



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

OPÉRATION ARCONIAN

ANALYSE D'UNE EXPÉDITION
RECORD DE COCAÏNE PAR
L'ATLANTIQUE – LE TRAFIC DE
DROGUES PAR NAVIRES CARGOS
DE L'AFRIQUE DE L'OUEST
VERS L'EUROPE

Josef Skrdlik | Sarah Fares | Lucia Bird

JUIN 2026

REMERCIEMENTS

Les auteurs tiennent à remercier les nombreuses personnes qui ont bien voulu leur consacrer du temps et leur faire part de leurs réflexions dans le cadre du processus de recherche et de révision.

À PROPOS DES AUTEURS

Josef Skrdlik est un journaliste d'investigation basé en Afrique de l'Ouest. Ses reportages ont mis au jour des crimes environnementaux, des marchés publics frauduleux et les avoirs cachés de personnalités politiques, tout en examinant le rôle croissant de la région dans le trafic international de drogue.

Sarah Fares est analyste principale au sein de The Global Initiative against Transnational Organized Crime (L'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) et travaille avec l'Observatoire du crime organisé en Europe. Elle se concentre sur les renseignements issus de sources ouvertes pour enquêter sur les réseaux criminels et les marchés illicites de la région, notamment en monitorant le dark web. Elle est également coordinatrice régionale pour l'Europe de l'Indice mondial du crime organisé.

Lucia Bird est la directrice de l'Observatoire des économies illicites en Afrique de l'Ouest à la GI-TOC. Auparavant, elle a occupé le poste de conseillère juridique et politique auprès du gouvernement du Punjab, au Pakistan, et, avant cela, elle a exercé les mêmes fonctions au ministère des Finances du Ghana.

© 2026 Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
Tous droits réservés.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans l'autorisation écrite de Global Initiative.

Couverture : *Guardia Civil*

Veuillez adresser vos demandes à :
The Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
Genève, CH-1202
Suisse

www.globalinitiative.net

SOMMAIRE

Introduction	1
Méthodologie	2
Le trafic de cocaïne d’Afrique de l’Ouest vers l’Europe	4
Le trafic de cocaïne par navire cargo : ampleur et déroulement	6
Sierra Leone : entreposage et transbordement	8
Pavillons de complaisance et autres éléments suspects	11
Points de transbordement	12
Afrique du Nord	12
Îles Canaries	13
Structures de propriété entrecroisées : Türkiye et Allemagne	15
Conclusion et implications	17
Notes	18



INTRODUCTION

Le 1er mai 2026, les forces de l'ordre espagnoles ont saisi plus de 30 tonnes de cocaïne à bord de l'*Arconian*, un vraquier battant pavillon des Comores, ce qui constitue la plus importante saisie de cocaïne de l'histoire. Cette opération n'a pas eu lieu au large des côtes de la Colombie ou du Mexique, pourtant connues de longue date pour être les points chauds mondiaux du trafic de cocaïne. L'*Arconian* a été saisi au large des côtes du Sahara occidental, près de la ville méridionale de Dakhla. En route vers la Libye, le navire avait fait sa dernière escale en Sierra Leone, un petit pays situé sur la côte ouest-africaine qui, bien qu'ayant été impliqué dans le commerce de cocaïne au début des années 2000, vient seulement de retrouver une certaine notoriété à cet égard. Les indications actuelles suggèrent que la cocaïne a très probablement été chargée à bord de l'*Arconian* en Sierra Leone, et qu'il était prévu que cette énorme cargaison soit transférée sur des bateaux à moteur plus petits (*go-fast*) près des îles Canaries et probablement ailleurs au large des côtes européennes.

Ces dernières années, l'*Arconian* naviguait régulièrement entre plusieurs ports d'Afrique de l'Ouest, notamment Dakar (Sénégal), Bissau (Guinée-Bissau), Abidjan (Côte d'Ivoire), Kaolack (Sénégal) et Cotonou (Bénin). La situation a changé début février 2026, lorsque le navire a été racheté par Serenity Shipping SL Ltd, une société dont le siège social est situé en Sierra Leone et qui n'avait aucune expérience dans le domaine du transport maritime ni n'était propriétaire d'aucun autre navire. Entre le 4 et le 22 avril, l'*Arconian* a stationné près de Freetown, la capitale de la Sierra Leone, passant quatre jours à quai à Elizabeth II Quay, le plus grand port maritime du pays.

Après avoir quitté Freetown le 22 avril, le navire a navigué sans interruption, sans faire d'escale ni stationner, jusqu'à son interception au large de Dakhla. En inspectant le navire, dont l'équipage était composé de 17 ressortissants philippins, la Garde civile espagnole a également surpris six hommes armés – cinq Néerlandais et un Surinamais – cachés dans la proue du navire¹. Plusieurs d'entre eux avaient été inculpés pour trafic de cocaïne et blanchiment d'argent. Un des ressortissants néerlandais avait été arrêté au port de Rotterdam en 2023 pour avoir récupéré de la cocaïne dans des conteneurs, tandis qu'un autre avait été jugé aux Pays-Bas début 2026 pour avoir blanchi plus de 100 000 € en biens volés². La Garde civile a ensuite découvert une porte métallique menant à une longue galerie remplie de ballots de cocaïne. Ces derniers ont été pesés et estimés à plus de 30,2 tonnes de cocaïne au total.

Les soupçons se sont rapidement portés sur Jos Leijdekkers – un important trafiquant de cocaïne néerlandais qui réside en Sierra Leone depuis au moins le milieu de l'année 2022³ – comme étant probablement le principal coordinateur de cette cargaison⁴.

Cependant, comme le souligne l'enquête présentée dans ce rapport, l'affaire de l'*Arconian* n'est pas un incident isolé. En retraçant les mouvements de plusieurs navires, l'enquête révèle que, depuis au moins 2024, plusieurs



Le 1er mai 2026, la Garde civile espagnole décharge des sacs contenant de la cocaïne de l'*Arconian*, lors de la plus importante saisie de cocaïne de l'histoire. Photo : Guardia Civil

petits navires cargos partant du port de Freetown ou des eaux avoisinantes à destination de ports nord-africains ont tous effectué le même parcours, en stationnant près des côtes du Maroc, des îles Canaries et de l'Espagne avant d'accoster dans des ports nord-africains. Si certains navires n'effectuent ce trajet qu'une seule fois, d'autres le font à de multiples reprises.

Les témoignages, les photos prises par des personnes proches du réseau de Leijdekkers ainsi qu'une analyse approfondie des activités de ce réseau corroborent l'hypothèse que l'*Arconian* et plusieurs autres navires examinés dans le présent rapport ont été coordonnés par le réseau de Leijdekkers. Le traçage des déplacements de ces navires – ainsi que les tendances liées à leurs propriétaires – suggère que le réseau Leijdekkers utilise régulièrement ce mode opératoire pour trafiquer de la cocaïne depuis l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe depuis au moins 2024.

L'ampleur de la saisie sur l'*Arconian*, notamment compte tenu de son point d'origine en Afrique de l'Ouest, est tout à fait sans précédent. Elle met en évidence les quantités considérables de cocaïne trafiquées par navires cargos entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe. Cette modalité – ainsi que l'ampleur des cargaisons de cocaïne qu'elle a probablement facilitées – pourrait contribuer à expliquer comment d'importants flux de cocaïne en provenance d'Afrique de l'Ouest vers l'Europe ont pu échapper aux mesures de lutte des autorités européennes, y compris dans les ports européens. L'ampleur de cette saisie souligne à nouveau l'énorme volume de cocaïne stocké en Afrique de l'Ouest. Elle met également en évidence le fait que des lots appartenant très probablement à plusieurs propriétaires différents étaient trafiqués ensemble, le réseau de Leijdekkers fournissant des services logistiques et détenant sans doute une partie de la cargaison.

L'analyse de l'opération ayant utilisé l'*Arconian*, ainsi que des études de cas portant sur deux autres navires et un ensemble plus large de navires dont les mouvements ont été monitorés, offre un éclairage sur le mode opératoire qui sous-tend les énormes volumes de cocaïne acheminés d'Afrique de l'Ouest vers l'Europe. L'analyse présentée dans ce rapport s'appuie sur des données relatives au trafic maritime, des preuves visuelles et des témoignages, et révèle au moins huit voyages similaires effectués depuis Freetown vers le Maroc et la Libye depuis 2024. Ce faisant, elle apporte un regard nouveau sur les principales caractéristiques du trafic de cocaïne par navires cargos, depuis les points de stockage en Afrique de l'Ouest vers l'Europe – un itinéraire qui reste mal compris depuis la recrudescence du trafic de cocaïne via l'Afrique de l'Ouest en 2019.

Méthodologie

Ce rapport s'appuie sur une approche méthodologique mixte axée sur l'analyse des déplacements de trois navires : l'*Arconian*, le *White Eagle* et le *White Labeille*.

Cette analyse s'appuie sur des informations provenant de sources ouvertes ainsi que sur l'analyse des données de localisation du système d'identification automatique (AIS) et d'autres bases de données, notamment des

plateformes de surveillance des navires (telles que MarineTraffic, VesselFinder, Skylight et Global Fishing Watch), afin de suivre l'historique des escales portuaires, les périodes « fantômes » des navires et les instances de stationnement ; les bases de données sur l'immatriculation et la propriété des navires (notamment Equasis) afin de retracer l'immatriculation des pavillons auprès des États et les chaînes de propriété effective ; ainsi que les outils liés aux registres de commerce (Sayari, Nexis et OpenCorporates) pour cartographier les structures des sociétés écrans. Une deuxième phase de collecte d'informations issues de sources ouvertes a consisté en une analyse documentaire, incluant notamment des documents judiciaires et des rapports du secteur.

L'analyse présentée ici s'appuie sur des entretiens approfondis, détaillés et non structurés menés auprès de travailleurs portuaires, de personnes disposant d'informations de première main sur les navires concernés et les dynamiques en Sierra Leone, ainsi que des autorités répressives nationales et internationales. Pour garantir la sécurité et la protection des sources, leur identité reste confidentielle.

Le lien entre l'*Arconian* et le trafic de cocaïne est manifeste dans la saisie effectuée en mai. Bien qu'aucune déclaration publique définitive n'ait établi de lien entre l'*Arconian* et Leijdekkers, cette hypothèse a été largement évoquée dans des communiqués officiels et des entretiens avec l'équipe chargée de l'enquête⁵. Elle est également corroborée par les entretiens menés par l'équipe de recherche en Sierra Leone.

Bien qu'aucune saisie de cocaïne n'ait été effectuée à bord du *White Eagle* ni récemment à bord du *White Labeille*⁶, des preuves photographiques et des témoignages indiquent l'existence de liens entre ces deux navires et le réseau de Leijdekkers en Sierra Leone, et suggèrent des connexions avec le trafic de cocaïne. Les liens entre ces trois navires sont en outre corroborés par l'analyse, présentée dans le présent rapport, de leurs configurations récurrentes en matière de propriété, de gestion, de pavillon, d'itinéraires et de caractéristiques techniques.

