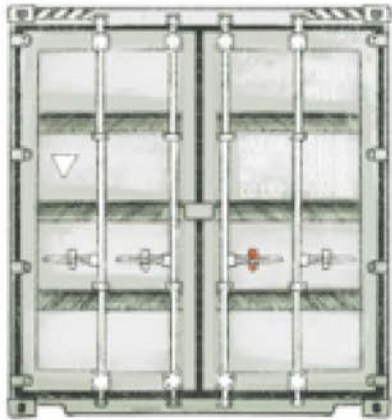
SCELLÉS DE CONTENEURS

Septembre 2025 | Source : Enquêtes d'InSight Crime | Graphique : Juan Restrepo



1. Les scellés de conteneurs garantissent qu'un conteneur de fret n'a pas été altéré depuis son chargement.

2. Tous les scellés possèdent un code alphanumérique qui identifie le conteneur et sa cargaison. Ce code figure sur tous les documents associés au conteneur, tels que le reçu de marchandises appelé connaissance (Bill of Lading - BOL).



3. La plupart des scellés sont placés sur la porte droite du conteneur, bien qu'ils puissent également être installés sur la barre de verrouillage. Dans certains cas, un second scellé est placé sur la porte gauche pour renforcer la sécurité.



4. Pour contaminer des conteneurs, les réseaux criminels obtiennent des scellés falsifiés portant le même code alphanumérique que l'original, ce qui leur permet de manipuler la cargaison sans alerter les autorités.

externe d'un conteneur, ou « frigo ». Les trafiquants se limitent à cacher environ 50 paquets de cocaïne, pesant chacun environ un kilogramme, pour éviter de surcharger le système de réfrigération et d'activer une alarme. Cette méthode repose également sur les manutentionnaires et les agents de maintenance qui peuvent accéder aux frigos une fois que les conteneurs sont stockés dans le parc, ce qui permet de contourner les contrôles de sécurité initiaux.

Pour faire entrer la drogue dans le port, les trafiquants soudoient les conducteurs de transport de marchandises pour qu'ils cachent la cocaïne dans des camions et la conduisent dans le parc à conteneurs. Les groupes criminels peuvent également soudoyer le personnel de sécurité chargé de l'inspection des camions, faire entrer de la drogue à l'aide de véhicules privés ou simplement jeter des sacs remplis de cocaïne par-dessus la clôture du périmètre du port.

CONTAMINATION À L'EXTÉRIEUR DES PORTS

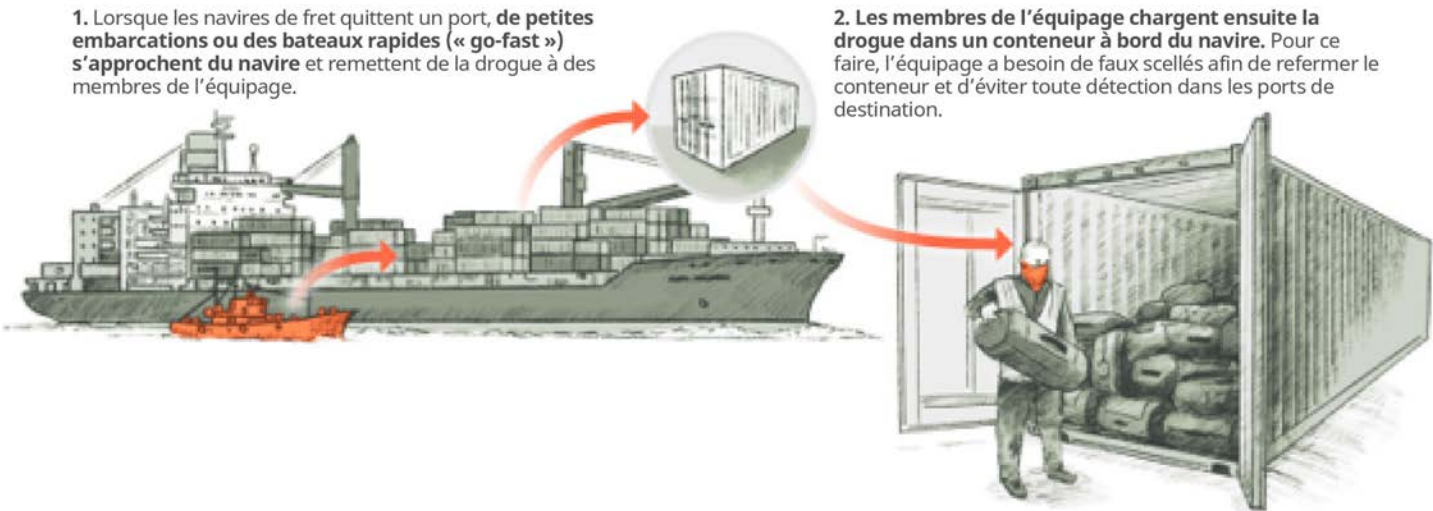
Lorsque la contamination se produit à l'extérieur des ports, les trafiquants cachent les drogues dans des conteneurs vides stockés dans des entrepôts, à l'intérieur de leurs murs, plafonds, planchers, portes ou unités de réfrigération. Une fois contaminé, le conteneur est rempli de cargaison légitime et conduit à un port pour exportation. Cette méthode nécessite souvent une collusion avec les exportateurs ou les fonctionnaires qui utilisent du matériel de scannage dans les ports panaméens.

