

CORRIDORS DES CARAÏBES
CARTOGRAPHIE DES FLUX DE COCAÏNE VERS L'EUROPE



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

COLOMBIE

FLUX DE COCAÏNE VERS LES MARCHÉS
EUROPÉENS : LA REVITALISATION DES
ITINÉRAIRES CARIBÉENS

Lina María Asprilla | Andrés Aponte

OCTOBRE 2026

REMERCIEMENTS

Le présent document est le fruit d'un travail collectif des observatoires de la région andine et de Haïti et des Caraïbes de la Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée, GI-TOC). Les auteurs remercient Felipe Botero, Romain Le Cour Grandmaison et Daniel Brombacher pour leur soutien et leurs précieuses contributions lors de l'élaboration de ce document. Ils remercient également les nombreuses personnes interrogées dans les Caraïbes colombiennes pour leur temps, leur disponibilité et leur générosité permettant le partage de leurs connaissances et de leur expérience.

Recherche financée par le Programme Interministériel de Recherches Appliquées à la Lutte Anti Drogue (PIRALAD) dans le cadre du Fond de concours Drogues et coordonné par la Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et les Conduites Addictives (MILDECA).



À PROPOS DES AUTEURS

Lina María Asprilla est analyste au sein de l'Observatoire du crime organisé dans la région andine de la GI-TOC, où elle dirige la mise en œuvre de projets et de stratégies visant à analyser les écosystèmes criminels, prévenir les délits et promouvoir la résilience communautaire. Ses champs d'action portent sur l'analyse du phénomène des drogues aux niveaux national et régional, ainsi que sur le renforcement des initiatives locales de lutte contre le crime organisé.

Andrés Aponte est analyste principal au sein de l'Observatoire du crime organisé dans la région andine de la GI-TOC. Il a travaillé en tant que chercheur et consultant pour plusieurs organisations non gouvernementales, groupes de réflexion et entités gouvernementales. Dans ses travaux, il s'intéresse avant tout aux dynamiques du crime organisé, en particulier aux trajectoires organisationnelles et territoriales des groupes criminels, ainsi qu'aux structures sociales qui s'établissent dans les conflits violents.

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

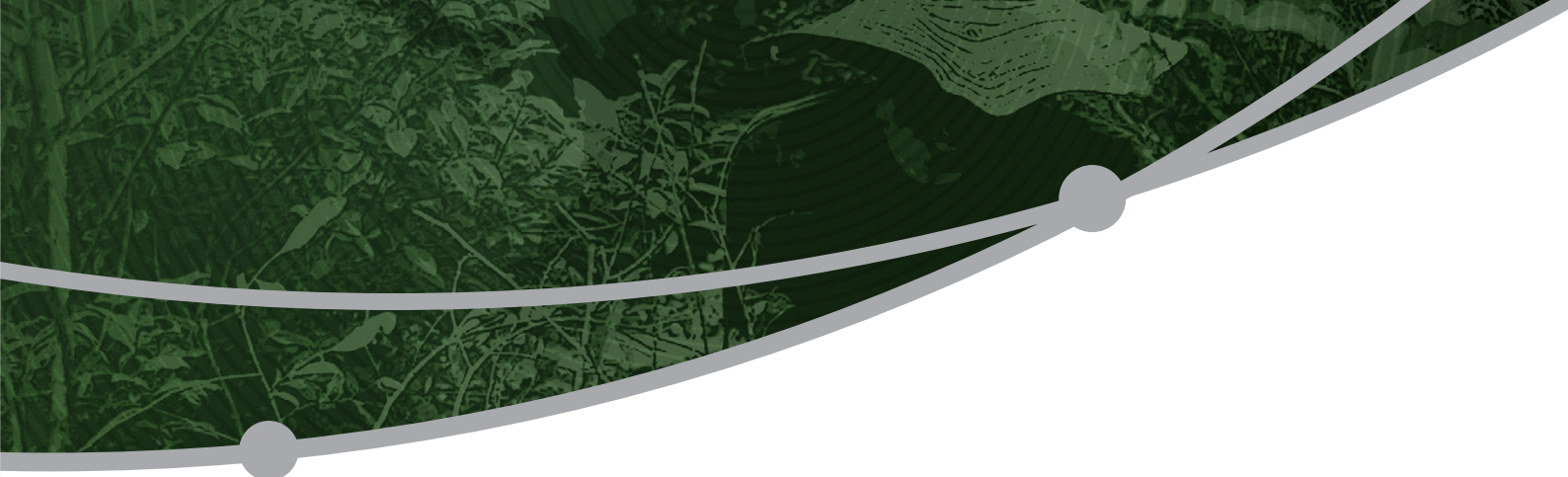
Toute reproduction ou diffusion, totale ou partielle, sous quelque forme que ce soit ou par quelque moyen que ce soit, est interdite sans l'autorisation écrite de Global Initiative.

Couverture : © Joaquín Sarmiento/AFP via Getty Images

Pour de plus amples informations, veuillez vous adresser à :
The Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
CH-1202 Genève
Suisse
www.globalinitiative.net

SOMMAIRE

Résumé exécutif	1
Les Caraïbes, carrefour stratégique	2
Méthodologie	3
Principales conclusions et recommandations	4
Le marché de la coca en Colombie	8
Itinéraires jusqu'aux Caraïbes	11
Le trafic de cocaïne dans les Caraïbes colombiennes	20
Trafic maritime et portuaire.....	21
Transport aérien et terrestre : les zones d'ombre du Venezuela	32
Des îles jusqu'en Europe	35
Le nouveau rôle de la République dominicaine	37
La liaison avec le Venezuela.....	38
Conclusions.....	39
Recommandations.....	40
Notes	44



RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La région des Caraïbes présente de nombreux avantages opérationnels et logistiques pour le trafic de cocaïne. Or, son rôle croissant dans les chaînes d'approvisionnement mondial demeure peu étudié. Dans ce contexte, la Colombie occupe un rôle indéniable de principal producteur de cocaïne, qui a été amplement documenté. Le présent rapport vise à se pencher sur les zones de concentration des cultures de la coca en Colombie et les méthodes d'acheminement de la coca depuis les centres de production jusqu'aux Caraïbes. Il vise également à mettre au jour certains aspects moins étudiés sur les liens avec d'autres zones des Caraïbes, qui sont indispensables au transport de quantités importantes de cocaïne jusqu'aux marchés européens, comme l'attestent les récentes données statistiques.

Au-delà de la question du trafic historique jusqu'aux États-Unis et de l'importance également croissante de pays de transit, comme le Chili¹, le Paraguay² et le Surinam³, il existe d'autres sujets de préoccupation plus récents. Le présent rapport s'intéresse aux liaisons internationales des points de sortie situés dans les Caraïbes colombiennes avec les zones de transit des Petites Antilles, de la République dominicaine et du Venezuela. Ces zones qui assurent la liaison finale avec le marché européen jouent à nouveau un rôle majeur depuis dix ans⁴.

Selon le rapport de l'Agence de l'Union européenne sur les drogues (EUDA) sur la saisie de drogues à destination de l'Union européenne (UE) entre janvier 2019 et juin 2024, la Colombie occupe la troisième place de la liste de pays d'Amérique latine où ont été saisis des chargements de cocaïne à destination de ports maritimes de l'UE. À la première place de cette liste figure l'Équateur, où ont été saisis 306 423 kilogrammes de cocaïne, puis le Brésil (97 257 kilogrammes) et enfin la Colombie (77 696 kilogrammes)⁵.

Dans l'architecture mondiale du trafic de cocaïne, la Colombie est le premier pays producteur et sa capacité de production ne cesse de s'accroître. Cette tendance récente pourrait notamment s'expliquer par l'orientation stratégique du Gouvernement de l'ancien président Gustavo Petro, qui a été davantage centrée sur les politiques d'interception terrestre et maritime des cargaisons que sur l'éradication des cultures illicites. Elle pourrait également s'expliquer par la croissance soutenue de la demande mondiale de cocaïne, qui ne cesse de stimuler l'essor de la production. Les volumes annuels de saisie enregistrés en Colombie ont été très élevés en 2024 : plus de 550 000 kilogrammes de chlorhydrate de cocaïne ont été interceptés au niveau national pendant la période 2020-2024⁶.

La lutte contre le trafic de stupéfiants en Colombie est actuellement à un nouveau point de bascule, l'administration de Gustavo Petro ayant été confrontée à des tensions régionales, en particulier face à l'administration de Donald Trump aux États-Unis. Le pays nord-américain a de nouveau adopté une posture plus répressive dans la guerre contre la drogue, ce qui s'est traduit par le « retrait de la certification » de la Colombie. Par cette décision officielle, les États-Unis ont estimé que cette dernière avait manifestement échoué dans la réduction de la production et du trafic de drogues illicites.

Les tensions accumulées sous le mandat de Gustavo Petro ont conduit à un changement politique lors des élections présidentielles colombiennes de 2026. La nouvelle administration ne cherche pas seulement à rompre avec la dynamique établie, mais affiche un alignement total avec les orientations et les stratégies de lutte contre les drogues qui sont impulsées depuis Washington.

Le programme de lutte contre la drogue du président Abelerdo de la Espriella marque une rupture complète avec la politique de Gustavo Petro. Abelerdo de la Espriella entend miser sur une éradication coercitive et pourrait ouvrir les portes à une plus grande présence opérationnelle des forces armées des États-Unis, notamment à des actions directes contre les embarcations qui transporteraient de la drogue à destination des îles des Caraïbes. Signe précurseur d'un éventuel alignement, le Gouvernement colombien a déjà été invité à intégrer le « Bouclier des Amériques », une initiative de coopération continentale au titre de laquelle la Colombie avait été exclue durant le mandat de Gustavo Petro.

Ce scénario met en évidence les risques d'une stratégie susceptible non seulement d'aboutir à de nouvelles répercussions humanitaires sur les paysans producteurs, qui sont traditionnellement touchés, mais aussi à leur élargissement sur le groupe le plus vulnérable des acteurs intermédiaires – les passeurs –, qui ont historiquement subi les coûts les plus élevés de la répression, sans réduction structurelle du trafic.

Les Caraïbes, carrefour stratégique

Dans ce contexte, il est indispensable d'examiner la dynamique intrinsèque qui prévaut sur le littoral caribéen de la Colombie, sachant en particulier que cette zone négligée des analyses occupe aujourd'hui une place centrale dans l'économie du trafic de cocaïne. Au cours des dix dernières années, la région s'est imposée comme un espace stratégique de transit vers le marché européen. Elle est devenue un corridor logistique essentiel en raison de ses caractéristiques géographiques et de la diversité de ses points de sortie vers la mer, où les acteurs tirent parti des infrastructures mises en place dans les années 1970 et 1980, à une période où le trafic de cocaïne était principalement destiné aux États-Unis.

Au moins trois facteurs contribuent à la revitalisation des itinéraires internationaux de commercialisation de la cocaïne produite en Colombie via les Caraïbes. En premier lieu, en raison de la saturation du marché de la cocaïne aux États-Unis et du renforcement des contrôles, les organisations criminelles exploitent de nouveau les anciens itinéraires de contrebande et de trafic utilisés par les cartels colombiens dans les années 1980 afin d'étendre leur marché vers l'Europe⁷.

Le marché européen est le second marché le plus important au monde après celui des États-Unis⁸ : en 2025, 4,6 millions de personnes âgées de 15 à 64 ans ont déclaré avoir consommé de la cocaïne⁹ et d'après l'analyse des eaux usées, la consommation a été encore plus élevée au cours de la dernière décennie¹⁰. Selon les données les plus récentes, en France, la consommation a doublé, passant de 5,6 % (2017) à 9,4 % (2023) de la population, et en Allemagne, celle-ci a triplé par rapport aux années précédentes, passant de 0,6 % (2015) à 1,6 % (2021) de la population¹¹.

D'autre part, cette région constitue un carrefour stratégique en raison de sa situation géographique et des possibilités offertes par les voies d'accès à la mer depuis les ports officiels comme depuis les ports de substitution. L'existence d'un nombre important d'îles pouvant servir de points de transit, de stockage ou de cache pour faciliter le trafic contribue à la prédominance des voies maritimes par rapport aux autres voies d'acheminement¹². D'après l'EUDA, quatre des dix principaux pays d'origine de la cocaïne débarquée dans les ports européens – la Colombie, le Costa Rica, le Panama et la République dominicaine – se situent dans le bassin caraïbéen ou y ont accès. La coopération entre les groupes criminels locaux, nationaux et transnationaux, qui s'inscrit dans une tendance mondiale, a fait naître un réseau garantissant le flux de la cocaïne et son débarquement dans les ports européens.