Les activités de six autres navires, dont la propriété, le pavillon ou les itinéraires de navigation présentent des liens évidents avec ces trois navires, viennent étayer l'analyse présentée tout au long du présent rapport. L'*Arconian*, le *White Eagle* et le *White Labeille* sont décrits comme les « navires-études de cas ». Les six navires figurant dans le dossier élargi sont désignés sous le nom de « navires du dossier élargi ». La plupart de ces navires appartiennent à la catégorie des navires cargos /vraquiers et présentent des dimensions et des capacités de jauge brute très similaires⁷. La seule exception est un remorqueur, qui a très probablement joué un rôle logistique.

Le travail approfondi de cartographie et de suivi du trafic de cocaïne en Afrique de l'Ouest mené par The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) au cours des cinq dernières années sert de cadre à l'analyse de cette étude de cas. Ce travail comprend plus de 190 entretiens menés en 2025 avec des acteurs clés ayant des points de vue variés sur le commerce de cocaïne en Afrique de l'Ouest, dans le cadre d'une étude de référence sur le trafic régional de cocaïne⁸. Les conclusions de cette étude de cas ont été discutées avec plusieurs observateurs du trafic de cocaïne en Afrique de l'Ouest afin de vérifier nos hypothèses.



Les deux autres navires examinés par l'étude de cas : le *White Labeille* (photo de gauche à Casablanca) et le *White Eagle* (anciennement le *Breadbox Falcon* – photo de droite à Las Palmas). © Tony Hogwood et Hans Hausmann/Marine Traffic



LE TRAFIC DE COCAÏNE D'AFRIQUE DE L'OUEST VERS L'EUROPE

Depuis environ 2019, le volume de cocaïne trafiqué par l'Afrique de l'Ouest en route vers l'Europe a explosé. Cette situation reflète à la fois les tendances mondiales du marché de la cocaïne, qui a atteint une ampleur sans précédent en raison d'une forte augmentation de la production, et l'attrait croissant exercé par l'Afrique de l'Ouest pour les réseaux sophistiqués de trafic de cocaïne. Les investissements dans les infrastructures commerciales, en particulier les ports maritimes, font que l'Afrique de l'Ouest est de mieux en mieux reliée aux zones de production et de consommation de cocaïne. Les lacunes en matière de gouvernance et de renseignement, tant chez les autorités ouest-africaines qu'européennes, réduisent les risques de perturbation et contribuent à faire de cet itinéraire par l'Afrique de l'Ouest une voie particulièrement sûre⁹.

Les efforts déployés par les forces de l'ordre ont permis de réaliser les saisies les plus importantes sur les itinéraires en provenance d'Amérique latine vers l'Afrique de l'Ouest, en particulier à bord de navires non conteneurisés. Depuis 2023, les points de départ de ces navires ont changé : alors que le Brésil occupait auparavant une place prépondérante, ce sont désormais le Suriname et la Guyane qui sont privilégiés¹⁰. En Afrique de l'Ouest, les déchargements ont lieu dans les eaux au large des côtes du Ghana au Sénégal, mais la Sierra Leone occupe une place particulièrement importante depuis 2025¹¹. Le volume croissant de cocaïne qui serait trafiqué par le réseau de Leijdekkers via l'Afrique de l'Ouest est probablement un facteur déterminant à cet égard, s'appuyant sur des connexions bien établies au Suriname¹², avec une part importante de la cocaïne trafiquée via sa base opérationnelle en Sierra Leone.

La plupart des saisies de cocaïne sur les itinéraires ouest-africains ont concerné des importations non conteneurisées à destination de la région. La hausse de ces saisies correspond clairement à l'augmentation du trafic de cocaïne à travers la région, mise en évidence par d'autres indicateurs liés à l'offre et à la demande : une organisation internationale de lutte contre la criminalité a estimé que ces saisies avaient été multipliées par sept entre 2022 et 2024, pour atteindre, selon les informations disponibles, 352 tonnes¹³. Pourtant, ces chiffres sans précédent ne représentent qu'une petite partie des volumes totaux, comme en témoigne la tendance des réseaux criminels à faire transiter des cargaisons de plus en plus importantes par l'Afrique de l'Ouest. Un indicateur de leur confiance croissante – également influencée par le volume considérable des flux totaux – est que la quantité moyenne des saisies non conteneurisées sur les itinéraires ouest-africains a plus que doublé, passant de 2,4 tonnes en 2024 à 5,6 tonnes en 2025, selon les données du Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC-N) de l'UE¹⁴.

Les saisies de cocaïne en conteneurs sur les routes ouest-africaines sont plus rares. Au sein de la région, les saisies déjà limitées des flux entrants dans les ports maritimes – où se concentrent les capacités de contrôle

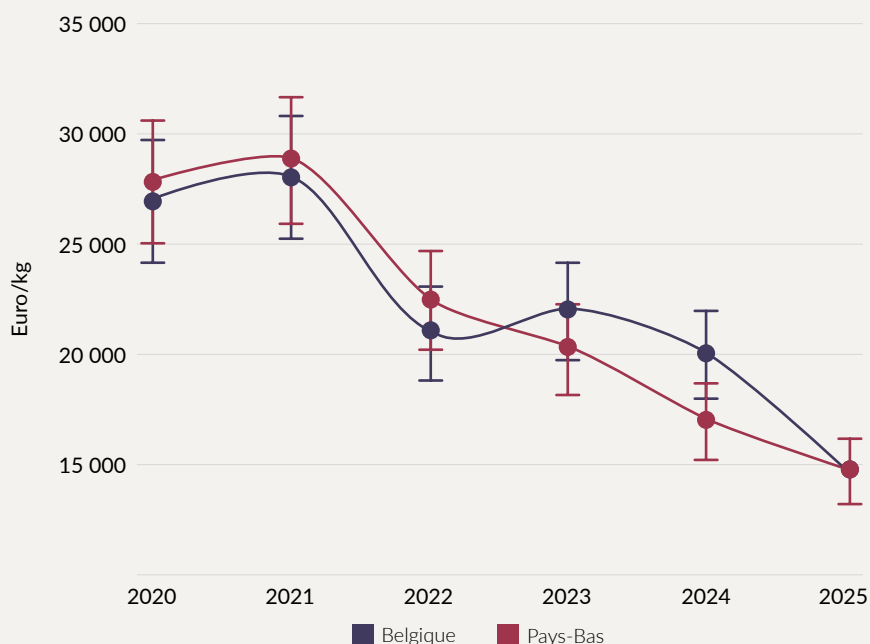


FIGURE 1 Prix de gros moyens (1 kg ou plus) de la cocaïne en Belgique et aux Pays-Bas, 2020-2025.

SOURCE : sources multiples consultées par GI-TOC durant les recherches sur le terrain en 2025 et 2026

et de surveillance – ont diminué depuis 2019. Il convient de noter que seules quatre saisies de ce type ont été signalées depuis le début de l'année 2025, et toutes ont eu lieu à Lagos¹⁵.

Les flux de cocaïne sortants au départ de l'Afrique de l'Ouest ont longtemps intrigué les observateurs avertis. L'Europe est le principal marché de consommation approvisionné par cette région¹⁶, pourtant, le nombre de saisies signalées dans les ports européens sur des porte-conteneurs en provenance d'Afrique de l'Ouest reste très faible – même si ces saisies ont augmenté au cours des trois dernières années et portent généralement sur des volumes importants¹⁷. Tout récemment, le 3 juin, les autorités allemandes ont annoncé publiquement la saisie de 8 tonnes de cocaïne dans le port allemand de Wilhelmshaven, à bord d'un navire qui aurait quitté la Sierra Leone en janvier et dont la destination initiale était Barcelone¹⁸.

Les lacunes en matière de renseignement peuvent expliquer en partie le nombre limité de saisies sur ces itinéraires, mais nombreux sont ceux qui estiment que cela ne suffit pas à expliquer cette situation¹⁹. La hausse manifeste des importations de cocaïne vers la région au cours des cinq dernières années a conduit beaucoup de spécialistes à se demander : comment la cocaïne est-elle exportée d'Afrique de l'Ouest ? Les grandes lignes sont bien définies – le recours aux flux maritimes, tant conteneurisés que non conteneurisés –, mais certaines pièces du puzzle manquaient encore.



Tracer le parcours de l'*Arconian*, un vraquier battant pavillon des Comores intercepté au large des côtes du Sahara occidental, met en lumière les modes opératoires du trafic de cocaïne depuis l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe, une route de plus en plus empruntée sur un marché en pleine expansion. Photo : Guardia Civil

Cette question revêt un caractère de plus en plus urgent, alors que les prix de la cocaïne au détail et en gros continuent de baisser dans de nombreux pays européens, ce qui indique une offre stable ou en augmentation. À titre d'exemple, les prix de gros aux Pays-Bas et en Belgique sont tombés à environ 15 000 euros le kilogramme en 2025 – dernière baisse en date dans le cadre d'une tendance déclinante depuis les 28 000 euros enregistrés en 2021²⁰. Les prix en Espagne ont suivi une trajectoire similaire. Ces tendances sont largement interprétées par les acteurs institutionnels et du marché comme des indicateurs d'une offre excédentaire structurelle plutôt que d'une baisse de la demande. Et pourtant, les volumes des saisies en Europe ont diminué depuis 2024, en particulier à Anvers et à Rotterdam, les principaux ports d'entrée en Europe de l'Ouest²¹.

Trafic de cocaïne par navire cargo : ampleur et déroulement

La saisie à bord de l'*Arconian*, ainsi que le mode opératoire qu'elle met en lumière, pourraient bien apporter quelques pièces manquantes du puzzle.

Le cas de l'*Arconian*, ainsi que l'analyse des autres navires présentée dans ce rapport, indiquent que le trafic par navires cargos constitue un mode opératoire important pour au moins un réseau majeur de trafic de cocaïne opérant entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe depuis 2024. Cela pourrait également expliquer en partie pourquoi les flux de trafic de cocaïne en gros de l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe sont restés pratiquement intacts.

L'ampleur de la cargaison est en soi révélatrice : le fait qu'un réseau ait été prêt à prendre le risque de transporter un volume aussi important de cocaïne en un seul envoi témoigne d'un niveau de confiance extrêmement élevé – et peut-être surestimé. Cela suggère l'existence de précédents significatifs couronnés de succès, une hypothèse étayée – bien que non prouvée – par notre analyse de l'étude de cas et des autres navires du dossier élargi.

