

**Espace de libre circulation par excellence, la mer est aussi un espace de dissimulation et de contestation. Les flux licites et illicites y coexistent, s’y confondent parfois, exploitant l’immensité des espaces, la complexité des juridictions et la fragmentation des responsabilités étatiques. Dans ce continuum maritime, le narcotrafic s’est imposé comme un fait durable, structuré et massivement transnational, faisant de l’océan un vecteur logistique central des économies criminelles contemporaines.**

Les chiffres en donnent la mesure : l’essentiel des stupéfiants consommés en Europe transite par la mer, via des routes très diversifiées, mobilisant des embarcations rapides, des cargos en parallèle de leur usage commercial, voire des semi-submersibles. Cette maritimisation du narcotrafic constitue depuis les années 70 un enjeu de sécurité maritime majeur, mettant à l’épreuve la capacité des États à contrôler des espaces ouverts sans remettre en cause les principes fondamentaux de liberté de navigation.

Face à cette menace structurelle, la réponse ne relève ni exclusivement du champ policier ou douanier, ni de la logique militaire classique. Elle impose une action coordonnée, prolongée dans le temps et juridiquement maîtrisée.

La France a fait le choix d’inscrire la lutte contre le narcotrafic en mer dans un cadre associant étroitement moyens militaires, autorités civiles et partenaires internationaux. Ce choix traduit une approche stratégique fondée sur la maîtrise de l’emploi de la force et l’efficacité durable de l’action de l’Etat en mer. C’est cette contribution spécifique de la Marine nationale que cet article se propose d’analyser.



Au cours de l'année 2025, la Marine nationale a intercepté 87,6 tonnes de drogues. Crédit : Marine nationale.

## La Marine nationale dans la lutte contre le narcotrafic.

La lutte contre le narcotrafic constitue aujourd'hui l'une des missions de sécurité maritime confiées à la Marine nationale. Sans être, par nature, un service répressif, la Marine est un usager historique du milieu maritime, capable d'agir là où les flux criminels se déploient : au large, dans la durée et sur l'ensemble des mers du globe.

Son action s'inscrit dans le cadre de l'*Action de l'État en mer* (AEM) et de la *posture permanente de sauvegarde maritime* (PPSM). Elle repose sur une articulation étroite entre autorités civiles et militaires, sous l'autorité du préfet maritime, associant notamment la Marine nationale, les douanes, la gendarmerie maritime, les services de renseignement et l'autorité judiciaire. Dans cet ensemble, la Marine occupe une place singulière : elle est le seul acteur français capable d'intervenir en haute mer, sur les flux primaires du narcotrafic, là où transitent les stupéfiants à l'état pur, en grandes quantités.

Cette capacité se traduit par des résultats significatifs. Les saisies réalisées par la Marine nationale atteignent 44,8 tonnes en 2021, 28,7 tonnes en 2022 et 33,2 tonnes en 2023, 48.3 tonnes en 2024 et plus de 87 tonnes en 2025. En ciblant les vecteurs logistiques en amont des

chaînes de distribution, l'action navale démultiplie l'impact porté aux organisations criminelles.

Opérationnellement, la Marine intervient aussi bien dans le cadre d'opérations planifiées – telles que les opérations *CARIB ROYAL* aux Antilles – que de manière opportuniste, sur la base de renseignement. Elle agit dans un cadre national ou multinational, contre une grande variété de vecteurs : cargos lents, navires de pêche (*slow movers*) mais aussi embarcations rapides de type *go-fast*. Face à ces dernières, l'efficacité repose sur un triptyque capacitaire spécifique — bâtiment porte-hélicoptère, hélicoptère embarqué et tireur d'élite — dont la Marine nationale est la seule à disposer en France.

Les commandants et officiers des unités engagées sont habilités à conduire ces missions, et les équipages bénéficient d'une formation spécifique intégrant les dimensions opérationnelles, juridiques et sécuritaires. La Marine maîtrise ainsi l'ensemble du cycle d'intervention, depuis la réception du renseignement tactique jusqu'à la remise des personnes interpellées aux autorités judiciaires compétentes.

Cet engagement est particulièrement marqué dans certaines zones clés. Aux Antilles, la Marine agit principalement contre les *go-fast* remontant l'arc caribéen vers l'Europe. En océan Indien, elle intercepte des boutres partis principalement du Baloutchistan, dont une partie des flux est destinée au marché européen via l'Afrique de l'Est. Ces théâtres illustrent une réalité constante : la lutte contre le narcotrafic constitue une fonction durable de la Marine nationale, révélatrice de l'évolution des menaces maritimes contemporaines.

## **Le cadre juridique : un droit d'action encadré et structurant.**

La lutte contre le narcotrafic en mer s'inscrit, en droit, dans le temps de paix et relève du champ de la police en mer, y compris lorsqu'elle mobilise des moyens militaires. Elle repose sur un corpus normatif international et national qui organise l'action des États tout en préservant les principes fondamentaux de liberté de navigation et de souveraineté des États.

Au niveau international, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM, Montego Bay, 1982) pose une obligation générale de coopération entre États dans la lutte contre le trafic de stupéfiants par voie maritime, sans déroger au principe de compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer. Le narcotrafic ne fait donc pas partie des hypothèses autorisant une intervention unilatérale automatique.

