



RÉFLEXIONS STRATÉGIQUES

PRÉOCCUPANTS, INSPIRANTS, PASSIONNANTS...
DÉCOUVREZ À TRAVERS CES ARTICLES RÉFLEXIONS
STRATÉGIQUES, LES SUJETS ET EXTRAITS DE MÉMOIRES
RÉALISÉS PAR LES AUDITEURS DU MBA MANAGEMENT DE
LA SÉCURITÉ.

#CONTINUUM #SÛRETÉ#INTERNATIONAL #TRAFIC

*Le continuum sûreté de la
chaîne logistique
internationale
face au trafic de cocaïne :
enjeux et perspectives.*

AUTEUR : SIMON DELFAU
JUN 2024



Le continuum sûreté de la chaîne logistique internationale face au trafic de cocaïne : enjeux et perspectives.



Auteur : Simon DELFAU auditeur de la 10ème promotion

« Le mal n'a besoin de rien d'autre pour parvenir à ses fins que de l'inaction des gens de bien » (1).

Cette citation de John Stuart Mill (1867) trouve son illustration parfaite avec l'analyse du trafic international de drogue, et particulièrement celui de la cocaïne.

Le trafic de drogue génèrerait à lui seul 250 milliards de dollar de bénéfices annuels dans le monde, et l'action des cartels de drogue impacte le continuum sûreté de la chaîne logistique internationale dans sa globalité. Pays d'exportation, pays d'importation, mais également pays de transit ont effet tous à pâtir de ce phénomène.

A titre d'exemple, le trafic de cocaïne a connu depuis quelques années une augmentation exponentielle en Europe. La pénétration du marché par le trafic de cocaïne y est tellement importante et agressive ces dernières années que d'aucuns évoquent un « tsunami blanc » (2) déferlant sur l'Europe.

Plus de 500 ans après la découverte de l'eldorado sud-américain par les Européens, c'est en retour l'Europe qui semble aujourd'hui constituer un Eldorado pour les cartels de drogue.

Entre 2017 et 2023, les saisies de cocaïne sur la seule façade maritime belge ont ainsi augmenté de 183 % (3).

Le trafic de cocaïne est d'autant plus intéressant à étudier qu'il illustre parfaitement en quoi les vecteurs de la chaîne logistique, et particulièrement les conteneurs, sont des moyens d'acheminement plébiscités par les trafiquants. En comparaison, d'autres trafics de drogue, tels que celui de l'héroïne par exemple, vont plutôt privilégier des moyens différents pour acheminer la drogue, comme on le voit par exemple entre le Pakistan et l'Afrique de l'Est, où des moyens maritimes « locaux » tels que les boutres (4) sont habituellement préférés aux navires marchands internationaux.

1) Stuart Mil J. Inaugural adresse, Longmans, p.36, 1867.

(2) <https://www.lefigaro.fr/vox/monde/comment-le-tsunami-de-cocaine-qui-deferle-sur-l-europe-met-en-peril-les-democraties-20230125>, consulté le 27/11/2023

(3) 41 tonnes de cocaïne saisies en 2017 dans le port de Anvers ; 65,5 tonnes saisies en 2020 ; 90 tonnes en 2021 ; 110 tonnes en 2022 ; 116 tonnes en 2023.

(4) Les boutres -ou dhows en anglais- sont des navires en bois faisant maximum 30 m de longueur, que l'on retrouve dans l'ensemble des ports de l'Océan Indien, des côtes pakistanaïses aux côtés émiratïses, mozambicaines, ou encore yéménites.

Des saisies de drogue et d'armes prennent régulièrement place sur ces navires en Océan Indien. Ces mêmes boutres sont également utilisés par les pirates somaliens pour mener à bien leurs expéditions depuis les côtes somaliennes.

Le continuum sûreté de la chaîne logistique internationale face au trafic de cocaïne : enjeux et perspectives.



Auteur : Simon DELFAU auditeur de la 10ème promotion

Dès lors, les questions suivantes serviront de fil conducteur à notre étude :

Comment la chaîne logistique internationale peut-elle préserver son continuum de sûreté face au trafic de cocaïne ? Quels sont les acteurs de la chaîne logistique internationale susceptibles d'être impactés par ce trafic ? Quels sont les modus operandi employés par les cartels pour contaminer les différents vecteurs de la chaîne logistique internationale ? Comment le trafic de cocaïne impacte-t-il la sûreté et la stabilité des pays présents le long de la chaîne logistique internationale ? Quels facteurs ont favorisé ce trafic et pourquoi constate-t-on une telle augmentation en Europe ces dernières années ?

Quelle est la réponse des acteurs de la chaîne logistique internationale et des autorités pour prévenir et lutter contre ce phénomène ? Quelles mesures convient-il de mettre en place pour protéger le continuum sûreté de la chaîne logistique internationale contre ce trafic illicite ?

Autant de questions auxquelles ce mémoire va s'efforcer de répondre, en adoptant pour cela une méthodologie rigoureuse comprenant une revue de la littérature, l'analyse de diverses sources, ainsi que l'étude de cas concrets rencontrés par les acteurs de la chaîne logistique, dont notamment mais pas seulement, le groupe CMA CGM.