Selon la méthode employée par l'*Arconian*, un navire cargo est chargé d'une quantité colossale de cocaïne en Afrique de l'Ouest. Au large des côtes du sud de l'Europe, il transfère des cargaisons à plusieurs navires plus petits opérant plus près du rivage. À titre d'exemple, l'*Arconian* transportait plus de 42 000 litres d'essence lorsqu'il a été intercepté en 2026²². Comme la plupart des petits navires cargos, l'*Arconian* fonctionne au diesel, ce qui corrobore l'hypothèse selon laquelle cet approvisionnement en essence était probablement destiné à ravitailler les go-fast venus récupérer la cocaïne à bord du navire. Ces embarcations plus petites sont utilisées pour acheminer la cocaïne à terre, sans passer par les ports maritimes²³.

Si cette méthode était jusqu'alors plus couramment observée sur les itinéraires en provenance d'Amérique latine, des cas similaires avaient déjà été signalés sur les routes entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe. En janvier 2026, Europol constatait des déchargements non seulement au large des côtes espagnoles, mais aussi en Europe du Nord, et y voyait une adaptation des réseaux criminels qui avait sans doute contribué à la baisse des saisies dans les grands ports²⁴.

Il est essentiel d'approfondir l'analyse de ce mode opératoire pour mieux comprendre comment d'importants volumes de cocaïne continuent d'être acheminés vers l'Europe depuis l'Afrique de l'Ouest. Dans cette analyse, le suivi des navires du dossier élargi permet d'établir une chronologie probable de ces pratiques. Bien que cette analyse ne soit pas exhaustive, elle contribue à montrer comment les navires cargos constituent un moyen de transport clé sur cet itinéraire depuis au moins 2024.

Comme indiqué ci-dessous, des structures de propriété communes aux navires-études de cas commencent à se dessiner à partir de 2019 et se renforcent à partir de 2022. En septembre 2022, les trois navires opèrent avec le même gestionnaire de sécurité (normes d'*international safety management*, ISM) et propriétaire enregistré, basé en Turquie²⁵.

Les parcours qui ressemblent le plus à ceux de l'*Arconian* – entre la Sierra Leone, les îles Canaries et le Maroc/la Libye – peuvent être retracés à partir de juillet 2024. Ces traversées vers le nord ont lieu quelques mois ou

quelques semaines après le changement de pavillon pour les Comores et l'immatriculation par des sociétés sierra-léonaises.

Le réseau de Leijdekkers pourrait avoir commencé à acquérir des navires cargos fin 2022, date à laquelle ses activités auraient débuté en Sierra Leone²⁶, mais les indications d'une route de trafic bien établie, fondée sur ces parcours de navigation, se confirment à partir de la mi-2024. Cette temporalité pourrait être liée au volume élevé de saisies de cocaïne à Anvers à bord de porte-conteneurs en provenance de Sierra Leone en 2024 et, à partir de janvier 2025, à la médiatisation accrue des activités de Leijdekkers en Sierra Leone. Ces deux facteurs ont accru la visibilité du trafic de cocaïne en provenance de Sierra Leone et ont pu nécessiter la mise en place de moyens permettant d'éviter les grands ports européens et leurs contrôles renforcés. Bien qu'il ne s'agisse que d'une diversification parmi d'autres, il semble probable que cette méthode soit devenue de plus en plus centrale dans les opérations du réseau, et qu'elle ait donc permis de transporter des volumes importants sur les liaisons Afrique de l'Ouest-Europe. Il est impossible d'estimer les volumes des cargaisons de cocaïne potentiellement transportées par le *White Eagle* et le *White Labeille*, mais tous deux étaient certainement capables de transporter une cargaison similaire à celle de 30,2 tonnes de l'*Arconian*.

Cartographier les navires-études de cas

Les traversées du *White Eagle* et du *White Labeille* en 2024 ressemblent fortement à celle de l'*Arconian* en avril 2026 (figure 2). Tous sont partis de Sierra Leone. À l'instar des navires-études de cas, les navires du dossier élargi ont entamé leur voyage vers des ports d'Afrique du Nord après des séjours prolongés dans la zone du port de Freetown, et ont adopté des schémas de stationnement similaires.

Le *White Eagle* a quitté le port de Freetown en juillet 2024 pour mettre le cap vers le nord, avec le Liban comme destination officielle. Ce départ faisait suite à plusieurs allers-retours dans le port et à une longue période de présence en même temps qu'un remorqueur lié au réseau de Leijdekkers. Le navire a voyagé de la Sierra Leone vers les îles Canaries, où il a effectué une manœuvre de stationnement de trois heures à environ 8 milles marins (15 kilomètres) des eaux de l'archipel, sans accoster officiellement dans aucun de ses ports, avant une série de manœuvres de stationnement fragmentées près de Casablanca, au Maroc, en septembre. Il a ensuite mis le cap sur les côtes espagnoles avant de revenir, son parcours ayant été ponctué de sept épisodes de stationnement, puis de plusieurs mouvements au Maroc et dans ses environs. Le navire a désactivé son AIS près des côtes de Rabat et a ensuite accosté à Beni-Enzar, le port de Nador, dans le nord du Maroc – officiellement en raison de problèmes techniques. Cependant,

Nador ne dispose pas de chantier de réparation et le système AIS du navire était éteint, ce qui a éveillé les soupçons des communautés environnantes²⁷. Les membres d'équipage philippins n'ont pas été autorisés à quitter le navire et ont ensuite été placés en détention²⁸. Le navire avait apparemment à son bord 80 conteneurs – soit environ 6 000 tonnes de marchandises – au moment de son accostage.

Le voyage du *White Labeille* en novembre 2024 présente des similitudes frappantes. Après un séjour de quatre mois près du port de Freetown, le navire a mis le cap vers le nord en passant par la Mauritanie (où il a longuement stationné au large de Nouadhibou) et les eaux au large des îles Canaries. Son arrivée à Casablanca s'est déroulée de manière tout aussi fragmentée : il a stationné à divers endroits près de la zone portuaire à partir du 1er décembre, avant de finalement accoster le 8 décembre. Il est resté amarré au même quai au moins jusqu'au 31 décembre, date à laquelle il a cessé d'émettre. Les mouvements officiels du *White Labeille* s'arrêtent à ce stade.

Les navires du dossier plus large ont également été observés quittant Freetown, accostant dans des ports libyens et effectuant des manœuvres de stationnement au large des îles Canaries, du Maroc et de l'Espagne continentale. Tant pour les navires-études de cas que pour les navires du dossier, ces stationnements répétés, parfois lors de périodes très

courtes – par exemple, jusqu'à trois fois en une journée sur le même trajet – pourraient indiquer des déchargements multiples, comme cela semble avoir été l'intention pour le voyage de l'*Arconian*. Les réseaux de trafic sont désormais si habiles pour effectuer des transferts en mer vers des vedettes rapides qu'ils n'ont pas besoin de ralentir, ce qui signifie que ces transferts peuvent être totalement invisibles dans les données traquant les mouvements des navires, et que l'absence de manœuvres de stationnement n'est pas, en soi, concluante.

Si les parcours individuels de ces navires sont intrigants, leurs modes opératoires cumulés, qui se répètent au fil des années, semblent trop similaires pour être le fruit du hasard et commencent à ressembler davantage à un mode opératoire récurrent. Les données issues des entretiens et l'analyse de la structure de propriété corroborent l'hypothèse selon laquelle cette méthode était liée au commerce de cocaïne, et plus précisément au réseau de Leijdekkers. ■

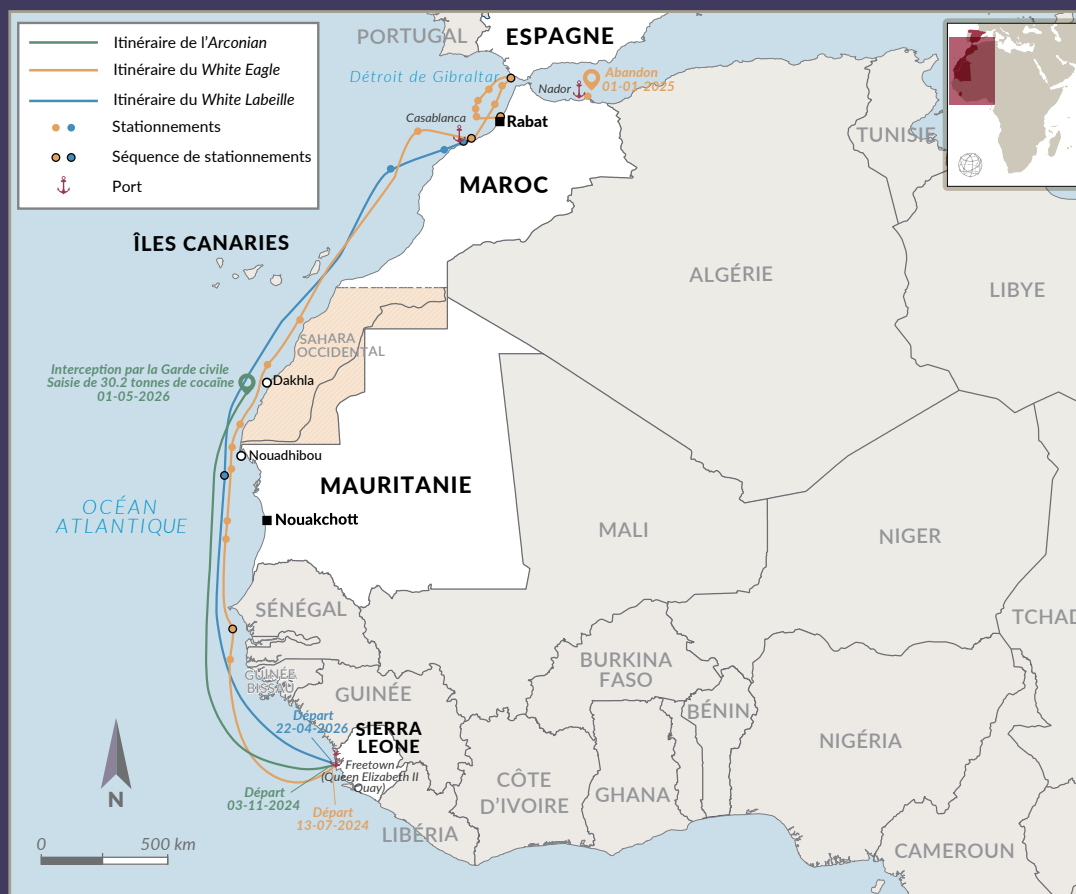


FIGURE 2 Itinéraires de l'*Arconian* (mai 2026), du *White Eagle* (juillet 2024) et du *White Labeille* (novembre 2024).

Sierra Leone : entreposage et transbordement

L'analyse des navires-études de cas suggère que tous ont été chargés en Sierra Leone ou à proximité, très probablement à partir de stocks entreposés dans le pays. Le 20 mai, lors d'une conférence de presse officielle organisée par le gouvernement à la suite de la saisie de l'*Arconian*, les autorités sierra-léonaises ont rejeté les allégations selon lesquelles le navire aurait été chargé en produits illicites à Freetown. Si certains analystes ont suggéré que l'*Arconian* aurait pu être chargé à partir de navires en provenance d'Amérique latine et des Caraïbes²⁹, cette hypothèse n'est pas corroborée par les données relatives aux mouvements du navire, qui ne font état d'aucun navire s'étant approché de l'*Arconian* après son départ de Freetown³⁰.