Enfin, plusieurs dynamiques géopolitiques récentes – en particulier les interventions américaines dans les Caraïbes et sur les côtes vénézuéliennes, la situation en Haïti et l'absence de contrôle de son littoral, ainsi que le renforcement des contrôles aux frontières terrestres américaines – ont entraîné une adaptation des itinéraires et du trafic de cocaïne sous des formes inédites. Les organisations criminelles régionales, telles que l'Ejército Gaitanista de Colombia (EGC)¹³, et les organisations transnationales, comme certains groupes criminels des Balkans ou la 'Ndrangheta, une organisation criminelle italienne, ont diversifié leurs itinéraires dans les Caraïbes pour faire face au renforcement des contrôles et à l'accroissement de la présence de diverses forces de sécurité. Ce nouveau contexte s'est par ailleurs traduit par de récentes arrestations d'intermédiaires affiliés à des organisations criminelles dans plusieurs villes portuaires colombiennes (Santa Marta, Carthagène et Barranquilla) depuis 2024¹⁴, un accroissement du rôle des réseaux dominicains et une hausse des saisies au Panama et au Costa Rica¹⁵.

L'ensemble de ces facteurs a contribué à accroître la marge de manœuvre des groupes criminels, qui peuvent étendre leurs itinéraires et développer leurs activités vers de nouveaux marchés, notamment en Europe¹⁶.

Le présent rapport vise à analyser le fonctionnement du marché de la cocaïne acheminée entre les Caraïbes colombiennes et l'Europe, en accordant une attention particulière aux liens entretenus avec les petits pays et les communautés locales qui participent directement au trafic. À cette fin, il s'articule en trois parties. Dans la première, il s'intéresse au fonctionnement des deux premiers maillons du trafic de cocaïne dans les Caraïbes colombiennes, à savoir la production de la feuille de coca et les itinéraires de transit interne jusqu'aux ports des Caraïbes. Dans la deuxième partie, il se penche sur les modalités opérationnelles maritimes, terrestres et aériennes du trafic, qui sont utilisées par les organisations criminelles, et dans la troisième partie, il expose les liens entre les Caraïbes colombiennes et d'autres pays et zones de la région, en particulier le Venezuela, les Petites Antilles et la République dominicaine. Enfin, ce rapport propose une série de conclusions tirées des récentes tendances observées dans cette région et un ensemble de recommandations face aux changements mis en évidence et aux défis que ces dynamiques du trafic de cocaïne imposent sur les États.

Méthodologie

Le présent rapport est le fruit d'une méthodologie qualitative. L'enquête a été réalisée à partir d'entretiens semi-structurés et d'informations issues de sources secondaires, telles que des rapports, des diagnostics et des études de cas sur le trafic de cocaïne. Au total, il a été réalisé 30 entretiens, dont huit à l'échelle nationale. Les 22 autres entretiens ont été menés dans le cadre d'un travail de terrain effectué au cours des mois de mai et juin 2025 dans les chefs-lieux des départements de la région des Caraïbes colombiennes : Montería (Córdoba), Carthagène (Bolívar), Barranquilla (Atlántico), Santa Marta (Magdalena) et Riohacha (La Guajira).

Pour appréhender cette situation complexe, des entretiens ont été réalisés auprès de personnes de divers horizons, notamment des membres des forces de l'ordre colombiennes, des fonctionnaires d'institutions locales et nationales, des experts de ports nationaux et internationaux, des représentants du système des Nations Unies, des universitaires locaux, des journalistes et des responsables de la société civile. Les informations recueillies ont été saisies dans un tableau permettant de classer et d'organiser les résultats en fonction notamment des acteurs, des dynamiques de transit, des points de sortie ou des modalités de trafic, afin de faciliter le croisement et les comparaisons de données.

Pour des raisons de sécurité et compte tenu du caractère sensible des sujets abordés, la GI-TOC a pris les mesures qui s'imposent pour garantir la confidentialité des informations recueillies et protéger l'identité des participants. Ainsi, aucune des personnes interrogées n'apparaît sous son véritable nom.

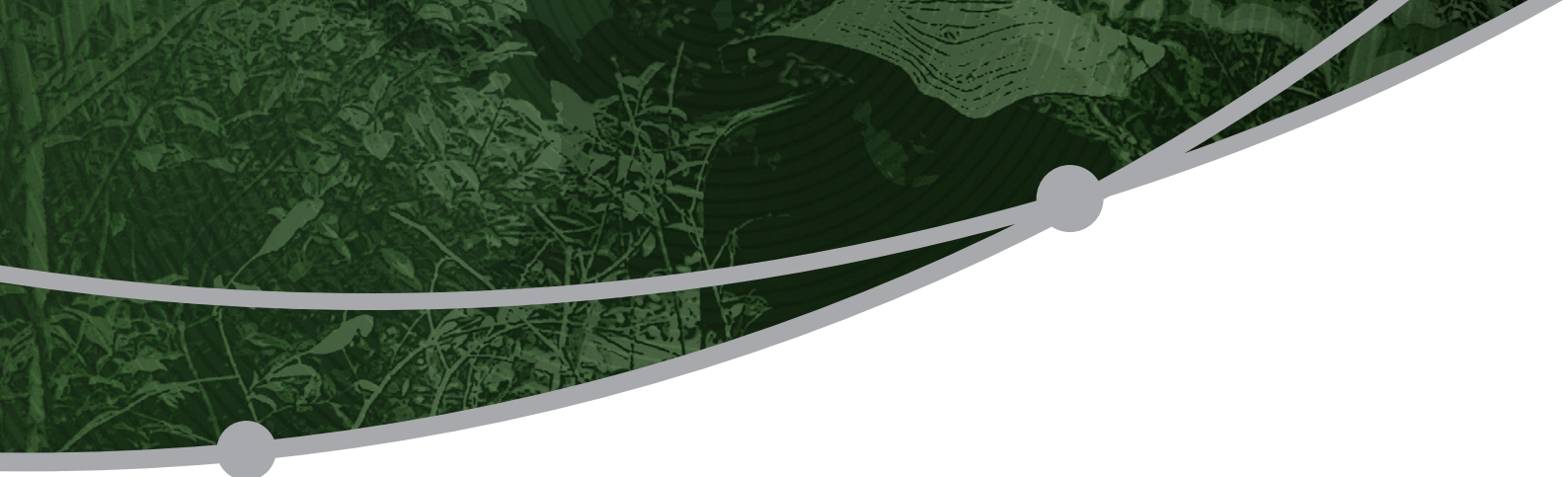
S'agissant des sources secondaires, il a été réalisé une analyse structurée des documents spécialisés sur le narcotrafic en Colombie et dans les Caraïbes, notamment sur le trafic de cocaïne. Cette analyse a porté sur la documentation scientifique, les rapports locaux et internationaux, les articles de presse et les publications spécialisées.

Bien que cette étude ait été principalement de nature qualitative, des données quantitatives sur le trafic de cocaïne ont également été collectées et analysées. Ces données représentées dans des tableaux et des cartes visent à mettre en évidence les tendances récentes et plus anciennes sur les flux de cocaïne et leurs orientations. Les cartes élaborées rendent compte des saisies de pâte et de chlorhydrate de cocaïne. Les informations utilisées proviennent du Centre international d'analyse du narcotrafic par voie maritime de la Marine nationale, du Ministère de la défense et de l'Inspection générale des transports de la Colombie.

Principales conclusions et recommandations

- Les Caraïbes colombiennes ont repris un rôle dans l'acheminement stratégique nécessaire au trafic de cocaïne. Cette région constitue un espace géopolitique central dans le cadre du narcotrafic en raison de sa situation privilégiée et des moyens qui y sont déployés pour relier l'Amérique latine à l'Europe.
- Les flux internes de cocaïne font ressortir les liens entre les zones de production et les itinéraires de sortie, qui sont subordonnés au contrôle territorial et aux dynamiques du conflit armé, dont l'évolution constante modifie les rapports de force entre les acteurs criminels.
- Le trafic de drogue par voie maritime est le principal mode de commercialisation de la cocaïne dans la région des Caraïbes colombiennes. Il combine des expéditions via des ports officiels, naturels et informels, qui sont exploités par des groupes criminels et armés liés à des réseaux transnationaux.
- Le trafic de cocaïne implique une multitude d'acteurs : des fonctionnaires d'État et des membres des forces de l'ordre, ainsi que des individus et des groupes issus de communautés locales, des groupes armés et des structures criminelles.
- L'Ejército Gaitanista de Colombia (EGC) a pris les commandes dans les Caraïbes occidentales, jouant un rôle important aux trois niveaux de la filière de la coca (production, transformation et commercialisation). Les Caraïbes orientales font l'objet d'une lutte entre l'EGC, le groupe Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada et des gangs criminels locaux.
- Dans la Grande Caraïbe, le Venezuela, la République dominicaine et les Petites Antilles assument un rôle de plus en plus important dans la dynamique de trafic de cocaïne vers l'Europe.

- La Colombie a mis en place des initiatives visant à renforcer la sécurité portuaire face au trafic de drogue et à la contrebande, mais elle ne dispose toujours pas de stratégie nationale globale et coordonnée tenant compte en particulier des risques criminels dans les ports maritimes.
- Les stratégies de lutte contre le trafic de cocaïne dans les Caraïbes nécessitent une approche coopérative régionale qui tienne compte du rôle structurel de la Colombie ainsi que des liens en matière de criminalité, de logistique et de gouvernance qui existent entre les marchés illicites caraïbéens et européens.
- Les populations côtières et insulaires participent aux réseaux de narcotrafic en raison d'un contexte historique d'exclusion, d'activité économique liée à la contrebande et de faible présence de l'État, ce qui nécessite des interventions intégrées associant sécurité, développement économique et renforcement institutionnel.



LE MARCHÉ DE LA COCA EN COLOMBIE

Depuis près de cinquante ans, la Colombie mène une « guerre contre la drogue », qui nécessite des efforts considérables et entraîne des coûts élevés pour la société. Malgré cela, ni la production ni la consommation de substances psychoactives n'ont diminué. Bien que les chiffres mettent en évidence une lutte incessante contre la culture et la production, la superficie consacrée à la culture de la coca est passée de 160 120 à 261 000 hectares au cours des 26 dernières années et la production potentielle de cocaïne a triplé lors des deux dernières décennies¹⁷.

Cette tendance à la hausse s'est accentuée ces dernières années : depuis 2019, on enregistre une augmentation constante de la surface de culture de la coca et de la production de cocaïne en Colombie. Plus de 30 000 hectares de cultures de la coca sont concentrés dans chacun des départements suivants : Norte de Santander (Catatumbo), Nariño (Anden Pacífico), Cauca et Putumayo. Avec l'Antioquia (Bajo Cauca) et Sud de Bolívar, ces zones regroupent les 15 zones de concentration de la production de la coca et représentent 44 % (114 000 hectares) des superficies cultivées dans tout le pays¹⁸. En dépit de l'étendue importante des cultures, ce panorama met en relief un maintien de la concentration géographique et la capacité d'adaptation et de transformation des organisations criminelles contrôlant ces cultures face aux mesures de l'État, ainsi que les limites des stratégies mises en œuvre pour lutter contre la drogue¹⁹.

Ce maintien s'explique par plusieurs facteurs. Bon nombre de ces régions du pays sont confrontées à une marginalisation économique et politique, ce qui se traduit par la précarité des ménages qui entretiennent des liens avec la culture de la coca, ainsi que des économies locales qui dépendent de cette activité. Compte tenu des obstacles structurels au développement économique et social de ces régions, l'économie de la coca constitue le principal et souvent le seul projet productif et « alternatif » disponible. Ainsi, le maintien de cette économie met en évidence les résultats limités et inefficaces des programmes déployés par l'État pour transformer ces dynamiques.

Bien que la région des Caraïbes colombiennes ne comprenne pas de grandes concentrations de cultures de la coca par rapport aux autres régions du pays, ni de centres historiques de production de cocaïne, il a été enregistré la culture d'environ 7 000 hectares dans le Sud du Córdoba et de 10 000 hectares dans Sud de Bolívar en 2023. Dans le département du Magdalena, les chiffres étaient assez peu élevés, avec moins de 500 hectares cultivés, et dans celui du Cesar, il n'a été enregistré aucune surface de culture par rapport à l'évaluation de 2022²⁰. Les hectares enregistrés dans le département du Magdalena se concentrent dans la Sierra Nevada de Santa Marta et leur culture permet d'alimenter les voies d'approvisionnement

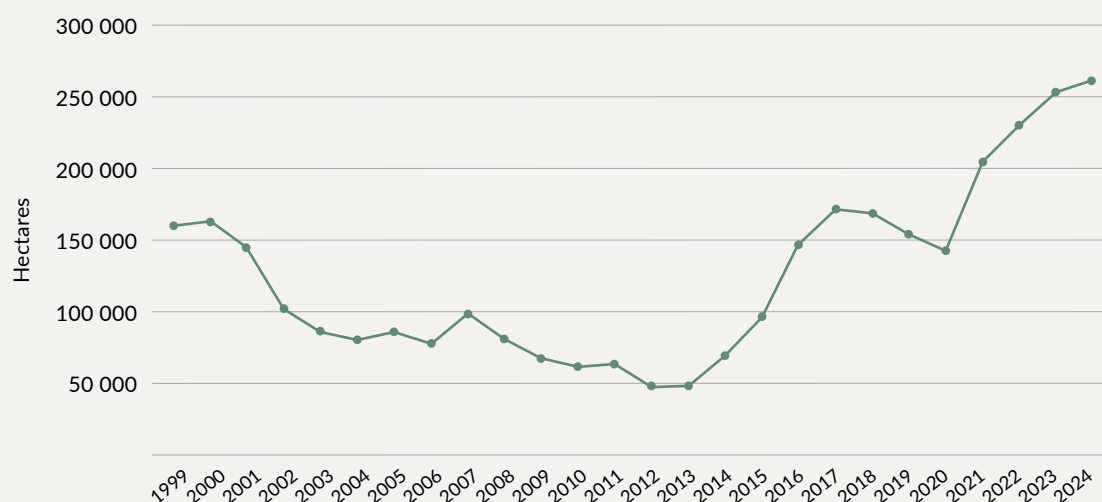


FIGURE 1 Cultures de la coca en Colombie (en nombre d'hectares), 1999-2024.