Il aura fallu attendre la Convention de Vienne de 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants pour organiser réellement de manière opérationnelle cette coopération. Son article 17 instaure un mécanisme fondé sur le consentement préalable de l'État du pavillon, permettant l'arraisonnement, la visite et la saisie de navires suspects dans des délais qui se veulent compatibles avec les exigences opérationnelles. Ce dispositif est complété par des accords régionaux ou bilatéraux, tels que l'accord d'Aruba, qui facilitent la coopération dans certaines zones, notamment dans la région Caraïbes.

En droit interne, l'action de la Marine nationale repose principalement sur la loi du 15 juillet 1994 modifiée, relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer. Cette loi habilite les commandants et certains officiers embarqués à rechercher et constater les infractions liées au narcotrafic en haute mer et, à titre subsidiaire, en mer territoriale. Elle prévoit également un régime spécifique des mesures restrictives et privatives de liberté.

Ce cadre juridique a connu des évolutions significatives, notamment avec la mise en place du dispositif de dissociation, inscrit dans la loi depuis 2016. Celui-ci permet un traitement différencié de la cargaison, du navire et de l'équipage, autorisant, sous conditions, la destruction de la drogue en mer et évitant des détournements longs et coûteux. Il contribue à une meilleure disponibilité des moyens navals, en particulier dans des zones éloignées comme l'océan Indien.

L'usage de la force est strictement encadré par le droit international et le droit national, selon les principes de nécessité, de proportionnalité et de gradation. Ainsi conçu, ce cadre juridique ne constitue pas une contrainte paralysante, mais une architecture d'action garantissant la légitimité des opérations, la sécurité juridique des équipages et l'efficacité des procédures judiciaires ultérieures.

## Jusqu'où aller ? Comparaison avec l'approche américaine.

À l'automne 2025, l'US Navy a revendiqué des frappes à l'encontre d'embarcations de type *go-fast* soupçonnées de se livrer au trafic illicite de stupéfiants. Washington présente ces actions comme relevant d'un « *conflit armé non international* » contre des cartels. Or, dans le cadre juridique applicable, ces situations relèvent du temps de paix et de la police en mer, non du droit des conflits armés.

En effet, il exige l'existence d'un conflit armé caractérisé par une organisation suffisante d'un groupe armé non étatique et une intensité des hostilités. Des opérations ponctuelles de lutte contre le trafic de stupéfiants, menées contre des équipages civils souvent non armés, n'atteignent pas ces seuils. En l'absence de conflit armé non international, il n'existe ni statut intermédiaire de « *unlawful combatant* », ni base juridique pour un régime de ciblage létal ; le cadre pertinent demeure celui de la police en mer et des droits de l'homme. À cela s'ajoute un standard coutumier constant : la force doit être évitée autant que possible et, si elle est inévitable, rester raisonnable et nécessaire, conformément notamment à la jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer.

Le droit américain va d'ailleurs largement dans ce sens. La lutte antidrogue en mer y relève prioritairement de la *Coast Guard*, y compris depuis des bâtiments de l'*US Navy* via des LEDET (*Law Enforcement DETtachment*) embarqués. Les prérogatives exercées sont des pouvoirs de police ; l'usage de la force létale n'est admis qu'en dernier ressort, pour faire face à une menace imminente pour la vie.

La France, pour sa part, inscrit son action dans une approche de stricte nécessité et de

proportionnalité. Faute d'éléments établissant une menace armée imminente, des effets létaux à distance ne sont ni nécessaires ni proportionnés et fragiliseraient la coopération internationale.

Loin d'être une faiblesse, cette approche maximise les saisies, sécurise les équipages et favorise la consolidation des éléments de preuve. Surtout, elle permet la remontée de filière et la mise en cause des donneurs d'ordre, au-delà de la seule interception du vecteur logistique.

La contribution de la Marine nationale à la lutte contre le narcotrafic en mer illustre la transformation des missions de sécurité maritime contemporaines. Engagée dans un cadre interministériel et juridiquement robuste, elle agit au cœur d'une conflictualité de basse intensité qui se déroule loin des côtes mais dont les effets sanitaires et sécuritaires touchent directement le territoire.

Les réseaux de narcotrafic font preuve d'une capacité d'adaptation technologique rapide. Les *go-fast* demeurent largement employés, mais ils sont désormais complétés par des moyens plus discrets, tels que les semi-submersibles capables de transporter des quantités importantes de stupéfiants sur des distances transocéaniques. Il s'y développe également un usage de drones maritimes et aériens pour la reconnaissance, le transbordement ou l'évitement des dispositifs de surveillance. Ainsi en 2025 a été observé pour la première fois un semi-submersible piloté à distance, capable de franchir les océans.

Face à cette évolution, la réponse ne peut être exclusivement technologique. L'efficacité durable repose avant tout sur la maîtrise des cadres d'action, la coopération internationale et la solidité des chaînes judiciaires. Dans ce contexte, la lutte contre le narcotrafic apparaît comme un modèle de la sécurité maritime du XXI<sup>e</sup> siècle, confirmant la crédibilité et la pertinence de l'intégration d'une marine de guerre pour agir dans la durée, avec retenue, précision et légitimité, face à des menaces omniprésentes. Un modèle qui peut encore inspirer nombre d'États dans le monde qui se limitent, par la nature intrinsèque de la garde côte, aux approches maritimes.

---

**Article rédigé par le CR1 Alexandre Lamour et deux commissaires spécialisés dans la lutte contre le narcotrafic : le CRP Mounir Moatassim et le CR1 Augustin Luton.**