Le chargement probable des navires en Sierra Leone corrobore les conclusions existantes selon lesquelles d'importants volumes de cocaïne sont « déchargés à proximité des côtes » en Afrique de l'Ouest, ce qui les rapproche davantage des marchés européens, et sont entreposés dans des zones où les risques d'interception sont faibles, notamment en Sierra Leone et en Guinée-Bissau³¹. Dans ces États, les prix au détail de la cocaïne en 2025 étaient nettement inférieurs à ceux des autres pays de la région (figure 3), ce qui constitue un indicateur fort d'une offre plus importante sur les marchés intérieurs due à des excédents.

La Sierra Leone servait déjà de plaque tournante pour le trafic de cocaïne au début des années 2000³². Bien que l'attention des trafiquants se soit détournée du pays après cette période, les tendances régionales indiquent que le trafic a probablement connu un regain d'activité dans le pays à partir de la fin des années 2010. En 2020, la Sierra Leone servait déjà de base opérationnelle et de zone de stockage au clan monténégrin Kavač, qui approvisionnait des réseaux alliés des Balkans ciblant les îles Canaries³³. Après 2022, cependant, lorsque Leijdekkers s'est établi dans le pays, le rôle de la Sierra Leone en tant que plaque tournante de stockage s'est considérablement accru.

Que la cocaïne soit dissimulée dans des conteneurs ou importée via des transbordements en haute mer³⁴, les éléments de preuve disponibles indiquent que les volumes entrant en Sierra Leone par cette voie sont importants et en augmentation. Les pêcheurs locaux signalent fréquemment avoir trouvé des ballots de cocaïne flottant en mer, probablement à la suite d'erreurs commises lors des transbordements ou lorsque les petits bateaux chavirent³⁵. Beaucoup soulignent que ces incidents sont devenus de plus en plus fréquents à partir de 2022.

Parmi les principaux transbordements repérés récemment au large des côtes de la Sierra Leone, on compte deux livraisons de 10 tonnes chacune au cours des six mois qui ont précédé la saisie de l'*Arconian*. Si l'on ajoute à cela une autre livraison de 14 tonnes qui aurait été repérée au Ghana en février 2026³⁶, le total s'élève à

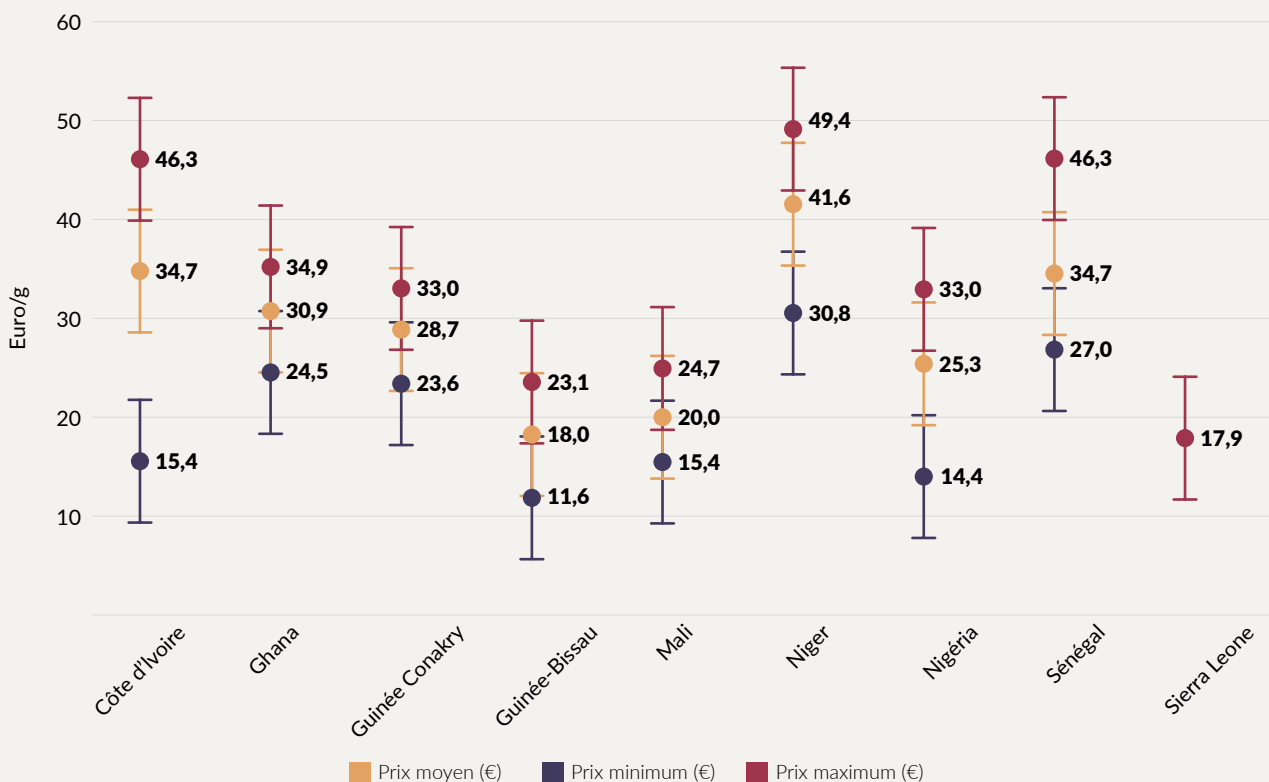


FIGURE 3 Données sur les prix de la cocaïne (au gramme) sur les marchés de détail en Afrique de l'Ouest, novembre 2025.

34 tonnes, soit à peine plus que la saisie à bord de l'*Arconian*. Plusieurs personnes interrogées estiment que ces trois incidents sont liés au réseau de Leijdekkers³⁷. Bien que ces livraisons puissent ou non correspondre à la cocaïne transportée à bord de l'*Arconian*, cela démontre qu'il y avait suffisamment de stock en Sierra Leone et dans d'autres États côtiers pour charger le navire dans la région.

On peut trouver des précédents au voyage et aux modalités de chargement potentielles de l'*Arconian* par le biais des autres navires-études de cas.

Le *White Eagle* est arrivé à Freetown le 29 décembre 2023³⁸. Le jour même, il a été acquis par Imperial Shipping Agency SL, une autre société enregistrée en Sierra Leone qui n'avait aucun antécédent dans le domaine du transport maritime ni comme propriétaire de navires. Une personne proche du réseau en Sierra Leone a affirmé que ce dernier avait utilisé cette société pour acheter le navire et a indiqué qu'un membre du réseau à Freetown avait payé pour l'achat du navire par un virement SWIFT classique³⁹.

Le navire est resté dans les eaux adjacentes au quai jusqu'au 13 juillet 2024, accostant à deux reprises au cours de cette période. Une photographie, qui aurait été prise pendant cette période par une source proche du réseau⁴⁰, montre un ressortissant philippin à bord du navire qui aurait supervisé le recrutement de travailleurs philippins pour Leijdekkers⁴¹. Une autre photographie, partagée par une source différente et prise de nuit⁴², montre le *White Eagle* amarré au port avec au moins trois grands sacs posés à côté du navire⁴³. Une autre photographie, qui proviendrait du même épisode de chargement, montre un convoi de voitures de police près du navire. Un travailleur qui s'occupait du navire à ce moment-là a déclaré avoir vu de la poudre blanche dans les sacs une fois ceux-ci chargés à bord du navire⁴⁴. Une vidéo qui aurait été prise à l'intérieur du navire montre deux ressortissants philippins⁴⁵, dont l'un a été identifié comme étant le capitaine du navire⁴⁶.

Le *White Labelle*, troisième navire-étude de cas, a suivi un schéma similaire. Bien qu'il n'existe aucune preuve photographique de son chargement, le navire a fait escale à Freetown pendant une longue période avant d'entamer son voyage vers le nord.



L'*Arconian* a quitté le port de Freetown le 22 avril et a navigué sans escale jusqu'à son interception. Les éléments de preuve dont on dispose actuellement indiquent que c'est très probablement là que la cocaïne a été chargée à bord du navire et qu'elle allait être transférée sur des bateaux à moteur plus petits près des îles Canaries.

© Wolfgang Kaehler via Getty Images

Le *White Labeille* – alors baptisé *Hyrax* – est arrivé à Freetown le 18 août 2024 et est resté dans la zone portuaire de Freetown jusqu'au 3 novembre. Le nom du navire a été modifié en octobre, lorsqu'il a été racheté par Diamond Line Shipping Ltd, une société sierra-léonaise présentant des caractéristiques similaires à Imperial Shipping Agency SL. Selon une source proche du réseau, Leijdekkers a déboursé 2 millions de dollars américains pour cette acquisition avant l'arrivée du navire en Sierra Leone.⁴⁷ Une vidéo diffusée sur un réseau social en septembre 2024 montre l'un des employés de Leijdekkers, identifié par deux sources distinctes⁴⁸, à bord d'une vedette en compagnie d'un autre passager, naviguant autour du navire, le nom *Hyrax* étant clairement visible sur les images⁴⁹.

Pavillons de complaisance et autres éléments suspects

Les trois navires-études de cas ont été réimmatriculés de la Sierra Leone aux Comores quelques mois seulement avant d'entamer leurs voyages en 2024 et 2026, de la Sierra Leone vers l'Afrique du Nord. Il convient de noter que tous trois ont suivi une évolution de leurs pavillons presque identique. Le *White Eagle* et le *White Labeille* ont suivi la même séquence : Panama, Togo, Sierra Leone et Comores⁵⁰. L'*Arconian* a suivi le même schéma, avec une immatriculation supplémentaire aux Îles Cook entre le Togo et le Panama. Quatre navires du dossier élargi ont suivi un schéma de changement de pavillon similaire, les nouveaux pavillons acquis ayant été utilisés uniquement pour des voyages de Freetown vers des ports libyens. Les deux navires ayant effectué deux fois le même voyage ont changé de pavillon une nouvelle fois avant de mettre le cap sur la Libye pour la deuxième fois.

Les Comores constituent un registre prisé par un large éventail d'opérateurs désirant bénéficier d'une surveillance minimale. Elles sont considérées comme un « pavillon de complaisance », c'est-à-dire un pays dans lequel un navire est immatriculé afin d'échapper à la réglementation du territoire où il opère. L'État du pavillon assume une responsabilité nominale quant au respect par le navire du droit maritime international, mais n'exerce souvent que peu, voire aucune, surveillance effective. Les États utilisés par les navires examinés ont tous des registres maritimes ouverts dont l'administration est partiellement ou entièrement sous-traitée à des entreprises privées. La relation administrative entre l'État du pavillon et le navire est, en réalité, purement symbolique.