Dans des cas plus rares, les trafiquants font infuser de la cocaïne dans des liquides, tels que le café et l'essence, qui sont ensuite transportés en tant que cargaison légitime. Les autorités ont du mal à détecter ce type de dissimulation à l'aide de scanners conventionnels.

Les conteneurs sont également contaminés pendant le transit entre les ports. C'est

LIVRAISON EN MER

Septembre 2025 | Source : Enquêtes d'InSight Crime | Graphique : Juan Restrepo



1. Lorsque les navires de fret quittent un port, de petites embarcations ou des bateaux rapides (« go-fast ») s'approchent du navire et remettent de la drogue à des membres de l'équipage.

2. Les membres de l'équipage chargent ensuite la drogue dans un conteneur à bord du navire. Pour ce faire, l'équipage a besoin de faux scellés afin de refermer le conteneur et d'éviter toute détection dans les ports de destination.

particulièrement fréquent au Panama, où les marchandises arrivant dans les ports du Pacifique sont transportées par chemin de fer ou par autoroute vers Colón, sur la côte atlantique, par chemin de fer ou par autoroute. Les groupes criminels interceptent les conteneurs pendant le transit et cachent les drogues soit à l'intérieur de la cargaison, soit à l'intérieur de la structure du conteneur. Les routes maritimes reliant le Panama aux pays impliqués dans le commerce de la cocaïne, tels que l'Équateur et la Colombie, sont considérées comme particulièrement à haut risque, ce qui signifie que la cargaison est régulièrement déchargée pour inspection. Les trafiquants cherchent de plus en plus à éviter la détection en acheminant les conteneurs vers le Panama via des pays jugés moins risqués, tels que le Guatemala.

Dans de nombreux cas, les conteneurs envoyés des ports du Pacifique en Colombie, en Équateur et au Pérou ont déjà été contaminés avant d'atteindre le Panama. Ces cargaisons traversent souvent le canal de Panama sans être amarrées au Panama, laissant aux autorités panaméennes peu de possibilités ou d'incitations pour arrêter les chargements suspects de drogue. Les drogues envoyées

d'Amérique du Sud sont systématiquement dissimulées dans les exportations légitimes telles que les fruits frais ou les matériaux de construction, y compris la ferraille.

Une autre méthode, connue sous le nom de « dépôt », a lieu une fois que les cargos ont déjà appareillé pour l'Europe. Dans ces cas, des réseaux criminels s'approchent des navires avec des bateaux rapides, soudoyant les membres de l'équipage pour qu'ils dissimulent de la cocaïne à l'intérieur de conteneurs. Les drogues peuvent également être attachées à la structure sous-marine du navire.

CONCLUSIONS

Le couloir du sud de l'Amérique centrale est devenu l'une des dynamiques criminelles les plus importantes sur le plan stratégique entre l'Amérique latine à l'Europe. Le Costa Rica et le Panama fonctionnent comme des nœuds logistiques critiques où la situation géographique, la vaste infrastructure maritime, les volumes élevés de commerce international et la proximité de l'Amérique du Sud créent des opportunités pour les acteurs criminels transnationaux d'opérer sur de multiples marchés illicites. Bien que la structure et la sophistication des groupes criminels diffèrent entre les deux pays, les deux sont devenus profondément intégrés dans les chaînes d'approvisionnement criminelles transnationales qui s'étendent bien au-delà de la région.