SOURCE : ONUDC, Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2024: Colombia, juin 2026

existantes vers les ports de substitution situés dans le parc de Tayrona (Magdalena) et à Dibulla (La Guajira), qui sont actuellement contrôlés par les « Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada » (ACSN)²¹.

Malgré le nombre d'hectares relativement faible consacré à la culture de la coca, les Caraïbes constituent une zone de transit et de collecte²² qui permet d'alimenter les flux de cocaïne jusqu'aux itinéraires internationaux partant des nombreux ports commerciaux et de substitution situés tout le long du littoral²³. La cocaïne qui fait l'objet d'un trafic dans la région des Caraïbes colombiennes provient principalement, mais pas exclusivement, de cinq zones de production du pays : le Catatumbo (Norte de Santander), le Sud de Bolívar (Bolívar), le Bajo Cauca (Antioquia), le Putumayo et le Sud du Córdoba (Córdoba).

Parmi celles-ci, le Catatumbo et le Putumayo²⁴ font partie des régions où les premières cultures illicites de la coca ont vu le jour et se sont développées en Colombie au début des années 1980. Depuis 2017, ces deux régions figurent parmi celles qui comptent le plus grand nombre d'hectares de cultures de la coca dans le pays (figure 3). Dans ces deux régions, des groupes armés se disputent actuellement le contrôle de l'ensemble de la chaîne du narcotrafic : dans le Catatumbo, le Front 33, qui est issu des factions dissidentes des Forces armées révolutionnaires de Colombie (FARC), s'oppose à l'Armée de libération nationale (ELN) et dans le Putumayo, les Commandos de la frontière sont en conflit avec le Front Carolina Ramírez, qui fait partie des dissidences. Ces régions se redressent après la crise de la coca de 2022, qui a entraîné une baisse de la rentabilité commerciale, des difficultés de vente des feuilles de coca, des blocages au niveau de la production, un manque de ressources pour l'achat de produits chimiques, ainsi que de graves répercussions sur les familles qui dépendaient exclusivement des cultures²⁵.

Le Sud du Córdoba et le Sud de Bolívar constituent pour leur part les zones de production les plus proches de la côte des Caraïbes, où la culture de la coca s'est développée progressivement, mais connaît une croissance soutenue depuis 2017. Dans le Córdoba, la production et le reste de la chaîne du narcotrafic sont sous la mainmise de l'EGC. Dans le Sud de Bolívar, l'ELN, l'EGC et les dissidences des FARC se disputent le contrôle territorial de la culture de la coca, de l'exploitation illégale de l'or et des axes de circulation reliant les Caraïbes à l'est du pays²⁶.

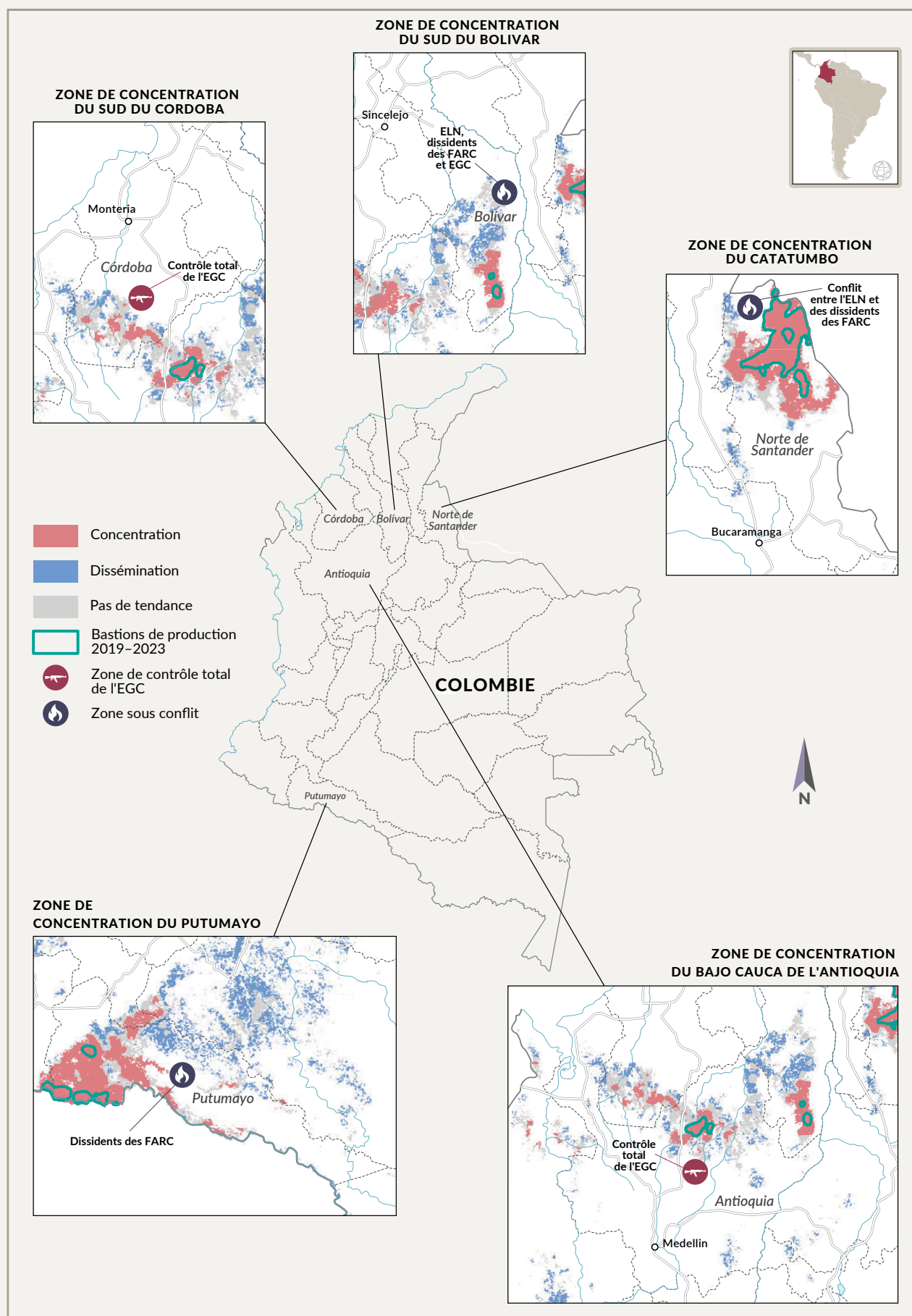


FIGURE 2 Principaux centres de production et d'approvisionnement des Caraïbes colombiennes.



D'anciens combattants des Forces armées révolutionnaires de Colombie récoltent des feuilles de coca dans le Catatumbo. Le crime organisé s'intéresse fortement à cette région, où se trouve l'une des plus grandes étendues de cultures illicites de la coca. © Raul Arboleda/ AFP via Getty Images

Le Bajo Cauca, dans le département de l'Antioquia, est également une zone stratégique, où l'EGC, l'ELN et les dissidences des FARC se disputent le contrôle des activités économiques illicites liées à la coca, de l'exploitation aurifère et des axes de circulation reliant le Nudo del Paramillo²⁷. Dans cette région, la culture de la coca a été plus irrégulière : elle a enregistré un recul important en 2019 et 2020 et connaît une croissance constante depuis 2021.

La figure 3 met en évidence le développement de la culture de la coca dans les cinq zones qui approvisionnent les Caraïbes colombiennes depuis 2017. Dans toutes ces zones, on trouve l'ensemble des étapes de la chaîne de production : culture, transformation et itinéraires de commercialisation. Les paysans, qui sont à la base de la pyramide, tirent leurs moyens de subsistance de la vente des feuilles de coca et participent parfois à leur transformation en « base » et en « pâte ». Une fois la base élaborée, les acheteurs paient le produit ou les services intermédiaires du groupe armé ou criminel qui contrôle la zone, ces acteurs armés se chargeant de transporter le produit par voie terrestre, fluviale et aérienne jusqu'aux zones de collecte et de commercialisation, d'où il est acheminé vers les marchés internationaux²⁸.

Zones de production	Cultures de la coca (en hectares par an)						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Catatumbo	27 785	33 126	41 169	39 544	41 861	41 408	43 184
Sud de Bolívar	6 145	8 598	7 937	9 331	11 404	10 229	10 583
Bajo Cauca	10 771	10 811	7 376	9 403	12 554	12 189	13 680
Putumayo	29 588	26 407	24 972	19 986	28 205	48 034	50 342
Sud du Córdoba	4 780	4 636	2 881	3 748	5 480	6 363	7 426

FIGURE 3 Hectares de cultures de la coca dans les principaux centres de production approvisionnant les Caraïbes colombiennes, 2017-2023.

SOURCE : ONUDC, *Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2023: Colombia*, février 2025.

S'agissant de ces cinq zones de production qui approvisionnent les Caraïbes colombiennes, il convient de souligner trois aspects essentiels. Le premier aspect est lié à la reconnaissance de la provenance de la cocaïne issue de ces zones et au fait que des logos ou des sceaux figurent sur la marchandise, ce qui permet de remonter jusqu'à son origine, voire jusqu'au groupe auquel celle-ci appartient²⁹. Selon les informations publiées dans la presse, le marquage de la marchandise est répandu dans le narcotrafic. Grâce aux nombreuses saisies effectuées dans le Pacifique et dans les Caraïbes, il a été possible de dégager des tendances en repérant des logos de marques de véhicules haut de gamme, des vêtements, des montres et des personnalités du monde de la musique ou du football, et ainsi de retracer le lieu d'origine, le propriétaire et la destination de la marchandise³⁰.

Le deuxième aspect est lié à la complexité de la criminalité dans ces zones et à la régulation armée liée aux zones de concentration des cultures de la coca. La capacité de gouverner et de faire respecter l'ordre n'est pas uniquement liée à l'exercice de la violence. Elle est aussi liée au fait que ces zones soient isolées et marginalisées dans le pays, la présence de l'État y soit limitée, la légitimité institutionnelle y soit faible et les indices de développement et de qualité de vie y soient inférieurs à la moyenne nationale. Cette combinaison de facteurs permet d'expliquer dans une grande mesure la persistance de cultures illicites et la capacité des acteurs armés et criminels d'établir des formes d'ordre et de contrôle des habitants dont la subsistance dépend des cultures de la coca³¹.

Des groupes armés sont présents dans ces cinq zones. Le Córdoba est la seule zone dominée par un seul acteur, puisque dans les quatre autres zones, différents groupes se disputent le contrôle des maillons du narcotrafic³². En général, dans les régions du pays où des groupes armés se livrent à des activités économiques illicites et se disputent le contrôle du territoire, les niveaux de violence sont plus élevés³³.

Pour élaborer des stratégies efficaces de transformation et d'intervention, il est nécessaire de trouver des solutions de substitution des modes de régulation armée. Pour comprendre les dynamiques des marchés de la pâte de coca et de la cocaïne, il importe de tenir compte des obstacles socio-économiques au développement auxquels sont confrontés les communautés et les territoires où se trouvent les cultures et d'appréhender la manière dont celles-ci s'intègrent aux différents segments de ces économies. À ces deux niveaux, la régulation armée occupe une place centrale : tant que l'État et qu'une infrastructure formelle n'occuperont pas le terrain, les plans et les stratégies seront tous voués à l'échec³⁴.

Dans ces régions, la coca s'inscrit dans des écosystèmes criminels complexes qui concentrent d'autres activités illicites, telles que la déforestation, la contrebande, le vol de pétrole et le commerce illégal de pétrole brut dans le Putumayo³⁵ ; l'exploitation minière illégale de l'or et le blanchiment d'argent dans le Bajo Cauca (département de l'Antioquia)³⁶ ; l'exploitation aurifère illégale dans le Sud de Bolívar³⁷ et dans le sud du Córdoba³⁸ ; ainsi que l'extorsion, le trafic de migrants et le blanchiment d'argent dans le Catatumbo³⁹. Comme le fait remarquer le Ministère de la justice, la présence d'autorités locales et de membres des forces de l'ordre qui facilitent le développement de ces activités et la circulation de flux financiers illicites « a contribué à ce que certaines zones soient considérées comme des zones de convergence criminelle, où le trafic de drogue, le conflit armé et d'autres activités illicites se renforcent mutuellement, aggravent la situation en matière de sécurité et entravent le développement social et économique de ces régions⁴⁰ ».