Les pavillons de complaisance constituent un stratagème courant pour échapper aux frais d'assurance et aux réglementations maritimes, ou pour dissimuler la propriété d'un navire. Le changement rapide de pavillon ajoute une couche supplémentaire d'opacité à la structure de propriété et à la gouvernance d'un navire. La coexistence de ces deux éléments constitue souvent un signal d'alerte lors de l'évaluation du comportement d'un navire. Ce phénomène est également fréquent au sein de la « flotte fantôme » composée de navires qui contournent les sanctions internationales, souvent liés à des réseaux russes, iraniens ou vénézuéliens. Le changement de pavillon de la Sierra Leone aux Comores a été observé à maintes reprises au sein de la flotte fantôme des navires contournant les sanctions russes⁵¹.

Le recours à des navires suffisamment anciens pour échapper aux cadres de réglementation, ou ayant commis des infractions répétées, correspond également aux tendances plus générales liées à des activités illicites récurrentes. Les trois navires-études de cas, construits entre 1985 et 1989, sont vieux de plusieurs décennies. Chacun d'entre eux a également été impliqué dans des infractions réglementaires ou des activités illicites bien avant leur transfert à des sociétés sierra-léonaises⁵². Ces caractéristiques – changement de pavillon, pavillons de complaisance et antécédents d'infractions réglementaires – sont communes à plusieurs autres navires figurant dans les navires du dossier élargi.



POINTS DE TRANSBORDEMENT

Afrique du Nord

La destination déclarée de l'*Arconian* en 2026 était Benghazi, dans l'est de la Libye. Après la saisie de sa cargaison de cocaïne, le Premier ministre libyen Abd al-Hamid Dabaiba a ordonné l'ouverture d'une enquête⁵³. La décision de Dabaiba doit être replacée dans le contexte de la division politique persistante en Libye entre les autorités rivales de l'est et de l'ouest : M. Dabaiba dirige le Gouvernement d'unité nationale (GNU) basé à Tripoli, tandis que Benghazi est sous l'influence des autorités de l'est et des Forces armées arabes libyennes (FAAL), dominées par la famille Haftar.

La réaction des FAAL s'est principalement attachée à nier ou à éluder tout lien avec Benghazi, présentant cette affaire comme une exploitation à des fins politiques par le GNU de Dabaiba plutôt que comme une preuve de l'implication de l'est de la Libye ; les autorités de l'est auraient même menacé de prendre des mesures diplomatiques à l'encontre de l'Espagne en raison de la couverture médiatique de cette affaire⁵⁴.

Cependant, les recherches menées par la GI-TOC montrent qu'il pourrait exister d'autres liens avec la Libye au sein de cet écosystème de trafic. Depuis 2024, quatre navires du dossier élargi ont accosté dans des ports libyens au cours de voyages en provenance de Freetown⁵⁵. Deux d'entre eux, après avoir changé une nouvelle fois de pavillon et de nom, ont effectué le même trajet en 2026, accostant à nouveau à Freetown au retour de leur premier voyage en Libye. Cela pourrait suggérer un schéma récurrent et un lien possible avec la Libye allant au-delà de sa situation géographique pratique pour l'accostage des navires après des livraisons de cocaïne en mer à destination de l'Europe. Cela suggère également que les navires utilisés dans les opérations de trafic de cocaïne sont utilisés plus d'une fois et ne sont abandonnés que si des soupçons sont éveillés. Cela semble avoir été le cas pour le *White Eagle*, et peut-être aussi pour le *White Labelle*⁵⁶.

Il n'est actuellement pas possible de déterminer si l'intégralité de la cargaison de l'*Arconian* aurait été déchargée avant l'accostage du navire ou si une partie aurait été laissée à bord en vue d'une distribution ultérieure à partir de Benghazi. L'*Arconian* ne transportait aucune cargaison pour dissimuler la cocaïne, ce qui aurait rendu la cargaison vulnérable à des contrôles à l'entrée du port. Toutefois, les recherches menées par la GI-TOC en Afrique du Nord suggèrent qu'au moins une partie de la cargaison de l'*Arconian* aurait pu être destinée à l'est de la Libye. Une source européenne dans le domaine de la sécurité a rapporté que des informations obtenues auprès de contacts dans l'est de la Libye indiquaient qu'une cargaison de cocaïne était attendue dans la région à une période correspondant globalement à l'itinéraire prévu de l'*Arconian* vers Benghazi ou Tobrouk, un autre grand port dans l'est de la Libye. Néanmoins, la source a souligné qu'il ne pouvait pas être certain que ces informations concernaient nécessairement l'*Arconian*⁵⁷.

Par ailleurs, une source de la GI-TOC dans l'est de la Libye a déclaré que, bien que l'ampleur de cette livraison présumée soit surprenante, cette affaire survient à un moment particulièrement délicat, alors que les protecteurs politiques haut placés du trafic de cocaïne dans la région s'efforcent de redorer leur image. La source a fait valoir que la réception de cette importante cargaison dans ces circonstances aurait pu constituer une tentative de la part des réseaux de trafic de faire passer une dernière livraison majeure dans le cadre de ces accords sur le déclin, alors que des itinéraires et des partenariats alternatifs étaient en train d'être mis en place⁵⁸.

Au-delà de l'*Arconian*, trois des navires du dossier élargi présentent des itinéraires qui incluent des stationnements prolongés près de l'Europe après avoir accosté en Libye. Cela pourrait étayer l'hypothèse selon laquelle la Libye servirait de plaque tournante de transbordement dans ce contexte⁵⁹.

À mesure que le trafic de cocaïne entre l'Amérique latine et l'Europe s'est intensifié, le rôle de la Libye en tant que plaque tournante de transbordement et de redistribution alimentant plusieurs marchés de consommation s'est accru. Les itinéraires de trafic recensés comprennent des voies terrestres, via des routes trans-sahéliennes qui entrent via le sud, ou des voies maritimes directes depuis l'Amérique latine⁶⁰. Bien que le rôle de la Libye dans le trafic de cocaïne en provenance d'Afrique de l'Ouest par voie maritime soit moins clairement défini, les recherches menées par la GI-TOC dans la région soulignent depuis longtemps le rôle croissant des côtes libyennes à l'ouest et à l'est du pays, les drogues entrant par les ports côtiers à bord de navires cargos avant d'être stockées et acheminées par voie maritime vers le sud de l'Italie et les Balkans⁶¹. L'ensemble de ces éléments souligne la nécessité de mener des recherches plus approfondies.

Plus à l'ouest, le long de la côte nord-africaine, le *White Eagle* et le *White Labelle* ont effectué de nombreuses manœuvres irrégulières le long des côtes marocaines, notamment des stationnements répétés et des séjours prolongés à proximité ou à l'intérieur du port de Casablanca. Le *White Eagle* a stationné dans les eaux marocaines à six reprises avant d'atteindre les environs de Casablanca ; le *White Labelle* a quant à lui effectué cinq stationnements au cours de la même partie du trajet. Cela met mieux en évidence un lien potentiel avec le réseau de Leijdekkers, soupçonné d'être responsable de la cargaison à bord de l'*Arconian*. Leijdekkers opérerait, selon de nombreuses sources, au sein de l'écosystème criminel connu sous le nom de Mocco Mafia⁶², qui est profondément enraciné au Maroc, aux Pays-Bas ainsi qu'en Belgique. En effet, la cargaison de l'*Arconian* – qui, compte tenu de son ampleur, est probablement le résultat d'une mise en commun par plusieurs factions criminelles – a été largement mise en relation avec la Mocco Mafia⁶³.

Îles Canaries

Les réseaux criminels utilisent depuis longtemps les îles Canaries comme escale stratégique pour les cargaisons de cocaïne à destination de l'Europe continentale, en provenance des sites de stockage situés en Afrique de l'Ouest, notamment en Guinée-Bissau et en Sierra Leone. En 2020–2021, au moins deux réseaux originaires des Balkans occidentaux utilisaient cette méthode⁶⁴. Un groupe, vraisemblablement dirigé par un ressortissant croate, Nenad Petrak, récupérait des cargaisons en provenance de Sierra Leone auprès d'un intermédiaire des Balkans temporairement basé sur place, avant de les acheminer à bord d'un voilier vers Gran Canaria⁶⁵. Les autorités espagnoles ont signalé une escalade spectaculaire du trafic de cocaïne vers l'archipel depuis le début de l'année 2024⁶⁶.

Depuis le milieu de l'année 2024 en particulier, les anomalies récurrentes liées aux îles Canaries, observées tant pour les navires-études de cas que pour ceux du dossier élargi, consistent en des manœuvres de stationnement souvent répétées à proximité immédiate de ces îles, parfois accompagnées de périodes où l' AIS est éteint⁶⁷.

Bien que les liens précis avec les réseaux criminels opérant aux îles Canaries ne soient pas clairs, Leijdekkers et la Mocco Mafia disposent de connections opérationnelles considérables en Espagne⁶⁸. Leijdekkers a également

établi des liens avec des réseaux des Balkans occidentaux⁶⁹, qui occupent une place prépondérante parmi les acteurs du trafic de cocaïne aux Canaries. À ce jour, les auteurs n'ont pas connaissance de liens avérés entre ces acteurs et l'*Arconian*.

En 2025, les enquêteurs ont découvert un laboratoire de coupe et de transformation géré par un réseau criminel basé dans l'archipel⁷⁰, ce qui souligne l'importance croissante des îles Canaries en tant que carrefour dans les opérations. Cela s'inscrit dans une tendance plus générale : les différentes étapes de la transformation de la cocaïne (notamment la coupe, la recristallisation et le conditionnement) se rapprochent des marchés de consommation européens⁷¹.

Travailleurs philippins

Un autre point commun parmi les navires-études de cas, soupçonnés d'être associés au réseau de Leijdekkers, est le recours à des travailleurs philippins. Des images prises à l'intérieur des bureaux et des maisons de Leijdekkers à Freetown montrent des dizaines de ressortissants philippins⁷². Selon des personnes disposant d'informations de première main, ceux-ci sont employés à la fois comme personnel de maison et comme main d'œuvre pour les opérations maritimes, depuis 2023⁷³. Des documents montrent qu'une agence de placement basée aux Philippines a recruté au moins une partie des ressortissants philippins travaillant pour le réseau. Le recrutement aurait été organisé par une ressortissante philippine basée en Sierra Leone, qui se serait rendue régulièrement dans les résidences de Leijdekkers⁷⁴.