Une caractéristique déterminante du corridor est la professionnalisation croissante des réseaux criminels locaux. Les acteurs nationaux remplissent de plus en plus de fonctions logistiques spécialisées, notamment le transport, le stockage, la manipulation des cargaisons, la facilitation des transactions financières et l'accès aux infrastructures stratégiques. Ces capacités ont permis aux groupes locaux de dépasser leurs rôles subordonnés et de devenir des partenaires indispensables pour les organisations criminelles étrangères. Les acteurs criminels colombiens, mexicains, européens et balkaniques continuent de maintenir leur influence dans le corridor, mais leurs opérations reposent de plus en plus sur des réseaux locaux qui contrôlent l'accès aux routes, aux ports, aux zones de débarquement côtières et aux infrastructures de transport.

La valeur stratégique du corridor provient de la convergence des routes maritimes, terrestres et aériennes qui relient les bassins du Pacifique et de l'Atlantique. Le système de canaux, les complexes portuaires et l'infrastructure de transport interocéanique du Panama offrent des opportunités uniques aux acteurs criminels de déplacer des marchandises illicites entre les côtes et vers les marchés internationaux. Le Costa Rica complète cette dynamique par ses vastes côtes, ses ports commerciaux, ses infrastructures touristiques et ses liens commerciaux directs avec l'Europe. Les mêmes itinéraires et infrastructures logistiques sont

régulièrement exploités pour de multiples activités criminelles, notamment le trafic de drogue, les crimes environnementaux, le trafic de migrants, les flux financiers illicites, la contrebande et d'autres formes de criminalité organisée.