Enfin, l'influence et les rapports de force entre les acteurs armés et les groupes criminels varient d'un territoire à l'autre. L'EGC est l'acteur principal dans le Sud du Córdoba et dans le Bajo Cauca. Dans la première région, cette organisation a réussi à se substituer à l'ordre armé établi par les anciennes FARC et exerce désormais un contrôle sur l'ensemble de la chaîne liée à la production et à la transformation des feuilles de coca en pâte de coca⁴¹. Dans la deuxième région, on observe une dynamique similaire, qui s'est renforcée après la victoire de l'EGC sur ses anciens alliés, les Caparrapos⁴².

Dans le Sud de Bolívar, un conflit fait rage entre l'EGC, l'ELN et les dissidences des FARC. L'EGC cherche à étendre son contrôle territorial et économique, notamment depuis la rupture des accords de non-agression qu'il avait conclus avec l'ELN. Dans le Catatumbo, la concurrence ouverte à laquelle se livrent l'ELN et les dissidences des FARC reste d'actualité. Par le passé, ces deux camps sont parvenus à conclure des accords de partage du contrôle de zones de culture de la coca, de laboratoires et de circuits de commercialisation de la pâte de coca, mais ces accords sont aujourd'hui rompus et donnent lieu à une lutte pour imposer son hégémonie⁴³.

Itinéraires jusqu'aux Caraïbes

Le deuxième maillon du trafic de cocaïne correspond aux itinéraires de trafic interne qui partent des zones de concentration des cultures de la coca déjà recensées et relient les ports commerciaux et de substitution des Caraïbes colombiennes.

Dans le cadre de cette étude, quatre axes de transit ont été recensés : la liaison Urabá-Morrosquillo-Carthagène, l'axe Urabá-Morrosquillo-Carthagène-Atlántico, la grande liaison reliant l'Urabá à La Guajira et l'axe oriental et vénézuélien.

Sud du Córdoba : la liaison Urabá-Morrosquillo-Carthagène

Quatre itinéraires de trafic de cocaïne partent du Sud du Córdoba en raison de la situation stratégique des cultures et des laboratoires se trouvant dans le Nudo de Paramillo⁴⁴. Le premier axe part vers l'ouest du pays, en direction du golfe d'Urabá. Pour atteindre les ports naturels et commerciaux situés dans cette région, la pâte de coca et le chlorhydrate de cocaïne sont transportés sur le fleuve Sinú dans des hors-bord et des pirogues. Par la voie terrestre, ces produits sont transportés à l'aide de camionnettes, de motos et de convois de camions⁴⁵. Bien souvent, grâce à son contrôle de la zone, l'EGC impose des couvre-feux nocturnes afin d'éviter d'être repéré par la population locale⁴⁶.

Les itinéraires ont pour point de départ les communes de Valencia et Tierralta, dans le département du Córdoba, et rejoignent par voie terrestre et fluviale les communes de Chigorodó, Apartadó et Carepa, qui sont situées dans l'Urabá de l'Antioquia. Une fois transportée dans cette région, la cocaïne est acheminée vers le golfe d'Urabá (Turbo, Necoclí, Arboletes et San Pedro de Urabá), puis est expédiée, via un port commercial et des ports naturels, vers le marché international⁴⁷.

D'après les informations recueillies sur le terrain, cet itinéraire n'est plus emprunté depuis deux ans en raison de l'intensification des contrôles et des opérations menées par les autorités dans la région des Caraïbes et du golfe d'Urabá. Le renforcement de la surveillance exercée par la police et l'armée le long du fleuve Sinú et sur des voies tertiaires a également entraîné une augmentation des saisies. Compte tenu de cette situation, l'EGC a été contraint d'ouvrir de nouveaux axes de transit et de suspendre l'achat de pâte de coca dans la région.

Le deuxième itinéraire emprunte les routes nationales 21, 23 et 74 qui traversent le département. Ces voies relient les zones de production du Sud du Córdoba aux ports naturels situés dans les communes côtières du département (Las Córdobas, Puerto Escondido, Moñitos, San Bernardo del Viento et San Antero)⁴⁸. Le transport par voie terrestre, qui est le plus répandu sur cet itinéraire, s'effectue à bord de voitures particulières, de véhicules intercommunaux et de camions. Ces véhicules parviennent à échapper aux contrôles de la police de la route grâce, notamment, aux accords conclus entre l'EGC et certains membres de cette institution et en raison du manque d'instruments techniques et technologiques policiers (tels que des scanners spécialisés) permettant de détecter les compartiments de dissimulation de la drogue dans les



FIGURE 4 Itinéraires du trafic de cocaïne dans le sud du Córdoba.

semi-remorques⁴⁹, ainsi qu'en raison du nombre important d'informateurs – des personnes ou des réseaux de personnes qui fournissent des renseignements aux groupes armés – dont dispose l'EGC le long des routes et qui lui permet d'être au courant de tout mouvement, barrage ou opération des forces de l'ordre⁵⁰.

La capitale du Córdoba, Montería, est un carrefour stratégique et constitue le point de convergence des flux de la coca en provenance du Bajo Cauca et du Sud du Córdoba et le point de départ de différents itinéraires en direction du littoral du département.

Cet itinéraire comprend des zones de chargement réparties en trois endroits : le premier est situé au nord-ouest du Córdoba (Puerto Escondido, Las Córdobas et Moñitos)⁵¹ et le deuxième se trouve au nord et au nord-est (Moñitos, San Bernardo del Viento et San Antero)⁵². Tout le littoral du département peut servir de point de collecte de la pâte de coca. Pour en préserver la qualité, celle-ci est transformée dans des laboratoires de l'EGC qui se trouvent dans des zones de mangroves et des maisons situées au bord de la mer⁵³.

Enfin, le troisième itinéraire s'étend vers l'est du département et comprend les communes de Planeta Rica, Buenavista et Ayapel. Il comprend deux variantes qui ont été établies face aux mesures de surveillance et de contrôle mises en place par l'État⁵⁴. Selon les personnes interrogées, cet itinéraire, qui est actuellement utilisé, est celui par lequel transite la plus grande quantité de cocaïne jusqu'aux points d'embarquement situés dans les ports naturels et qui approvisionne le port commercial de Carthagène⁵⁵.

Dans sa première variante, la commune de Planeta Rica joue un rôle crucial : via des routes tertiaires et secondaires, cet itinéraire rejoint la commune de Ciénaga de Oro, traverse Tuchín et débouche sur la côte en passant par les communes de San Bernardo del Viento, San Antero et Coveñas (département du

Sucre)⁵⁶. La deuxième variante traverse toute la région de La Mojana (département du Sucre) pour rejoindre directement, via San Marcos, Caimito, San Benito, Galeras, Buenavista et Ovejas, San Onofre, dans le golfe de Morrosquillo, et même Carthagène, en passant par les Montes de María⁵⁷. Sur cet itinéraire, la cocaïne est acheminée par le Sud du Córdoba à bord de motos et de véhicules, puis est transportée dans des hors-bord dans la région de La Mojana avant d'être à nouveau transportée par voie terrestre jusqu'aux points de collecte qui approvisionnent les ports naturels (San Marcos) et commerciaux (Carthagène)⁵⁸.

L'EGC contrôle aussi bien la zone de concentration des cultures du Sud du Córdoba que les itinéraires qui en partent. Il détient comme zones stratégiques l'Urabá (département de l'Antioquia) et le sud du Córdoba⁵⁹ et est issu des structures paramilitaires qui dominaient la région dans les années 1990⁶⁰. Contrairement à ce qui prévaut dans d'autres régions du pays, où divers acteurs se partagent le contrôle des maillons du trafic de cocaïne, l'EGC a la mainmise jusqu'aux points de commercialisation internationale situés dans la partie occidentale des Caraïbes colombiennes, en particulier depuis le golfe de Morrosquillo jusqu'au Panama. Cet endroit est le plus stratégique de cette zone, les forces de l'ordre y effectuant le plus grand nombre de saisies⁶¹.

Bajo Cauca : la liaison Urabá-Morrosquillo-Carthagène-Atlántico

En raison de la proximité géographique entre la zone de concentration des cultures de la coca du Bajo Cauca et le sud du Córdoba, bon nombre des itinéraires partant de cette région rejoignent ceux qui ont été mentionnés ci-dessus⁶². L'itinéraire qui part des communes de Tarazá et Caucasia (département de l'Antioquia) rejoint les axes qui partent du Sud du Córdoba pour déboucher sur l'Urabá de l'Antioquia



FIGURE 5 Itinéraires du trafic de cocaïne dans le Bajo Cauca.

et le golfe d'Urabá⁶³. Depuis l'Antioquia, la cocaïne est acheminée dans des camions de transport de marchandises, des véhicules de transport public et des voitures particulières⁶⁴. Il existe également un itinéraire qui emprunte la route nationale 21 pour rejoindre la commune de Planeta Rica (département du Córdoba) et qui rejoint le nouvel axe mis en place par l'EGC⁶⁵. Dans cette variante, il est également fait appel à des moyens de transport terrestre et à un réseau d'informateurs chargés d'alerter de la présence de barrages des forces de l'ordre⁶⁶.

Enfin, un itinéraire passe par la sous-région de La Mojana (département du Sucre) et rejoint celui qui provient du sud du Córdoba. Actuellement, dans la sous-région de La Mojana, trois variantes débouchent sur la mer des Caraïbes via le golfe de Morrosquillo (Sucre), Carthagène et même Barranquilla⁶⁷. L'itinéraire qui débouche sur le golfe de Morrosquillo emprunte toute la Ciénaga Grande de Ayapel pour rejoindre le Sucre. Il traverse ensuite, par la voie terrestre, San Marcos, Sincé et Sincelejo pour rejoindre San Onofre⁶⁸. Sur cet itinéraire, la drogue est d'abord transportée dans des hors-bord pour traverser la Ciénaga de Ayapel, puis dans des voitures particulières et des camions, afin d'approvisionner les points de collecte situés dans les ports naturels du golfe de Morrosquillo.

Les variantes de Carthagène et de Barranquilla empruntent un itinéraire qui relie les fleuves Cauca et Magdalena. L'acheminement s'effectue à bord de chaloupes, de bateaux de pêche et de bateaux de transport de passagers qui empruntent les nombreux bras du Cauca et tirent parti de sa jonction avec les marais et les plans d'eau pour atteindre leurs destinations⁶⁹. Pour rejoindre Carthagène, les groupes criminels empruntent les plans d'eau situés sur la rive gauche du fleuve Magdalena (Tacamocho et Ciénaga Grande), puis remontent tout le fleuve vers le nord jusqu'aux communes de Calamar, Mahates, Arjona, Turbaná et Carthagène. Une fois sur place, la drogue est acheminée via les ports commerciaux ou, depuis peu, à bord de *go fast*⁷⁰, depuis Tierra Bomba en direction de l'archipel de San Bernardo del Viento et des îles de San Andrés et Providencia, qui sont reliées à des voies de transit au Panama⁷¹. S'agissant de Barranquilla, l'itinéraire longe le fleuve Magdalena jusqu'aux quartiers situés à son embouchure : Flórez et Siape. Ces points de collecte servent à approvisionner les ports maritimes commerciaux de Barranquilla, Santa Marta et Carthagène, ainsi que les vedettes rapides qui partent des ports informels situés à Puerto Colombia, Puerto Mocho, Tubará et Juan de Acosta⁷².

La plupart de ces itinéraires sont contrôlés par l'EGC qui, après un violent conflit entre 2017 et 2019 avec les Caparrapos⁷³ – un groupe armé apparu après la démobilisation des paramilitaires en 2006 –, a réussi à s'emparer du territoire et des itinéraires de trafic de cocaïne en s'appropriant les structures et les réseaux logistiques restants⁷⁴. Barranquilla est le seul endroit où l'EGC se heurte à une résistance en raison de la présence d'une organisation criminelle locale appelée « Los Costeños », qui contrôle le microtrafic et qui assure la sécurité des itinéraires à l'intérieur de la ville ainsi que des ports informels et naturels situés à l'embouchure du fleuve Magdalena⁷⁵.

Sud de Bolívar : la vaste liaison entre l'Urabá et La Guajira

La zone de concentration des cultures du Sud de Bolívar s'étend jusqu'au centre du pays. C'est de là que partent au moins cinq itinéraires permettant d'acheminer la cocaïne jusqu'à la côte. Depuis les communes de Santa Rosa, San Pablo, Simití, Cantagallo et Morales (département du Bolívar), la pâte de coca et le chlorhydrate de cocaïne sont transportés à dos d'âne, à moto et en pirogue jusqu'au fleuve Magdalena⁷⁶. Le premier itinéraire emprunté est l'axe principal des Caraïbes et la « Ruta del Sol », qui rejoint Turbo et Necoclí dans l'Urabá de l'Antioquia, où la pâte de coca est transportée à bord de voitures particulières et de camions de marchandises⁷⁷. Le deuxième itinéraire part de ces mêmes communes, mais se dirige vers le nord, en direction de la région de La Mojana, où il rejoint l'itinéraire venant du Sud du Córdoba et du Bajo Cauca pour déboucher sur le golfe de Morrosquillo⁷⁸.