Plusieurs ressortissants philippins semblent occuper des rôles clés au sein du réseau, notamment dans la coordination des opérations maritimes depuis la Sierra Leone ou à des postes de responsabilité à bord des navires. L'un d'entre eux en particulier, qui parlerait à la fois l'anglais et le krio, la langue créole de la Sierra Leone⁷⁵, avait travaillé comme

directeur des des opérations pour une société de gestion maritime aux Philippines, d'après ses publications sur les réseaux sociaux⁷⁶. Il aurait été généreusement rémunéré pour son soutien, envoyant chaque mois des dizaines de milliers de dollars américains à sa famille aux Philippines via Western Union⁷⁷.

Au moins deux des navires-études de cas, ainsi qu'au moins un navire de plus, avaient des équipages composés de ressortissants philippins. Un document judiciaire espagnol précise que l'*Arconian* comptait 17 membres d'équipage philippins à bord au moment de sa saisie⁷⁸. Les équipages des deux autres navires effectuant la traversée depuis Freetown se sont retrouvés coincés dans des ports d'Afrique du Nord. Le *White Arrow*, battant pavillon de la Gambie, a quitté Freetown le 10 décembre 2024, environ un mois après le départ du *White Labeille*⁷⁹. Le 1er janvier 2025, le *White Arrow* a été abandonné à Benghazi, en Libye, avec à son bord un équipage de 16 marins philippins⁸⁰. Le même jour, le *White Eagle* a été abandonné à Nador, au Maroc, avec 15 membres d'équipage philippins⁸¹. ■



STRUCTURES DE PROPRIÉTÉ ENTRECROISÉES : TÜRKIYE ET ALLEMAGNE

Manalyse des structures de gestion et de propriété des trois navires-études de cas met en évidence des liens forts et bien établis avec la Turquie, ainsi qu'avec l'Allemagne, comme expliqué ci-dessous.

Leijdekkers entretient des liens particulièrement étroits avec la Turquie, notamment avec son beau-frère turc, Abdullah Alp Üstün, qui a séjourné à ses côtés en Sierra Leone⁸². Leijdekkers était également basé en Turquie avant de s'installer en Sierra Leone en 2022⁸³. Son frère, Harry Leijdekkers, est resté en Turquie, où il a été arrêté à plusieurs reprises, la dernière fois en mai 2026⁸⁴.

Quelques mois après leurs derniers voyages, le *White Eagle*, le *White Labeille* et l'*Arconian* ont été rachetés par différentes sociétés enregistrées en Sierra Leone : Imperial Shipping, Diamond Line Shipping et Serenity Shipping, respectivement. Comme souligné plus haut, aucune de ces sociétés ne dispose d'antécédents commerciaux publics, et elles ne possèdent pas non plus d'autres navires. Ces trois navires partagent un lien commun en matière de propriété et de gestion, avec des ramifications vers la Turquie et l'Allemagne qui sont antérieures à leur acquisition par ces sociétés sierra-léonaises⁸⁵.

Les trois navires-études de cas ont tous été vendus aux sociétés sierra-léonaises par des sociétés enregistrées en Allemagne : Toprak Shipping Inc. (*White Eagle*), Zeynep Shipping Co. Ltd (*White Labeille*) et Firat Shipping Co. Ltd (*Arconian*). Avant leur acquisition par les sociétés sierra-léonaises, ces trois navires étaient également gérés par une quatrième société, Tunaryan Schiffahrts GmbH, enregistrée en Allemagne. Tunaryan était déjà enregistré en tant que gestionnaire commercial de l'*Arconian* depuis 2019, mais a été enregistré pour le *White Eagle* et le *White Labeille* le jour de leur changement de propriétaire – respectivement en octobre 2020 et février 2022. Les trois sociétés propriétaires et la société de gestion partagent la même adresse enregistrée en Allemagne : Landstrasse 65, Flensburg.

Puis, en août-septembre 2022, Nisa Uluslararası Deniz, une société turque de gestion maritime enregistrée à Gaziantep, a rejoint l'équipe en tant que responsable international de la sécurité pour les trois navires. Depuis lors, ces trois navires étaient gérés selon un modèle de double gestion identique : Tunaryan, immatriculé en Allemagne, en tant que gestionnaire maritime et commercial, et Nisa, immatriculé en Turquie, en tant que gestionnaire ISM (figure 4).

Société	Rôle	White Eagle	White Labelle	Arconian
Tunaryan Schiffahrts GmbH (siège : Flensburg, Germany)	Gestionnaire maritime et commercial	Depuis le 11 octobre 2020	Depuis le 4 février 2022	Depuis le 1 ^{er} février 2019
Nisa Uluslararası Deniz (siège : Gaziantep, Türkiye)	Gestionnaire ISM	Depuis le 3 septembre 2022	Depuis le 10 septembre 2022	Depuis le 25 août 2022
Toprak Shipping Inc. (siège : Flensburg, Germany)	Propriétaire déclaré	Depuis le 11 octobre 2020	—	—
Zeynep Shipping Co. Ltd (siège : Flensburg, Germany)	Propriétaire déclaré	—	Depuis le 4 février 2022	—
Firat Shipping Co. Ltd (siège : Flensburg, Germany)	Propriétaire déclaré	—	—	Depuis le 20 décembre 2018

FIGURE 4 Structure de gestion consolidée des navires-études de cas.

Les données disponibles montrent que ni Tunaryan ni Nisa ne sont des compagnies maritimes d'envergure. Seuls trois autres navires sont gérés par Tunaryan, et ces trois navires sont également placés sous la gestion ISM de Nisa. Nisa n'a géré que deux autres navires au titre de l'ISM, dont l'un appartient à Toprak par l'intermédiaire de son bureau des Îles Marshall.

Cette cartographie met clairement en évidence une structure de propriété similaire pour les navires-études de cas, avec des liens consolidés vers la Turquie et l'Allemagne. Bien qu'elle n'établisse en aucun cas la culpabilité des propriétaires ou des gestionnaires enregistrés, elle souligne un degré significatif de similitude entre les navires-études de cas depuis au moins 2022.



CONCLUSION ET IMPLICATIONS

La saisie record de cocaïne à bord de l'*Arconian* met en lumière un mode opératoire dans lequel d'énormes quantités de cocaïne sont acheminées par des navires cargos depuis des plaques tournantes de stockage situées le long de la côte ouest-africaine vers les marchés de consommation en Europe. Le présent rapport retrace le parcours de plusieurs navires dont les modes opératoires sont vraisemblablement liés à un seul réseau criminel, celui de Jos Leijdekkers. Toutefois, une analyse plus large, notamment celle d'Europol, suggère que ce mode opératoire serait de plus en plus répandu dans l'écosystème criminel plus vaste et en constante évolution, et qu'il pourrait être utilisé par d'autres réseaux opérant sur les axes Afrique de l'Ouest-Europe⁸⁶.

Le transport de cocaïne en gros depuis des points de stockage en Afrique de l'Ouest vers des points de déchargement situés à proximité de l'Europe à bord de navires cargos explique probablement en partie comment de vastes quantités de cocaïne ont pu échapper à la détection des autorités dans les principaux ports européens, en particulier depuis 2024. Cela contribue à expliquer pourquoi les prix de la cocaïne en Europe n'ont cessé de baisser depuis 2024, parallèlement à une diminution des volumes saisis.

L'ampleur de la saisie à bord de l'*Arconian* corrobore également les analyses actuelles sur le rôle croissant de l'Afrique de l'Ouest en tant que plaque tournante de stockage proche de l'Europe, constituant ainsi un véritable « stockage de proximité » pour la cocaïne.

L'analyse des navires du dossier élargi met en évidence des similitudes frappantes dans les parcours des navires, qui reflètent également des comportements courants au sein de la flotte fantôme utilisée pour contourner les sanctions à l'échelle mondiale, certains navires passant parfois d'une activité illicite à une autre. De plus, les navires-études de cas révèlent des liens de longue date en matière de structures de propriété et de gestion.

Les voyages répétés vers l'Afrique du Nord – en particulier vers la Libye – soulèvent des questions quant à l'étendue des liens avec les écosystèmes de trafic dans ce pays, impliquant à la fois le réseau de Leijdekkers et les itinéraires ouest-africains utilisant cette modalité de manière plus générale. Bien qu'il ne soit pas certain que la Libye ait été la destination prévue pour une partie de la cargaison de l'*Arconian*, les informations rapportées par des sources et les schémas de navigation d'autres navires font de cette hypothèse une possibilité à envisager.

Les navires effectuant des traversées vers le nord en direction de l'Afrique du Nord et de l'Europe sont également bien placés pour transférer la cocaïne entre différents points de stockage et d'exportation à travers l'Afrique de l'Ouest, avec des itinéraires établis entre les ports principaux et secondaires.

L'interception de l'*Arconian* pourrait ébranler la confiance du réseau criminel quant à la pérennité de cette stratégie sans perturbation. Pour se prémunir contre ce risque, les cargaisons de cocaïne acheminées par navires cargos pourraient alors revenir à des volumes plus modestes. Toutefois, ces dynamiques de trafic devraient perdurer en tant qu'outil central des routes de trafic de cocaïne entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe, qui couvrent une part importante de la demande européenne. Il est essentiel de continuer à renforcer l'analyse des itinéraires entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe afin de compromettre leur stabilité à long terme et, par conséquent, leur attractivité.