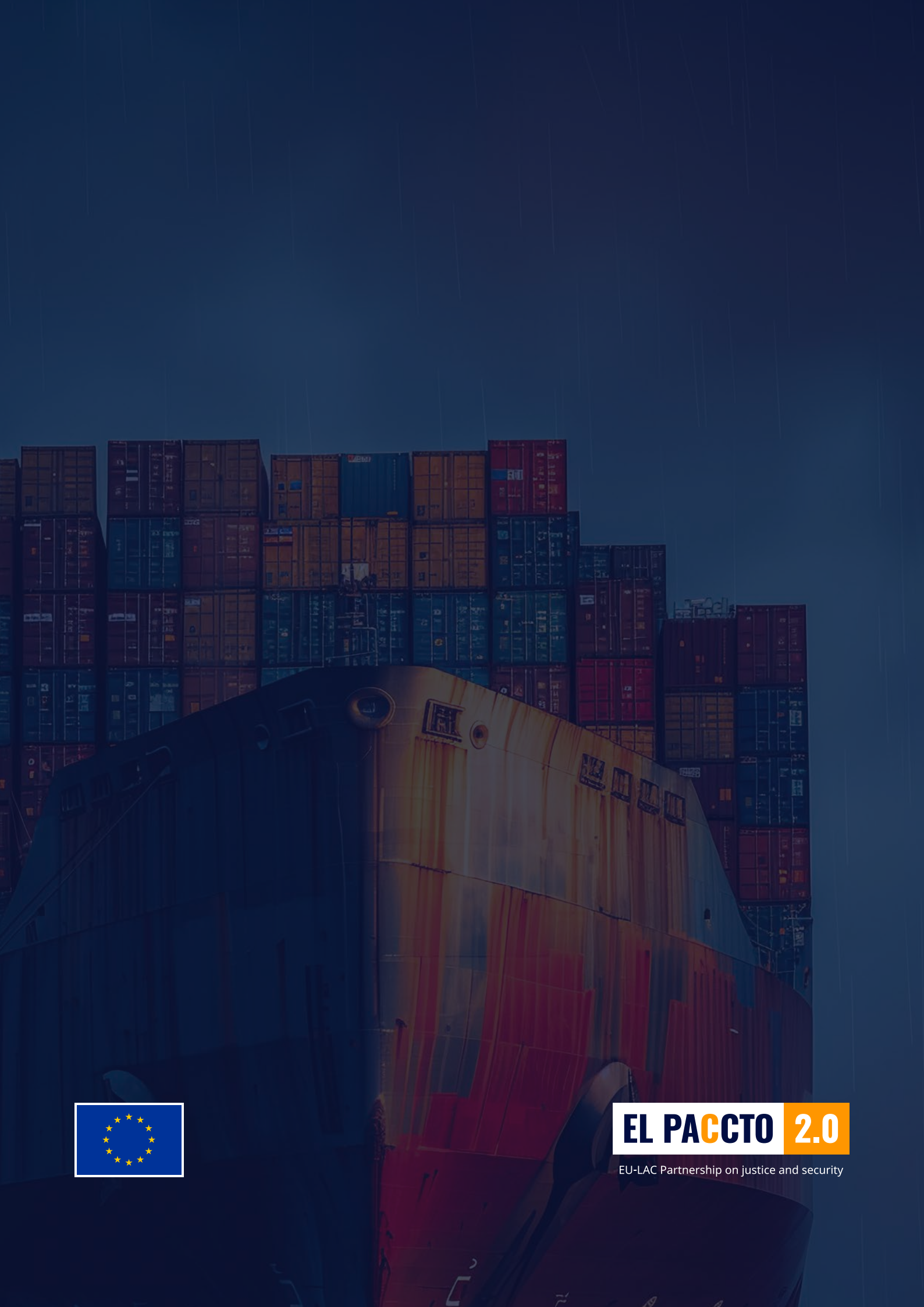
La polycriminalité est devenue une caractéristique déterminante de l'activité criminelle dans tout le couloir. Les groupes criminels diversifient de plus en plus leurs activités, en utilisant des itinéraires communs, des facilitateurs, des réseaux de corruption et des mécanismes financiers pour soutenir simultanément plusieurs économies illicites. Les crimes environnementaux, en particulier l'exploitation minière illégale, le trafic de bois et le trafic d'espèces sauvages, sont de plus en plus interconnectés et les structures criminelles qui étaient auparavant principalement axées sur les drogues se sont élargies ; ils sont à la fois des activités génératrices de revenus et des mécanismes de blanchiment des produits illicites. Cette convergence complique les réponses judiciaires et policières et nécessite une compréhension plus intégrée de la dynamique du crime organisé.

La corruption reste l'un des principaux facteurs qui favorisent la dynamique criminelle dans le couloir. Les acteurs criminels continuent d'exploiter les vulnérabilités au sein des administrations douanières, des organismes d'application de la loi, des opérations portuaires, des institutions réglementaires et des structures gouvernementales locales. La capacité de corrompre ou de coopter des acteurs stratégiques réduit considérablement les risques opérationnels et facilite la circulation des marchandises illicites par le biais de systèmes commerciaux légitimes. À mesure que les organisations criminelles deviennent plus sophistiquées, la corruption fonctionne de plus en plus comme un investissement stratégique plutôt que comme une pratique opportuniste.

Les conclusions de ce rapport démontrent que la lutte contre le crime organisé dans le couloir du sud de l'Amérique centrale nécessite des approches qui vont au-delà de l'interception et de la seule application de la loi. Les réponses efficaces doivent donner la priorité au partage

de renseignements, aux enquêtes financières, aux mesures de lutte contre la corruption et au renforcement de la coopération entre les autorités latino-américaines et européennes. Une attention particulière devrait être accordée à la protection des infrastructures de transport critiques, au renforcement de la surveillance des chaînes d'approvisionnement commerciales et à l'amélioration de la capacité à identifier la convergence criminelle entre les différents marchés illicites.

Alors que les réseaux criminels continuent de s'adapter à la pression judiciaire et répressive et à l'évolution des conditions du marché, le couloir centraméricain restera probablement une composante essentielle de l'activité criminelle transnationale reliant les Amériques et l'Europe. Une coopération internationale soutenue, combinée à une compréhension globale de la nature interconnectée des économies criminelles, sera essentielle pour réduire l'influence de ces réseaux et protéger l'intégrité des corridors commerciaux régionaux et internationaux.



EL PACCTO 2.0

EU-LAC Partnership on justice and security