Le troisième itinéraire emprunte tout le cours du fleuve Magdalena pour rejoindre les ports commerciaux de Carthagène, Barranquilla et Santa Marta en utilisant des chaloupes, des bateaux de pêche et des *planchones* qui transportent du bois et du charbon⁷⁹. L'itinéraire rejoignant Santa Marta comprend une variante aérienne. Dans certaines communes, telles que Morales, San Pablo et Cantagallo (département du Bolívar), des pistes clandestines rejoignent la zone bananière du département du Magdalena (Pivijay), qui sert de point de collecte de la coca acheminée par voie fluviale ou terrestre⁸⁰. Pueblo Viejo et Sitio Nuevo (département du Magdalena) sont deux sites depuis lesquels sont expédiés des cargaisons de pâte et de cocaïne à bord de *go fast* ou depuis lesquels celles-ci sont introduites clandestinement dans des conteneurs de bananes à destination de l'Europe, qui partent du port commercial de Santa Marta⁸¹.

Le dernier itinéraire, après le fleuve Magdalena, traverse le complexe marécageux de Zapatos (département du Magdalena), où il n'y a ni surveillance ni contrôle des forces de l'ordre, la cocaïne étant transportée par voie terrestre dans deux directions : la première, en empruntant la « route du Soleil » pour rejoindre Santa Marta, et la seconde, en empruntant l'axe principal (le « troncal del Carbón ») qui traverse les régions minières du Cesar et de La Guajira, depuis San Roque, Chiriguana, La Paz et Valledupar (département du Cesar), en passant par San Juan del Cesar jusqu'à Riohacha et Maicao (département de La Guajira)⁸².

Contrairement aux zones de concentration des cultures du Sud du Córdoba et du Bajo Cauca, aucun acteur ne domine les itinéraires du Sud de Bolívar, ses points de collecte et les zones côtières (les ports commerciaux et les ports de substitution) de Barranquilla, du Magdalena et de La Guajira, ainsi que les liaisons jusqu'au marché international. À Barranquilla, l'EGC est en conflit avec un gang local « Los Costeños », tandis que, dans la région bananière du Magdalena, sur les versants ouest et est de la Sierra



FIGURE 6 Itinéraires du trafic de cocaïne dans le Sud de Bolívar.

Nevada et dans certaines zones de La Guajira (Dibulla et Riohacha), il est en conflit ouvert avec les ACSN⁸³. D'après plusieurs personnes interrogées, l'EGC essaye à la fois de prendre le contrôle de la zone de concentration des cultures du Sud de Bolívar et de monopoliser les points de collecte, les itinéraires et les ports de toute cette bande de la côte caraïbe orientale⁸⁴. Dans la partie septentrionale de La Guajira, l'EGC exerce son emprise en s'appuyant sur les communautés autochtones wayuu. Il aurait ainsi conclu des accords avec certains membres afin de pénétrer sur leurs territoires et d'utiliser leurs ports naturels⁸⁵.

En l'absence d'acteur dominant et contrôlant clairement le territoire, les accords en matière de sécurité s'avèrent souvent instables. Le trafic de cocaïne s'inscrit dans des vagues de violence qui redéfinissent les rôles et les accords relatifs à l'utilisation des itinéraires routiers par les acteurs criminels⁸⁶, ainsi que le recours aux itinéraires aériens permettant de se dégager de la mainmise de l'ennemi (comme le font les ACSN, qui contournent les zones de contrôle de l'EGC). Il est nécessaire de tenir compte de la grande importance des itinéraires fluviaux par rapport aux itinéraires terrestres, car les conflits armés rendent impossible le recours à un réseau d'informateurs, comme dans les départements du Córdoba et du Sucre⁸⁷.

Catatumbo, la liaison orientale et vénézuélienne : du Magdalena au Zulia

La dernière zone de concentration des cultures est située dans le Catatumbo, dont l'emplacement stratégique facilite la liaison avec les Caraïbes. Sa frontière avec le territoire vénézuélien a favorisé la création d'itinéraires qui s'articulent autour de deux axes principaux – l'un national et l'autre international – partant des communes de Tibú, El Tarra, Sardinata ou Teorama (département du Norte de Santander), où se concentrent les cultures de la coca et les zones de transformation.

Deux itinéraires partent de l'axe national en direction des Caraïbes. C'est à Ocaña – porte d'entrée et de sortie du Catatumbo – que commence le premier itinéraire menant vers le centre du pays et la zone humide qui entoure le fleuve Magdalena en passant par la commune de Gamarra (département du Cesar). Cette voie fluviale offre un lien avec les cargaisons du Sud de Bolívar et permet d'emprunter l'ensemble du fleuve Magdalena pour rejoindre Barranquilla et Santa Marta. Sur cet itinéraire, la cocaïne est transportée à bord de chaloupes, d'embarcations de transport public et de bateaux de pêche qui terminent leur trajet à Barranquilla⁸⁸ ou changent de parcours avant l'embouchure du fleuve Magdalena pour se diriger vers le système de la Ciénaga Grande del Magdalena, où la drogue est collectée⁸⁹.

Le deuxième itinéraire part d'Ocaña et emprunte la route nationale (la « Ruta del Sol »). Il traverse Aguachica, Pelaya, Pailitas et San Roque (département du Cesar), puis se dirige vers le fleuve Magdalena pour rejoindre La Guajira. Dans sa première variante, il passe par Bosconia et El Copey avant de rejoindre la région bananière (Aracataca et Fundación), où se trouve le point de collecte qui approvisionne le port commercial de Santa Marta ou les ports naturels de Pueblo Viejo⁹⁰. Dans sa deuxième variante, il se dirige vers le nord jusqu'à Valledupar, où il s'oriente vers la Sierra Nevada de Santa Marta ou passe par San Juan del Cesar et Fonseca pour rejoindre Barrancas, dans le sud de La Guajira⁹¹. Dans le département de La Guajira, qui sert de point de collecte et d'expédition vers les marchés internationaux, la pâte de coca et le chlorhydrate de cocaïne sont déchargés de camions, de fourgons et d'ambulances équipés de compartiments où la drogue est dissimulée et qui contournent les postes de contrôle de la police grâce aux relations entretenues avec les autorités du département⁹².

Barrancas est un point de passage stratégique pour la cocaïne, où est empruntée l'ancienne voie de Tigreras, qui offre de bonnes conditions de sécurité grâce au réseau d'informateurs géré par l'EGC. Cette voie rejoint l'axe principal des Caraïbes (la « troncal del Caribe »), où la cocaïne est acheminée vers deux destinations : les communes de Dibulla et Riohacha, où la cocaïne est expédiée à bord de vedettes



FIGURE 7 Itinéraires du trafic de cocaïne dans le Catatumbo.

rapides depuis les plages de zones rurales ou les quartiers périphériques du chef-lieu du département (Nuevo Faro, Villa Fátima, Las Delicias, Puerto Caracol), ou les communes de Maicao et Manaure, qui constituent également des points de collecte, en direction des ports naturels du nord de La Guajira, tels que Puerto Estrella, El Pájaro, Nazareth et Puerto López. La drogue est ensevelie sur place jusqu'à ce que les conditions idéales soient réunies pour qu'elle soit expédiée à bord de vedettes. Ces ports naturels ne sont pas utilisés pour la première fois et étaient déjà utilisés par les contrebandiers et les communautés autochtones il y a plusieurs siècles⁹³.

Les itinéraires les plus difficiles à maîtriser et à contrôler par les acteurs armés sont ceux qui permettent d'accéder aux Caraïbes orientales, c'est-à-dire ceux du Magdalena et de La Guajira. Si la plupart des itinéraires décrits sont contrôlés par l'EGC, les ACSN contestent cette mainmise depuis la rupture d'une série d'accords conclus entre les deux groupes. Cela explique les tentatives d'implantation des ACSN dans le Catatumbo, qui visaient à leur éviter de compenser financièrement l'EGC pour bénéficier de conditions de sécurité sur les itinéraires et d'un accès direct aux zones de production⁹⁴, et, dans le même temps, leur volonté de contrôler les ports naturels situés dans les quartiers périphériques de Riohacha⁹⁵.

Même si l'incursion des ACSN n'a rien à voir avec la récente flambée de violence dans le Catatumbo, leur présence dans la région constitue un facteur supplémentaire susceptible d'exacerber les violences et d'aggraver le conflit actuel entre les dissidences des FARC et l'ELN. Enfin, compte tenu des tentatives de monopole de l'EGC, une situation similaire survient dans le département du Magdalena, où le groupe

contrôle les ports naturels de Pueblo Viejo (Magdalena). Ainsi, différents acteurs se disputent le contrôle des zones de collecte et de transit dans la région bananière et dans la Ciénaga Grande⁹⁶.

Cette situation d'antagonisme contraste avec celle qui prévaut dans deux zones, où l'on observe l'hégémonie d'un groupe armé. Ainsi, les ACSN contrôlent tous les ports naturels depuis Dibulla (Guajira) jusqu'à Santa Marta, grâce à leur présence historique dans la région. Il en va de même pour l'EGC dans le nord de La Guajira, dans les régions d'Uribe et de Manaure, où il exerce un contrôle important grâce aux accords conclus avec les communautés wayuu qui leur permettent de collecter la pâte de coca sur leurs territoires et de faire partir des vedettes rapides en direction des Caraïbes⁹⁷.

Enfin, un itinéraire part de la zone de concentration des cultures et rejoint directement d'autres axes de commerce international situés au Venezuela. Cet itinéraire est principalement contrôlé par l'ELN. Depuis son point de départ dans l'Alto Catatumbo (département du Norte de Santander), il emprunte des axes tertiaires partant de la commune d'El Carmen et permettant de rejoindre facilement les communes de Pailitas, Chimichagua et Curumaní (département du Cesar). L'ELN ne dispose pas de liens comme ceux qu'entretiennent les AGC et les ACSN avec les forces de l'ordre. C'est pourquoi le groupe emprunte les axes tertiaires qui traversent toute la chaîne montagneuse du Perijá jusqu'à la commune d'Agustín Codazzi. Sur cet itinéraire, les moyens de transport sont adaptés à l'état du réseau routier. Un fonctionnaire d'État explique ce qui suit :

La coca est acheminée depuis le Catatumbo par des routes tertiaires, à dos de mule et de cheval, à moto et en 4x4, en empruntant la route principale qui relie Ocaña au sud du département du Cesar. À partir de là, elle pénètre dans les zones rurales des hauteurs de la chaîne montagneuse du Perijá, qui communique naturellement avec le territoire vénézuélien. De l'autre côté de la frontière, où se trouve une réserve, la drogue est transportée vers le nord, en direction de la partie septentrionale de La Guajira vénézuélienne⁹⁸.

À cet endroit, la marchandise est transportée par voie terrestre et rejoint le territoire vénézuélien. L'ELN tire profit de la tolérance du Gouvernement vénézuélien, car la présence d'un bataillon de haute montagne entrave son passage par la Colombie. Cela l'oblige à pénétrer sur le territoire vénézuélien, où le groupe a consolidé son emprise sur la route de Cojoro. Il peut ainsi atteindre la partie septentrionale de La Guajira vénézuélienne grâce à son alliance avec des groupes autochtones wayuu implantés dans le pays voisin⁹⁹.

Selon l'une des personnes interrogées, cette situation s'explique par le contrôle de la criminalité qui est exercé par l'ELN sur certaines zones routières et certaines communautés wayuu :

L'ELN parvient à rejoindre la route de Cojoro grâce au contrôle qu'il a réussi à imposer sur les voleurs et les bandits qui sévissaient sur la route menant à la partie septentrionale de La Guajira vénézuélienne. Grâce à ce contrôle, il s'est attiré le respect des communautés et a noué des liens avec des clans familiaux qui lui permettent de faire transiter la drogue par leur territoire. Dans la partie septentrionale de La Guajira, la pratique ne diffère pas beaucoup de celle observée sur le reste du territoire colombien. Les autochtones autorisent le passage de la drogue dans leur zone en échange d'une somme d'argent, puis stockent la coca dans leurs hameaux d'où elle est ensuite expédiée à bord de vedettes rapides¹⁰⁰.

Les alliances internationales

Compte tenu de la reprise du rôle de zone de transit des Caraïbes dans le commerce international de cocaïne et de la place qu'occupe aujourd'hui l'EGC, il est essentiel de comprendre les alliances nouées avec la mafia albanaise et la 'Ndrangheta, qui, grâce à leur puissance économique, financent des groupes criminels locaux¹⁰¹. Selon un rapport de la Direction italienne des enquêtes antimafia, cité par la presse, l'EGC est le principal fournisseur de cocaïne des groupes italiens en Colombie et de nombreux cas d'importation par voie maritime jusqu'aux ports de Gioia Tauro, d'Anvers et de Rotterdam ont été signalés¹⁰². Cependant, les groupes italiens ont également noué de nouveaux liens avec d'autres groupes, tels que les dissidences des FARC¹⁰³.