NOTES

- 1 Cour d'instruction centrale n°2, Tribunal national espagnol, Madrid, Ordonnance — Procédure préliminaire, 0000035/2026, NIG 28079 27 2 2026 0001379, 6 mai 2026.
- 2 *Nederlanders met machinegeweren bewaakten recordpartij van 30.000 kilo cocaïne*, AD Nieuws, 8 mai 2026, <https://www.ad.nl/binnenland/nederlanders-met-machinegeweren-bewaakten-recordpartij-van-30-000-kilo-cocaine-af9c477f>.
- 3 Entretien avec un opérateur du secteur privé à Freetown, mai 2025, à distance.
- 4 Voir, par exemple : *Van Weel praat met collega Sierra Leone over uitlevering crimineel Jos Leijdekkers*, NOS Nieuws, 12 mai 2026, <https://nos.nl/artikel/2614113-van-weel-praat-met-collega-sierra-leone-over-uitlevering-crimineel-jos-leijdekkers>; Oscar Lopez-Fonseca, *La Guardia Civil vincula el alijo récord de cocaína con la Mocro Maffia y el fugitivo holandés Jos 'El Gordito'*, El País, 5 mai 2026, <https://elpais.com/espana/2026-05-05/la-guardia-civil-vincula-el-alijo-record-de-cocaina-con-la-mocro-maffia-y-el-fugitivo-holandes-jos-el-gordito.html>.
- 5 Voir, par exemple : *Van Weel praat met collega Sierra Leone over uitlevering crimineel Jos Leijdekkers*, NOS Nieuws, 12 mai 2026, <https://nos.nl/artikel/2614113-van-weel-praat-met-collega-sierra-leone-over-uitlevering-crimineel-jos-leijdekkers>.
- 6 En 2019, 9 tonnes de cocaïne ont été saisies à bord du *White Labeille*, alors baptisé *Eser*, bien que cette affaire fût liée à un autre réseau criminel.
- 7 Les navires du dossier élargi sont légèrement plus petits que ceux de l'étude de cas, avec une capacité en tonnage brut légèrement inférieure.
- 8 Cela comprend des entretiens semi-structurés avec des journalistes d'investigation, des agents des forces de l'ordre, des représentants du pouvoir judiciaire, des universitaires, des fonctionnaires et des employés du secteur privé travaillant dans les ports maritimes et les aéroports, des acteurs criminels occupant différentes fonctions dans le commerce de cocaïne, des personnes consommant des drogues, des professionnels de la santé, des chercheurs, des représentants d'organisations internationales et régionales, ainsi que des représentants des communautés de toute l'Afrique de l'Ouest. Voir : Lucia Bird, Kingsley Madueke et Mouhamadou Kane, *Marchés de la cocaïne en Afrique de l'Ouest : Cartographie des impacts, des itinéraires, des tendances et des acteurs*, GI-TOC, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/mapping-drug-markets-in-west-africa>.
- 9 Lucia Bird, Kingsley Madueke et Mouhamadou Kane, *Marchés de la cocaïne en Afrique de l'Ouest : Cartographie des impacts, des itinéraires, des tendances et des acteurs*, GI-TOC, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/mapping-drug-markets-in-west-africa>.
- 10 Présentation de MAOC-N durant un webinaire de la GI-TOC intitulé « Cartographie de la géographie actuelle du trafic de cocaïne en Afrique de l'Ouest : logistique, barons de la criminalité et corruption », 9 avril 2026, <https://gitoc.heysummit.com/talks/mapping-todays-cocaine-geography-in-west-africa-logistics-criminal-kingpins-and-corruption>.
- 11 Entretien avec un représentant d'une organisation internationale de lutte contre la criminalité, 13 mai 2026, à distance.
- 12 Hans Werdmölder, *Bolle Jos: Drugscrimineel van Hollandse bodem*, Amsterdam: Prometheus, 2025.
- 13 Entretien avec un représentant d'une organisation internationale de lutte contre la criminalité, mars 2026, à distance. Les données du MAOC-N indiquent également une augmentation significative du nombre de navires autre que des porte-conteneurs soupçonnés de transporter de la cocaïne à destination de la région depuis 2021. Voir aussi Lucia Bird, Kingsley Madueke et Mouhamadou Kane, *Marchés de la cocaïne en Afrique de l'Ouest : Cartographie des impacts, des itinéraires, des tendances et des acteurs*, GI-TOC, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/mapping-drug-markets-in-west-africa>.
- 14 Présentation de MAOC-N durant un webinaire de la GI-TOC intitulé « Cartographie de la géographie actuelle du trafic de cocaïne en Afrique de l'Ouest : logistique, barons de la criminalité et corruption », 9 avril 2026, <https://gitoc.heysummit.com/talks/mapping-todays-cocaine-geography-in-west-africa-logistics-criminal-kingpins-and-corruption>.

- heysummit.com/talks/mapping-todays-cocaine-geography-in-west-africa-logistics-criminal-kingpins-and-corruption.
- 15 Bertram Nwannekanma et Adaku Onyenucheya, *Customs intercepts N29.4b cocaine shipment from Sierra Leone at Lagos terminal*, *The Guardian* (Nigeria), 12 novembre 2025, <https://guardian.ng/news/nigeria/metro/customs-intercepts-n29-4b-cocaine-shipment-from-sierra-leone-at-lagos-terminal>; *NDLEA intercept 20kg cocaine on Brazilian vessel at Lagos seaport, arrest 20 Filipino crew members (video)*, *The Street Journal*, 21 novembre 2025, <https://thestreetjournal.org/ndlea-intercept-20kg-cocaine-on-brazilian-vessel-at-lagos-seaport-arrest-20-filipino-crew-members-video>; Sunday Dennis, *NDLEA secures court order to detain vessel, crew over N25.5kg cocaine seizure at Lagos port*, *Daily Post*, 17 décembre 2025, <https://dailypost.ng/2025/12/17/ndlea-secures-court-order-to-detain-vessel-crew-over-n25-5kg-cocaine-seizure-at-lagos-port>; AFP, *Nigeria arrests 22 Indian ship crew members in cocaine seizure*, *Wio News*, 4 janvier 2026, <https://www.wionews.com/world/nigeria-arrests-22-indian-ship-crew-members-in-cocaine-seizure-1767548639666>.
 - 16 Cependant, ce n'est pas le seul marché. On estime également que le trafic de cocaïne en provenance d'Afrique de l'Ouest alimente les marchés de consommation émergents en Asie et au Moyen-Orient.
 - 17 Voir, par exemple, la saisie de 4,5 tonnes effectuée à Amsterdam en provenance de Tema : Dutch customs, *Dutch customs seize 4,500 kilograms of cocaine hidden in Amsterdam port shipment*, 14 juin 2025, <https://www.douane.nl/douane-onderschept-minder-cocaine-in-2025-smokkel-steeds-diverser>.
 - 18 Antonius Kempmann, Mandy Sarti et Benedikt Strunz, *Zoll stellt in Wilhelmshaven Rekordmenge Kokain Sicher*, *NDR*, 3 juin 2026, <https://www.ndr.de/nachrichten/investigation/zoll-stellt-in-wilhelmshaven-rekordmenge-kokain-sicher,kokain-rekordfund-wilhelmshaven-100.html>.
 - 19 La plupart des saisies de cocaïne transportée en conteneurs sont le fruit des services de renseignement : en 2023, selon l'Organisation mondiale des douanes, 88 % des drogues (en volume) ont été saisies grâce aux renseignements. En d'autres termes, le manque de renseignements compromet considérablement la lutte contre ce trafic. Voir Organisation mondiale des douanes, *Rapport sur les trafics illicites 2023*, https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/illicit-trade-report/itr_2023_en.pdf.
 - 20 GI-TOC, *Outil de surveillance des tendances des drogues en Europe*, numéro 4, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/european-drug-trends-monitor-1>.
 - 21 La persistance de l'offre malgré la baisse des saisies en volume dans les principaux ports semble en partie liée à la diversification des itinéraires, notamment le corridor Maroc-Espagne et les techniques de livraison en mer dans le canal de Sicile. Voir : GI-TOC, *Outil de surveillance des tendances des drogues en Europe*, numéro 4, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/european-drug-trends-monitor-1>.
 - 22 Cour d'instruction centrale n°2, Tribunal national espagnol, Madrid, Ordonnance – Procédure préliminaire, 0000035/2026, NIG 28079 27 2 2026 0001379, 6 mai 2026.
 - 23 Ce type de transbordement d'un « navire-mère » (bateaux de pêche, navires cargos, vraquiers) vers des « navires-filles » (souvent des remorqueurs, des petits bateaux de pêche ou des bateaux à moteur), soit directement, soit en jetant les cargaisons par-dessus bord et en les retrouvant à l'aide de la technologie GPS, permet aux trafiquants de dissocier le transport maritime sur de longues distances de la collecte près des côtes, et réduit ainsi le risque d'interception à ces deux étapes. Ce phénomène est bien documenté depuis des années, y compris dans les eaux européennes, et on observe une utilisation croissante de cette technique dans le détroit de Sicile. Voir GI-TOC, *Outil de surveillance des tendances des drogues en Europe*, numéro 4, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/european-drug-trends-monitor-1>.
 - 24 Europol, *Diversification in maritime cocaine trafficking modi operandi*, 27 janvier 2026, <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/diversification-in-maritime-cocaine-trafficking-modi-operandi>.
 - 25 Le Code ISM de l'Organisation maritime internationale définit les exigences et les responsabilités relatives à la sécurité de l'exploitation des navires, notamment la désignation d'un responsable ISM et du propriétaire ou de la compagnie responsable. Le respect de ce code est obligatoire pour les navires cargos de grande taille effectuant des voyages internationaux.
 - 26 Échanges avec deux personnes disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance.
 - 27 *Unscheduled docking of cargo vessel White Eagle sparks fears*, *Maritime News*, 4 février 2025, <https://www.marinetraffic.com/ge/maritime-news/15/maritime-security/2026/11828/unscheduled-docking-of-cargo-vessel-white-eagle-sparks-fears>.
 - 28 Vessel Tracker, *White Eagle – cargo ship*, <https://www.vesseltracker.com/en/Ships/White-Eagle-8812930.html>.
 - 29 Entretiens avec des parties prenantes impliquées dans la saisie, mai 2026, en ligne.
 - 30 Par exemple, l'analyse des données issues des sources ouvertes ne montre aucun stationnement ni rendez-vous avec un autre navire après le départ de l'*Arconian* du port de Freetown. De plus, bien que le chargement de plus de 30 tonnes de cocaïne en mer soit certainement faisable, cela resterait néanmoins complexe sur le plan logistique et constituerait, dans ce cas précis, une complication inutile. Traçage des navires par la GI-TOC ; entretien avec un représentant d'une organisation internationale de lutte contre la criminalité, 13 mai 2026, à distance.