Ces deux dernières années, la police a arrêté en Colombie au moins cinq ressortissants italiens, qui sont considérés comme des membres de haut rang de la mafia et impliqués dans le trafic de drogue depuis la Colombie, l'Équateur et le Pérou vers l'Europe. Il s'agit pour la plupart d'hommes d'affaires qui blanchissent l'argent de la cocaïne. En 2023, Luigi Belvedere, trafiquant de drogue et chef de la mafia La Camorra, a été arrêté à Carthagène, tandis que Massimo Gigliotti, membre de la 'Ndrangheta, a été appréhendé à Barranquilla. Le premier était présumé responsable de la logistique permettant d'acheminer la cocaïne vers des ports situés en Espagne, en Allemagne et aux Pays-Bas¹⁰⁴. Le second était quant à lui recherché par la justice italienne et était soupçonné d'entretenir des liens avec la mafia albanaise au titre desquels il

faisait acheminer des cargaisons de cocaïne vers les principaux ports d'Europe¹⁰⁵.

En 2024, les autorités ont arrêté à Medellín un individu soupçonné d'être un intermédiaire clé entre les clans italiens Rinaldi-Formicola, Amato-Pagano et De Micco et des groupes criminels colombiens tels que le Clan del Golfo, dont la responsabilité était de coordonner les expéditions maritimes de cocaïne vers les Pays-Bas. De même, en 2025, des individus soupçonnés d'appartenir à la 'Ndrangheta et au « système mafieux lombard » ont également été arrêtés à Bogotá et à Carthagène. Ces derniers étaient chargés d'organiser l'achat d'importantes cargaisons de cocaïne, de contrôler les itinéraires maritimes et terrestres et de coordonner les expéditions depuis la Colombie, le Panama et le Brésil vers les marchés européens. Le « système mafieux lombard » regroupe au moins trois organisations de la mafia italienne : la Camorra, la Cosa Nostra et la 'Ndrangheta¹⁰⁶.

Outre la mafia italienne, le principal intermédiaire du cartel des Balkans auprès des organisations de trafic de drogue en Amérique latine (en Colombie, l'EGC) a quant à lui été arrêté à Barranquilla¹⁰⁷. Enfin, en août 2025, un intermédiaire clé recherché par Interpol a été arrêté à Cali. Il était soupçonné de trafic international de cocaïne et de liens avec le crime organisé en Amérique du Sud. Ce baron présumé de la drogue est soupçonné d'avoir servi d'intermédiaire entre la mafia calabraise et des narcotrafiquants colombiens et équatoriens¹⁰⁸. ■

LE TRAFIC DE COCAÏNE DANS LES CARAÏBES COLOMBIENNES

La côte caraïbe colombienne s'étend sur environ 1 642 kilomètres, ce qui représente 46,5 % du littoral colombien¹⁰⁹. Une fois la cocaïne acheminée jusqu'à la région des Caraïbes depuis les zones de concentration des cultures de la coca situées au sud du Córdoba, dans le Catatumbo et dans le Bajo Cauca (département de l'Antioquia), sa commercialisation s'effectue par trois voies : la voie maritime, la voie terrestre et la voie aérienne.

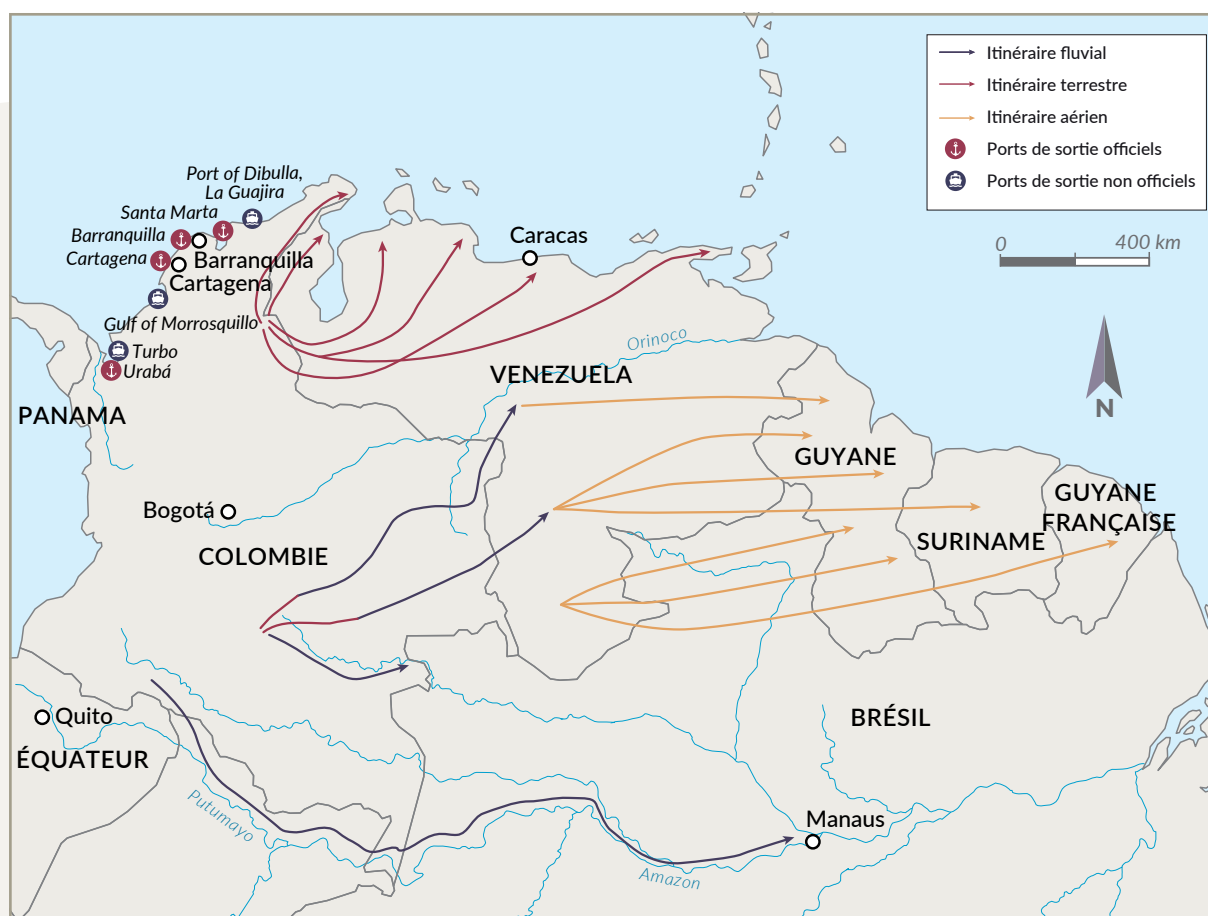


FIGURE 8 Itinéraires du trafic de cocaïne en provenance de Colombie.

Trafic maritime et portuaire

Compte tenu de la longueur du littoral caraïbéen, de la complexité du contrôle des frontières maritimes, de l'existence de nombreuses options maritimes et sous-marines pour le transport de produits et, surtout, du faible coût du transport maritime de marchandises (fret), la cocaïne est désormais principalement acheminée par voie maritime dans les Caraïbes¹¹⁰.

Depuis 2022, le Centre international de recherche et d'analyse du narcotrafic par voie maritime (CIMCON) de la Marine nationale colombienne a constaté une augmentation des cas de trafic de drogue par voie maritime dans les Caraïbes par rapport au Pacifique, zone où avait été enregistré le plus grand nombre de cas concernant ce type de trafic entre 2017 et 2021. La figure 9 montre l'évolution des cas au niveau national et met en évidence l'augmentation du nombre de cas enregistrés dans les Caraïbes jusqu'à atteindre un chiffre sans précédent en 2023, selon la base de données du CIMCON. La figure 10 met en relief la tendance relative aux événements enregistrés dans les Caraïbes, dans le Pacifique et sur les cours d'eau du pays et confirme l'augmentation soutenue du trafic qui a été observée ces dernières années dans les Caraïbes au point de presque égaler le trafic dans le Pacifique en 2023.

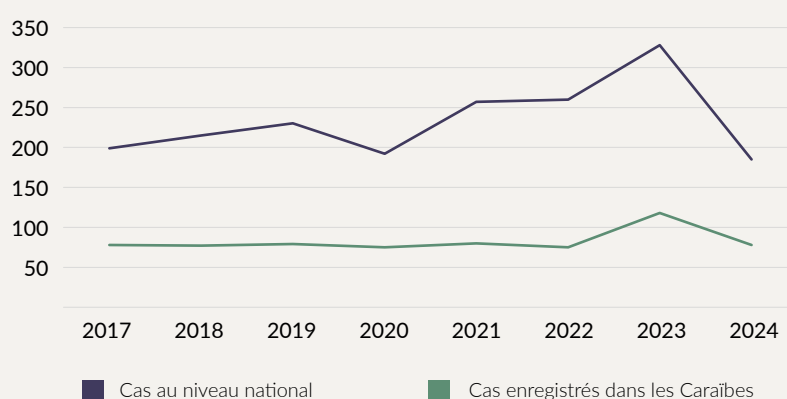


FIGURE 9 Événements liés aux saisies de cocaïne acheminée par voie maritime en Colombie et dans la région des Caraïbes, 2017-2024.

SOURCE : Données du CIMCON.

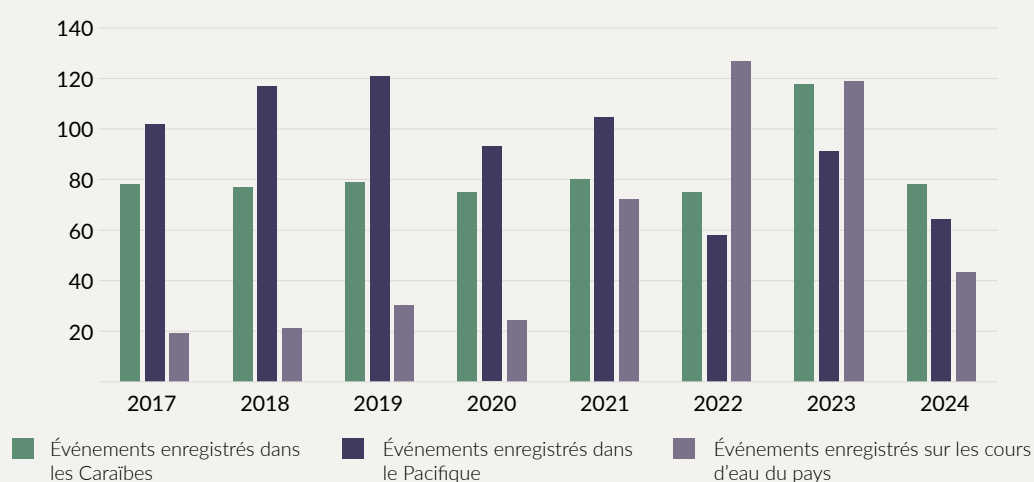


FIGURE 10 Événements liés au narcotrafic par voie maritime dans les régions des Caraïbes et du Pacifique et sur les voies navigables, 2017-2024.

SOURCE : Données du CIMCON.

Actuellement, selon le CIMCON, de multiples modalités de transport sont employées pour le trafic de drogue par voie maritime en Colombie. Celles-ci sont classées dans deux catégories : les modalités de transport mobile et les modalités de transport stationnaire. Parmi les moyens de transport mobiles les plus courants figurent les navires de haute mer, les navires spécialisés et les bateaux de pêche ou de plaisance. Dans ce cas, les stupéfiants peuvent être dissimulés dans la structure du navire, dans des compartiments secrets ou dans la cargaison commerciale ou encore être fixés à l'extérieur sur la coque, selon la technique dite du « parasite », en faisant appel à des plongeurs spécialisés. Dans cette même modalité de transport, il existe des moyens plus sophistiqués, tels que les semi-submersibles et les sous-marins artisanaux, qui sont notamment utilisés pour transporter d'importantes cargaisons d'Amérique du Sud vers l'Amérique centrale ou le Mexique, en échappant aux radars et aux patrouilles maritimes¹¹¹.

Les organisations criminelles emploient la deuxième modalité de transport, qui consiste à laisser des cargaisons flotter à la dérive ou équipées de balises. Des colis étanches sont temporairement abandonnés en mer, puis récupérés à l'aide de coordonnées GPS ou de bouées satellitaires. Cette technique est couramment observée dans les eaux des Caraïbes, où des vedettes rapides larguent leurs cargaisons avant d'atteindre la côte, afin de réduire les risques d'interception, et d'autres acteurs récupèrent celles-ci quelques heures plus tard. Par ailleurs, la drogue peut être dissimulée sur des plages, dans des terrains vagues, dans des lacs ou à bord de véhicules terrestres utilisés comme points intermédiaires de stockage et de distribution¹¹².

Ces modalités de trafic maritime de drogue ont évolué en 2024 en raison de la modernisation des capacités du crime organisé et du développement de nouvelles méthodes de trafic, telles que l'utilisation croissante de sous-marins sans pilote et de drones, et du fait de l'innovation constante dans la transformation des composants chimiques de la cocaïne qui vise à éviter sa détection¹¹³.

Le trafic maritime de drogue dans la région s'effectue aussi bien via des ports officiels que via des ports de substitution, en ayant recours à des points de sortie et des itinéraires utilisés depuis des décennies par des acteurs légaux et illégaux. Leur exploitation dépend des intérêts des groupes armés et criminels.

Ports commerciaux publics et privés

La Colombie compte douze zones portuaires maritimes et fluviales, qui sont réparties dans trois régions¹¹⁴ : huit dans la région des Caraïbes (Ciénaga, Carthagène, golfe de Morrosquillo, Guajira, Santa Marta, Barranquilla, Turbo et San Andrés) ; deux dans la région du Pacifique (Buenaventura et Tumaco) ; et deux en zone fluviale (à Barrancabermeja et sur le fleuve Magdalena).

Parmi ces zones portuaires, celle des Caraïbes est celle qui enregistre le plus grand volume de marchandises transportées chaque année (en tonnes). Sur les 174,2 millions de tonnes transportées en 2025, 85,5 % l'ont été dans la région des Caraïbes¹¹⁵. Dans cette région, Carthagène (27,78 %), Ciénaga (18,09 %) et le golfe de Morrosquillo (14,31 %) ont été les zones les plus actives cette année-là, tandis que Barranquilla et Santa Marta ont acheminé respectivement 7,4 % et 6,7 % du fret¹¹⁶. Entre 2022 et 2024, Carthagène, Ciénaga et Morrosquillo ont été les zones où le transport de marchandises a été le plus important¹¹⁷. Depuis 1991, date à laquelle a été promulguée la loi n° 1 de 1991, également connue sous le nom de « loi sur les ports », Carthagène¹¹⁸ est la zone qui comprend le plus grand nombre de ports de la région¹¹⁹.

Le 1er novembre 2025, 63 ports publics étaient sous concession dans les Caraïbes et une concession a été attribuée à la Société portuaire Puerto Bahía Colombia-Puerto Antioquia pour gérer un nouveau terminal portuaire polyvalent dans le golfe d'Urabá, où les opérations ont commencé le 5 février 2026. Selon son site officiel, ce terminal est « capable de gérer des marchandises générales, des véhicules, des conteneurs de produits réfrigérés et secs, ainsi que des vrac solides et liquides, à l'exception des hydrocarbures¹²⁰ » et dispose d'une capacité de manutention d'environ sept millions de tonnes par an.

Ce nouveau port situé sur la côte colombienne présente plusieurs avantages majeurs¹²¹ : tout d'abord, il permet de réduire les délais logistiques ainsi que les coûts d'importation et d'exportation, car il est plus proche des centres de production (Bogotá, Medellín, Manizales et Cali) que les autres ports des Caraïbes. D'autre part, il dispose d'infrastructures plus modernes pour la manutention de produits en vrac, ce qui permet de réduire les pertes logistiques et d'accroître la compétitivité de l'agriculture colombienne. Enfin, c'est le seul port de Colombie à disposer d'une technologie de pointe grâce à l'utilisation de scanners équipés d'intelligence artificielle. Les avantages stratégiques que procure ce port à la suite de sa mise en service pourraient également être exploités par des organisations criminelles pour mener à bien leurs activités de trafic de drogue, car ce terminal est situé à proximité des zones de culture et de transformation de la coca¹²², ainsi que des circuits de commercialisation de la cocaïne. En outre, l'industrie bananière de la Colombie a par le passé été liée au financement de groupes armés et au trafic de drogue. Aujourd'hui encore, les cargaisons de bananes continuent d'être contaminées par des cargaisons de cocaïne ou présentent un risque élevé de contamination par des cargaisons de cocaïne.

Ports publics

Les ports commerciaux publics des Caraïbes continuent d'être utilisés pour le trafic de cocaïne, car ils permettent d'effectuer des expéditions à grande échelle de cocaïne dissimulée dans les cargaisons¹²³. Ils accueillent également un trafic important de marchandises maritimes (navires) et terrestres (véhicules) et les nombreuses opérations qui s'y déroulent (déchargement et chargement, inspection et contrôle, et stockage temporaire) empêchent la vérification de toutes les marchandises entrantes et sortantes, ce qui facilite l'introduction clandestine de stupéfiants à bord des navires¹²⁴. Ces lieux présentent un dernier avantage : la diversité des destinations et des liaisons longue distance vers les États-Unis, l'Europe et l'Asie¹²⁵.

Dans les Caraïbes, les entreprises portuaires régionales de Santa Marta, Carthagène et Barranquilla constituent les principaux points stratégiques à partir desquels s'effectue le trafic de cocaïne. Ces ports occupent des positions stratégiques et ont modernisé leurs installations, ainsi que leurs systèmes logistiques et de manutention des marchandises, ce qui les a rendus attractifs pour les organisations criminelles¹²⁶.

À l'heure actuelle, le Grand Port de Carthagène est le plus important de Colombie¹²⁷. Compte tenu du volume de marchandises transportées, de son infrastructure et de l'utilisation de technologies permettant de rationaliser les processus et d'améliorer la productivité¹²⁸, il occupe le premier rang parmi les ports d'exportation du pays. Au cours de ses 30 années d'activité, il a été modernisé et agrandi, ce qui lui a permis de s'imposer comme le port le mieux connecté d'Amérique latine et des Caraïbes selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Il accueille plus de 15 des plus grandes compagnies maritimes au monde et entretient des liaisons vers et depuis 840 ports, ainsi que des relations commerciales avec environ 150 pays¹²⁹.

Carthagène dispose d'une liaison directe avec les ports de Dunkerque, du Havre, de Nantes, de Bordeaux et de Marseille en France¹³⁰ ; avec Rotterdam aux Pays-Bas, Riga en Lettonie, Trieste et Monfalcone en Italie, ainsi qu'avec le port de la Mer du Nord en Belgique¹³¹. De plus, selon les chiffres du Ministère de la défense, le port de Carthagène est celui où a été enregistré le plus grand nombre de saisies de drogue par les forces armées et la police en Colombie entre 2021 et 2025. Il est suivi dans ce classement par Santa Marta et Barranquilla¹³².



Le port de Carthagène est le principal port d'exportation de la Colombie, où le plus grand nombre de saisies de drogue a été enregistré. © David Lombeida/Bloomberg via Getty Images

L'introduction clandestine de stupéfiants dans les ports commerciaux est régulée et facilitée par la corruption d'un réseau d'acteurs clés qui rendent possible cette opération avant l'arrivée de la marchandise dans le port et à l'intérieur même de celui-ci. Chaque ville présente une dynamique qui lui est propre et qui précède l'introduction de la drogue dans ces ports. Dans le cas de Barranquilla, d'après les informations recueillies, la cocaïne entre dans le port dans des emballages sous vide dissimulés dans des marchandises en vrac, à bord de véhicules¹³³. Cette entrée par voie terrestre est possible, car les organisations criminelles contrôlent la voie d'accès, assurant le service d'introduction de la drogue à l'intérieur du port et percevant une redevance s'y rapportant¹³⁴.

À Santa Marta, il existe un lieu connu sous le nom de « La Oficina » et contrôlé par une organisation criminelle qui détient un pouvoir politique et économique et entretient des liens avec des réseaux transnationaux du crime organisé, en particulier avec des groupes de la mafia italienne. C'est là que sont négociés et coordonnés les envois de drogue de tous les groupes armés. C'est dans ce « bureau » que sont organisés les aspects logistiques liés au transport et que sont conclus les accords concernant les modalités, le moment et le lieu du transport¹³⁵. En 2021, le ressortissant albanais Besnik Nikolli, alias « Niko » ou « el Gordo », y a été arrêté, alors qu'il cherchait à resserrer les liens nécessaires au trafic via ce port et que la France avait demandé son extradition¹³⁶.

Selon les personnes interrogées dans le cadre du présent rapport, « La Oficina » rassemble des groupes économiques et politiques locaux, qui sont issus de familles traditionnelles de Santa Marta et impliqués dans le trafic de drogue depuis les années 1970. Au fil du temps, ces familles ont conclu des accords avec divers groupes armés et organisations criminelles pour exporter de la drogue, en utilisant le port commercial ou leurs propriétés privées situées en bord de mer. Leur mainmise sur les infrastructures locales, grâce à leur présence à des postes clés au sein des administrations de Santa Marta et du département, leur permet de jouer un rôle logistique central dans l'exportation de cocaïne, que ce soit par l'introduction clandestine de stupéfiants à l'intérieur de navires ou l'utilisation de leurs propriétés côtières pour le départ de vedettes rapides¹³⁷. Bien que « La Oficina » ait été mentionnée par plusieurs personnes interrogées, aucune information publique n'a pu être trouvée concernant ce groupe.

Parfois, la drogue a déjà été introduite clandestinement dans certains conteneurs arrivant à Santa Marta en provenance de communes de la région bananière du Magdalena¹³⁸. Dans cette région, les cargaisons de bananes présentent un grand intérêt pour les trafiquants de drogue, car le transit dans les ports de ces marchandises périssables doit être plus rapide¹³⁹.

Actuellement, il est observé une réorganisation des groupes criminels dans ces villes côtières, qui sont le théâtre de conflits liés au contrôle des zones portuaires¹⁴⁰. À Barranquilla, des meurtres et des tentatives de meurtre vraisemblablement liés au contrôle du narcotrafic par voie maritime et fluviale ont été signalés à proximité du port et du fleuve¹⁴¹. La dynamique est similaire à Carthagène, où surviennent des meurtres commandités en lien avec l'activité portuaire¹⁴², ou à Santa Marta, où les homicides touchent en particulier les zones rurales et la région bananière, conséquence du conflit auquel se livrent l'EGC et les ACSN pour le contrôle de la Sierra Nevada¹⁴³.

La principale stratégie d'introduction clandestine avant l'arrivée dans les ports consiste à stocker illégalement les stupéfiants en les dissimulant temporairement à proximité des infrastructures portuaires ou des zones de chargement des conteneurs, avant leur expédition par voie maritime¹⁴⁴. La drogue peut être stockée provisoirement dans des locaux, tels que des entrepôts ou des hangars, ou dans des habitations où l'on prépare le chargement afin d'introduire clandestinement la marchandise dans des cargaisons légales ou de conditionner les stupéfiants. Celle-ci peut également être entreposée temporairement dans des

espaces publics situés près de l'eau, comme des terrains vagues et des plages, où de petites embarcations peuvent accéder aux stupéfiants, dans des endroits se trouvant sous l'eau ou sous terre et, enfin, dans des véhicules terrestres dans lesquels ont été aménagés des compartiments occultes¹⁴⁵.

L'introduction clandestine à l'intérieur des ports est la principale modalité d'acheminement illicite de la cocaïne. Les ports sont constitués d'ensembles de conteneurs et cette introduction clandestine doit s'inscrire dans un protocole d'entrée, qui comprend généralement le passage par une salle d'analyse et de surveillance destinée au contrôle des conteneurs et est composé d'un système de vidéosurveillance et d'un calendrier indiquant les horaires fixés pour leur contrôle¹⁴⁶.

Néanmoins, en raison du volume élevé de marchandises dans les ports, de la nécessité de respecter les itinéraires et des capacités humaines et techniques limitées, il est difficile d'inspecter tous les conteneurs. Les conteneurs sélectionnés au hasard pour être contrôlés nécessitent la présence d'un agent des douanes et d'un agent de police, qui pénètrent à l'intérieur des conteneurs et inspectent les endroits où pourraient se trouver les sacs de cocaïne¹⁴⁷. En 2023, la Colombie a transporté 4 453 000 EVP (unité équivalente à vingt pieds), soit 43,8 % du total des conteneurs transportés par la Communauté andine. Le Pérou (3 000 EVP) et l'Équateur (2 721 EVP) l'ont suivi dans ce classement¹⁴⁸. Carthagène (3 069 000 EVP), Callao (2 650 000 EVP) et Guayaquil (1 280 000 EVP) ont été les ports qui ont enregistré les volumes de transport de conteneurs les plus élevés¹⁴⁹.

Les cargaisons de fruits tropicaux occupent une place prépondérante dans le trafic de cocaïne en Colombie. À Carthagène, 1 607 kilos de cocaïne ont récemment été saisis dans une cargaison de fruits à destination du port de Séville (Espagne)¹⁵⁰. En raison de la nature périssable de ces marchandises, qui permet d'accélérer les formalités, cette technique a également été employée en Équateur et dans d'autres pays producteurs. En Colombie, la banane est le produit agricole le plus exporté et l'Union européenne est la principale destination (69,5 %)¹⁵¹. Au cours du premier semestre 2025, les exportations de bananes ont augmenté de 22 % par rapport à la même période de l'année précédente¹⁵². Ainsi, la banane est le produit qui, avant le charbon, est le plus susceptible d'être associé au risque d'introduction clandestine de stupéfiants.

Il a été enregistré des cas d'introduction clandestine de stupéfiants dans des cargaisons de charbon. En 2023, les autorités colombiennes ont saisi, dans le port de Barranquilla, 2 453 kilos de cocaïne dissimulés dans une cargaison de charbon dont la destination principale était la Belgique et qui, semble-t-il, appartenait à l'EGC¹⁵³. Le charbon est un produit très demandé en Europe, qui a importé 16,9 millions de tonnes de charbon colombien en 2022. Entre janvier et mars 2024, ce chiffre a atteint 15,4 millions de tonnes.