- 31 La Guinée-Bissau constitue depuis longtemps un refuge pour les réseaux de trafic de cocaïne colombiens, et dans une moindre mesure balkaniques, qui y stockent leurs cargaisons de plusieurs tonnes jusqu'à ce que les voyages vers les destinations finales soient confirmés, approvisionnant ainsi les clients européens à partir de zones de stockage plus proches. Voir : Lucia Bird, Fatjona Mejdini et Sasa Djordevic, *Sous les radars : Les opérations de trafic de cocaïne des Balkans occidentaux en Afrique de l'Ouest*, GI-TOC, août 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/under-the-radar-western-balkans-cocaine-operations-in-west-africa>.
- 32 Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), *Cocaine trafficking in Western Africa: Situation report*, 2007, <https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Cocaine-trafficking-Africa-en.pdf>.
- 33 Lucia Bird, Fatjona Mejdini et Sasa Djordevic, *Sous les radars : Les opérations de trafic de cocaïne des Balkans occidentaux en Afrique de l'Ouest*, GI-TOC, août 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/under-the-radar-western-balkans-cocaine-operations-in-west-africa>.
- 34 La surveillance du MAOC-N en 2025 a révélé une augmentation notable des navires-mères transférant des cargaisons de cocaïne vers des navires-filles au large des côtes de la Sierra Leone, en vue de leur déchargement dans le pays.
- 35 Entretiens avec huit pêcheurs sierra-léonais et des membres de la communauté à Funkia, aux îles Banana et à plusieurs endroits de la péninsule de Freetown, en Sierra Leone, août 2025.
- 36 Entretien avec un représentant d'une organisation internationale de lutte contre la criminalité, 12 mai 2026, à distance ; entretien avec un représentant d'une organisation internationale de lutte contre la criminalité, 13 mai 2026, à distance.
- 37 Ibid.
- 38 Arrivée le 30 décembre 2023 à 01 h 00 (UTC).
- 39 Échanges avec un individu disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance.
- 40 Ibid.
- 41 Photo vue et examinée par les auteurs.
- 42 Il n'y a pas de date indiquée sur cette photo.
- 43 Photo du *White Eagle* à Queen Elizabeth II Quay, observée et examinée par les auteurs. L'analyse du navire sur la photo confirme qu'il s'agit bien du *White Eagle*, tandis que les données de suivi du navire confirment qu'il était à quai à Queen Elizabeth II Quay pendant cette période.
- 44 Échanges avec un individu disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance.
- 45 Vidéo qui aurait été filmée à bord du *White Eagle*, visionnée et examinée par les auteurs. La vidéo ne comportant pas de métadonnées, il n'est pas possible de confirmer la date et l'heure. Il n'est pas possible de confirmer, à partir de la vidéo uniquement, qu'elle a été filmée à bord du *White Eagle*.
- 46 Échanges avec un individu disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance.
- 47 Ibid.
- 48 Échanges avec un individu disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance. Une autre source a également indiqué que le travailleur apparaissant dans la vidéo avait été vu en train de s'occuper de bateaux liés à Leijdekkers encore en avril 2026. Échanges avec une personne disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance.
- 49 Extrait vidéo, TikTok, septembre 2024, visionné et examiné par les auteurs.
- 50 Le changement de pavillon le mieux coordonné a été celui du Togo vers la Sierra Leone : le *White Eagle* a changé de pavillon en août 2022 et le *White Labeille* un mois plus tard, en septembre 2022.
- 51 Suivi des activités des navires par la GI-TOC via des renseignements en sources ouvertes.
- 52 Le *White Eagle* – sous son nom précédent, le *Breadbox Falcon* – figurait sur la liste de surveillance des navires de la mer Noire en 2020, indiquant qu'il avait été appréhendé au moins trois fois au cours des 24 mois précédents pour non-respect de la réglementation dans la région ; voir <https://bsmou.org/downloads/watch-lists/202012.pdf>. Le *White Labeille* a été impliqué dans des activités de trafic de cocaïne en 2019, lorsque les autorités de Cabo Verde ont immobilisé le navire à Praia pour avoir transporté 9,5 tonnes de cocaïne entre Colón (Panama) et Tanger (Maroc). En 2021, une fois l'enquête terminée, les autorités de Cabo Verde ont vendu le navire aux enchères publiques. Le navire est absent des registres de voyage accessibles au public du 27 décembre 2018 jusqu'à sa réapparition le 13 janvier 2022, sur un trajet Cabo Verde-Sénégal.
- 53 Safa Alharathy, *Dbeibah orders investigation into cocaine shipment bound for Libya*, *Libya Observer*, 7 mai 2026, <https://libyaobserver.ly/crimes/dbeibah-orders-investigation-cocaine-shipment-bound-libya>.
- 54 *El LNA libio amenaza con romper relaciones diplomáticas con España*, *La Razon*, 11 mai 2026, https://www.larazon.es/espana/lna-libia-amenaza-romper-relaciones-diplomaticas-es-pana_202605116a01adc0716e9c57146b4c4c.html.
- 55 Notamment, Benghazi, Sirte, Misrata et al-Khoms.
- 56 Bien qu'aucune enquête concernant le *White Labeille* n'ait été rapportée publiquement, le navire reste ancré au Maroc depuis son dernier voyage connu.
- 57 Entretien avec un responsable de la sécurité de l'UE, mai 2026, en ligne.
- 58 Entretien avec une source basée dans l'est de la Libye, mai 2026, en ligne.

- 59 Deux des navires du dossier élargi présentent des mouvements similaires et répétés, stationnant près des côtes italiennes et espagnoles lors de leur trajet de retour de Benghazi vers Freetown. Un autre navire du dossier élargi, également lors de son retour de Benghazi à Freetown, a disparu des radars pendant 27 heures près des eaux territoriales espagnoles. Après avoir passé près d'un mois au port de Sirte, l'un des deux navires ayant effectué un deuxième voyage de Freetown vers la Libye a poursuivi sa route vers la Turquie, effectuant trois autres manœuvres de stationnement dans les eaux libyennes et grecques en cours de route.
- 60 ONUDC, *Drug trafficking dynamics in Libya and across North Africa: Trends and implications*, janvier 2026, <https://libya.un.org/en/308283-unodc-releases-first-report-drug-trafficking-dynamics-libya-and-across-north-africa>.
- 61 Mark Micallef, *Shifting sands: Libya's changing drug trafficking dynamics on the coastal and desert borders*, Agence de l'Union européenne sur les drogues, novembre 2019, https://www.euda.europa.eu/drugs-library/shifting-sands---libya's-changing-drug-trafficking-dynamics-coastal-and-desert-borders_en.
- 62 Le terme « Mocco Mafia » mérite quelques précisions. Inventé à l'origine par les médias néerlandais pour désigner les réseaux criminels liés à la communauté néerlandais-marocaine, il a été largement critiqué pour son caractère réducteur, car il donne une image fautive de la structure réelle de ces réseaux, qui ne sont ni ethniquement homogènes ni organisés de manière hiérarchique, contrairement à ce que cette étiquette laisse entendre. En effet, ces réseaux comptent généralement parmi leurs membres des personnes bien au-delà de celles d'origine marocaine ou nord-africaine. Voir aussi : Daniel Brombacher, Ruggero Scaturro et Sarah Fares, *Domestic challenge or transcontinental threat? Africa-linked organised crime in Europe*, ENACT Research Paper 56, janvier 2026, <https://enact-africa.s3.amazonaws.com/uploads/pages/1770204171581-research-paper-56.pdf>.
- 63 Oscar Lopez-Fonseca, *La Guardia Civil vincula el alijo récord de cocaína con la Mocco Maffia y el fugitivo holandés Jos 'El Gordito'*, *El País*, 5 mai 2026, <https://elpais.com/espana/2026-05-05/la-guardia-civil-vincula-el-alijo-record-de-cocaina-con-la-mocco-maffia-y-el-fugitivo-holandés-jos-el-gordito.html>.
- 64 En janvier 2021, le groupe Škaljari, basé au Monténégro et dirigé par un ressortissant bosniaque, utilisait Gran Canaria comme plaque tournante logistique et de distribution clé pour les acheminements directs en provenance du Brésil ainsi que pour ceux provenant de centres de stockage en Afrique de l'Ouest, notamment en Guinée-Bissau et en Sierra Leone. Le réseau acheminait des volumes importants – dans un cas précis, il s'agissait de l'expédition d'un chargement de 3 tonnes stocké en Guinée-Bissau vers Gran Canaria. Entretien avec un journaliste d'investigation international, Sarajevo, Bosnie-Herzégovine, novembre 2024 ; les communications Sky ECC ont été mises à la disposition de la GI-TOC au cours de l'entretien.
- 65 Office pour la suppression de la corruption et du crime organisé de Croatie (USKOK), *Indictment against Nenad Petrak and others*, KO-US-57/2024, 1er octobre 2024.
- 66 Entretien avec le représentant d'un bureau du procureur espagnol, Pays-Bas, mars 2025.
- 67 L'un des navires du dossier élargi a désactivé son AIS à deux reprises alors qu'il passait près de l'archipel lors de ses trajets de Freetown vers la Libye en 2024–2025 et en 2026.
- 68 Hans Werdmölder, *Bolle Jos: Drugscrimineel van Hollandse bodem*, Amsterdam: Prometheus, 2025.
- 69 Lucia Bird, Fatjona Mejdini et Sasa Djordevic, *Sous les radars : Les opérations de trafic de cocaïne des Balkans occidentaux en Afrique de l'Ouest*, GI-TOC, août 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/under-the-radar-western-balkans-cocaine-operations-in-west-africa>.
- 70 Plus de deux tonnes de cocaïne ont été saisies et 34 personnes ont été arrêtées appartenant à une organisation criminelle opérant aux îles Canaries, Agencia Tributaria, 23 septembre 2025, https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/en_gb/notas-prensa/notas-prensa/2025/septiembre/23/dos-toneladas-cocaina-intervenidas-34-canarias.html.
- 71 GI-TOC, *Outil de surveillance des tendances des drogues en Europe*, numéro 4, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/european-drug-trends-monitor-1>.
- 72 Photos et vidéos visionnées et examinées par les auteurs.
- 73 Échanges avec un individu disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance.
- 74 Documents obtenus par les auteurs.
- 75 Échanges avec un individu disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance.
- 76 Informations issues du profil LinkedIn de la personne.
- 77 Échanges avec un individu disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance.
- 78 Cour d'instruction centrale n°2, Tribunal national espagnol, Madrid, Ordonnance – Procédure préliminaire, 0000035/2026, NIG 28079 27 2 2026 0001379, 6 mai 2026.
- 79 Pendant plus de deux mois avant leur départ respectif, les deux navires ont stationné à proximité l'un de l'autre près de Queen Elizabeth II Quay, à Freetown, à seulement quelques centaines de mètres l'un de l'autre pendant sept jours.
- 80 Organisation internationale du travail, ILO/IMO Joint Database on Abandonment of Seafarers, https://www.ilo.org/dyn/r/abandonment/seafarers/details?p3_abandonment_id=1255&p_lang=en.
- 81 Ibid.

- 82 Échanges avec un individu disposant d'informations de première main, 2025-2026, en personne (Afrique de l'Ouest) et à distance.
- 83 Hans Werdmölder, *Bolle Jos: Drugscrimineel van Hollandse bodem*, Amsterdam: Prometheus, 2025; Levent Kenez, *Turkey turns into a revolving door for drug lords*, Nordic Monitor, 19 mai 2026, <https://nordicmonitor.com/2026/05/turkey-turns-into-a-revolving-door-for-drug-lords>.
- 84 *Court convicts Bolle Jos and 20 accomplices in 550 million euro cocaine trafficking case*, NL Times, 19 mai 2026, <https://nltimes.nl/2026/05/19/court-convicts-bolle-jos-20-accomplices-550-million-euro-cocaine-trafficking-case>.
- 85 Les liens persistants au sein de la structure de propriété remontent plus loin encore, à une société commerciale de plus grande envergure enregistrée aux Pays-Bas. Ces schémas de propriété plus anciens ne sont pas analysés dans le présent rapport, et leur signification n'est pas claire.
- 86 Europol, *Diversification in maritime cocaine trafficking modi operandi*, 27 janvier 2026, <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/diversification-in-maritime-cocaine-trafficking-modi-operandi>.



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

À PROPOS DE GLOBAL INITIATIVE

L'Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée est un réseau mondial qui compte plus de 800 experts à travers le monde. L'Initiative mondiale offre une plateforme pour promouvoir un débat plus large et des approches innovantes qui serviront de base à une stratégie mondiale inclusive contre la criminalité organisée.

www.globalinitiative.net