Compte tenu de l'importance du volume de marchandises, les trafiquants de cocaïne bénéficient de nombreuses possibilités. La Direction générale maritime relève un nombre important de cas d'imitation de la cocaïne et de nouvelles méthodes visant à faire passer le stupéfiant pour du charbon¹⁵⁴. Le commerce du charbon présente une particularité, car cette marchandise n'est pas transportée à bord de conteneurs, mais à bord de navires plus petits que les vraquiers¹⁵⁵. Grâce à leur taille, ces navires peuvent accéder aux ports secondaires en Europe, qui sont moins surveillés, car ceux-ci n'ont pas de grand tirant d'eau ni de quille profonde.

Les agents des douanes figurent parmi les principaux acteurs susceptibles de faciliter l'introduction clandestine de stupéfiants dans les conteneurs¹⁵⁶. Ces agents peuvent être des membres d'organisations criminelles opérant dans les ports. Ils ont ainsi accès aux salles de surveillance et d'analyse et connaissent la position de tous les navires, leurs itinéraires et les numéros des conteneurs. Ces salles de surveillance permettent d'accéder à des informations détaillées sur les navires et les conteneurs grâce aux puces qui sont placées à l'intérieur de ceux-ci. Il existe des conteneurs classiques, des conteneurs spécialisés pour

le transport de marchandises réfrigérées, des conteneurs ouverts sur la partie supérieure en raison des dimensions de la cargaison, des conteneurs équipés d'ouvertures de ventilation naturelle ou mécanique, ainsi que d'autres types de conteneurs. Les informations relatives à chaque conteneur sont stockées dans une puce, ce qui permet d'identifier avec précision les navires et les conteneurs visés par l'introduction clandestine de stupéfiants, ainsi que les propriétaires des marchandises concernées, l'opération d'introduction se produisant presque toujours avant l'installation du scellé sur les conteneurs¹⁵⁷.

Outre les conteneurs, les navires de haute mer constituent l'un des principaux moyens de transport clandestin de stupéfiants. Ces dernières années, il a été constaté une augmentation du trafic de cargaisons de cocaïne fixées ou plaquées à la coque des navires par des plongeurs, à la sortie des ports commerciaux ou en haute mer. Cette technique, connue sous le nom de « parasitage », est employée de plus en plus fréquemment pour introduire clandestinement la cocaïne sur les navires à destination des principaux ports européens (Rotterdam, Anvers et Hambourg)¹⁵⁸. En 2021, un gang connu sous le nom de « Troya » a été démantelé en Colombie. Ce gang vendait des tubes métalliques dans les ports de Barranquilla, Carthagène et Santa Marta pour fixer la marchandise sur la coque des navires et l'acheminer vers les principaux marchés mondiaux. Selon des estimations, en deux ans, plus de 20 tonnes de cocaïne auraient été acheminées à l'aide de cette technique¹⁵⁹. Cette tendance a été observée au Brésil, dans le port de Vitória, où des navires ont été chargés de cocaïne à destination de l'Europe à l'aide de la même technique¹⁶⁰.

Ports privés

Dans toute la région des Caraïbes, des entreprises bénéficient de concessions d'usage exclusif de ports privés. Il existe peu d'informations disponibles sur le rôle des ports privés dans les réseaux de trafic, car ces ports ne sont pas soumis aux mêmes systèmes d'enregistrement que les ports publics. Peu de personnes interrogées avaient une connaissance directe du fonctionnement de ces ports et aucune information n'a été trouvée dans la presse ni dans des rapports spécialisés concernant d'éventuels liens ou des enquêtes en cours. Il n'a pu être obtenu que des informations concernant d'éventuels liens entre ce type de ports et l'expédition de petites quantités de cocaïne depuis La Guajira¹⁶¹ et Barranquilla.

Le manque d'informations disponibles sur ce type de ports peut s'expliquer, en partie, par le fait que les entreprises qui les exploitent soient des entreprises privées, ce qui limite l'accès à leurs données et à leurs processus internes. Par ailleurs, les efforts institutionnels en matière d'analyse, de contrôle et d'enquête se sont principalement concentrés sur les ports publics qui ont une plus grande capacité de trafic. Or, il a été enregistré par le passé de nombreux liens entre les entreprises privées et les activités délictueuses en Colombie. L'affaire de la multinationale Chiquita Brands International, reconnue coupable en 2024 par un tribunal américain d'avoir financé les « Autodefensas Unidas de Colombia », une organisation désignée comme groupe terroriste par les États-Unis en 2001, a eu un retentissement médiatique¹⁶². Le 30 janvier 2026, Chiquita Brands a fait appel de la décision de 2024 auprès d'un tribunal et l'affaire est toujours en cours¹⁶³.

Ports de substitution, informels et naturels

Il existe des ports de substitution, informels et naturels tout le long de la côte des Caraïbes colombiennes. Historiquement, ces ports ont été utilisés par les grands cartels de la drogue, ainsi que par des groupes armés et des organisations criminelles pour le commerce international illicite.

Contrairement à ce qui est observé dans les ports commerciaux, dans ce type de ports, les cargaisons sont généralement de plus petit volume et sont souvent inférieures à cinq tonnes. De plus, comme celles-ci ne sont soumises à aucun contrôle institutionnel et ne nécessitent pas d'infrastructure complexe, leur

transport est particulièrement intéressant pour les petits navires qui peuvent se déplacer facilement sur de courtes distances, par exemple jusqu'à des zones intermédiaires situées en haute mer.

Les ports de substitution constituent les maillons d'une chaîne logistique qui approvisionne de nouveaux sites de stockage situés sur des îles colombiennes des Caraïbes, notamment les archipels de San Andrés, Providencia et San Bernardo, ainsi que dans d'autres zones en haute mer. Ces sites servent de zones de stockage, facilitent le ravitaillement en carburant des vedettes rapides et font office de plaques tournantes vers d'autres régions du littoral continental des Caraïbes. Dans des pays comme le Panama et le Costa Rica, ainsi que dans certaines îles des Grandes et Petites Antilles, les réseaux de trafic peuvent utiliser les ports commerciaux pour introduire clandestinement de la drogue dans les conteneurs à bord de navires de grand tonnage ou poursuivre le transport à l'aide de vedettes, de sous-marins ou d'engins semi-submersibles.

Les ports naturels et informels servent généralement à abriter des activités essentielles au trafic international. Sur bon nombre de ces côtes et plages, on trouve des points de collecte et des laboratoires où s'effectue la phase finale de la transformation de la pâte de coca, qui permet d'améliorer la qualité du produit avant son expédition vers sa destination finale. Ces sites peuvent se trouver dans des propriétés adjacentes au littoral, dans des établissements hôteliers, dans des mangroves ou même directement sur des plages, où la drogue est enterrée dans des sacs jusqu'à ce qu'une quantité suffisante soit rassemblée pour être transportée par les différents moyens maritimes disponibles. On estime que les stocks sont expédiés lorsqu'il a été accumulé entre une et cinq tonnes de drogue au niveau des points de collecte¹⁶⁴.

Dans ces ports, différents moyens de transport sont utilisés, tels que des bateaux semi-submersibles à propulsion autonome, d'autres embarcations conçues pour naviguer au niveau de la mer, des drones, des bateaux de pêche, des voiliers, des yachts, des bateaux de plaisance et, surtout, des vedettes rapides. Ces dernières constituent l'un des moyens de transport maritime les plus couramment utilisés depuis les années 1980. Les vedettes rapides sont construites à partir de matériaux légers, tels que la fibre de verre, le kevlar et la fibre de carbone. Elles se caractérisent par une coque en forme de « V » profond et sont équipées d'au moins deux moteurs hors-bord. Elles sont souvent peintes en bleu, vert, gris ou noir pour se fondre dans le milieu marin. Par ailleurs, en juillet 2025, la Marine colombienne a saisi pour la première fois un semi-submersible sans pilote dans la mer des Caraïbes, près de Santa Marta. Selon les autorités, celui-ci appartenait au Clan del Golfo et faisait l'objet de tests, car il ne contenait pas de drogue¹⁶⁵.

La plupart des cargaisons partent de ports naturels, c'est-à-dire d'embouchures telles que des baies ou des estuaires, qui offrent un abri pour le mouillage et ne nécessitent pas d'infrastructures complexes, comme certaines plages situées dans le golfe de Morrosquillo, dans le golfe d'Urabá ou dans certaines zones de Riohacha. Cependant, ces dernières années, le recours aux plages ouvertes sur le large, exposées à de fortes marées, peu peuplées et peu fréquentées par les touristes est devenu une méthode permettant de contourner la surveillance de la Garde côtière et de la Marine nationale¹⁶⁶.

Le trafic de cocaïne via ce type de ports et selon ces modalités a des répercussions considérables sur les communautés locales. Bon nombre de ces embarcations sont pilotées par des pêcheurs locaux et des personnes résidant dans des pays voisins ayant accès à la mer des Caraïbes ou aux îles de la région. Ces personnes possèdent une connaissance approfondie de la mer, des marées, des itinéraires les plus efficaces, des zones de débarquement les plus sûres et des stratégies nécessaires pour échapper aux patrouilles maritimes des États. Pour illustrer cette dynamique, on peut citer le rôle de plus en plus important joué par les ressortissants dominicains dans le transport de marchandises depuis la partie septentrionale de La Guajira, ainsi que la participation des habitants vivant dans le golfe de Morrosquillo, dans les Montes de María, et des communautés autochtones¹⁶⁷.

Le rôle des communautés côtières des Caraïbes colombiennes

La communauté wayuu, qui réside dans la région de La Guajira colombienne et vénézuélienne, dans les Caraïbes orientales, entretient des liens avec des acheteurs américains de cannabis¹⁶⁸, ainsi qu'avec des groupes transnationaux impliqués dans le trafic de cocaïne¹⁶⁹. Son implication peut également être liée à un contexte de recrutement forcé¹⁷⁰.

Riohacha, chef-lieu du département de La Guajira, est depuis longtemps le théâtre d'activités de contrebande et de trafic de cannabis et de cocaïne, auxquelles participent diverses franges de la population. D'une part, on trouve des acteurs disposant d'importantes ressources financières, notamment des jeunes issus de familles aisées, qui financent, en contrepartie d'intérêts, les aspects logistiques liés au transport : achat de moteurs hors-bord, construction de coques d'embarcation et rémunération des passeurs qui effectuent la traversée en haute mer. À l'issue de l'opération, ils reçoivent généralement le double, voire le triple de leur apport initial¹⁷¹.

Selon le témoignage d'un(e) représentant(e) de la société civile, la participation des communautés vulnérables aux activités de trafic de drogue a produit « des modèles culturels caractérisés par la normalisation des liens avec les activités de narcotrafic et les économies illégales et justifiés par l'abandon de l'État¹⁷² ». Dans certaines zones, comme Villa Fátima, un grand nombre d'habitants participe ou a participé à la logistique du trafic de drogue. Parmi les métiers socialement reconnus, on trouve ceux de constructeurs et de stratifieurs (les « fibros ») chargés de fabriquer localement des embarcations en fibre de verre et en résine¹⁷³.

La participation à ces opérations de la communauté de Villa Fátima engendre, quant à elle, d'autres problèmes sociaux de grande ampleur. Lorsque la plupart des hommes en âge de travailler se consacrent à ces tâches de transport, la communauté se trouve privée de leur participation à d'autres secteurs d'activités professionnelles et aux activités de soin. De plus, comme ces activités sont risquées et illégales, il est toujours possible que ces hommes ne reviennent pas. Dans une communauté composée de 400 familles, au moins 42 personnes sont détenues dans des prisons étrangères et au moins 12 personnes ont disparu¹⁷⁴. Face au risque de mort, d'emprisonnement ou de disparition, il est mis dans la balance le gain financier qui leur serait impossible à obtenir par d'autres moyens.

Dans la région des Montes de María, la situation est similaire. Dans un contexte marqué par la rareté des ressources matérielles et de faibles perspectives d'ascension sociale, les groupes armés et criminels offrent un accès à des biens de consommation qui, sans cela, seraient hors de portée pour ces communautés. Selon l'une des personnes interrogées dans le cadre de cette étude, en fournissant à ces communautés des moyens de subsistance et des services de revenus, ces groupes, tels que l'EGC, « profitent de la pauvreté pour exploiter le capital humain et maintenir ces économies illicites¹⁷⁵ ».

Le village de Rincón del Mar, qui est situé dans la commune de San Onofre (département du Bolívar), bénéficie d'un avantage stratégique du point de vue des organisations criminelles, car il ne dispose que d'une seule voie d'accès. Lorsque les forces de l'ordre planifient une opération ou que des fonctionnaires judiciaires



Riohacha, La Guajira. Les communautés côtières des Caraïbes colombiennes occupent une position stratégique sur les itinéraires maritimes du narcotrafic. © Fernanda Pineda/Bloomberg via Getty Images

se déplacent, l'EGC parvient à anticiper leur arrivée grâce à un réseau d'informateurs. Ce réseau de renseignement est composé de personnes qui dépendent de revenus illicites pour survivre dans une économie marquée par les inégalités. Selon le témoignage d'un fonctionnaire interrogé dans le cadre de ce rapport :

Beaucoup de ces pêcheurs vivent dans des villages ou des quartiers périphériques de grandes villes. Dans certains cas, ce sont des habitants de zones rurales qui ont fui la violence et dans d'autres, ce sont des personnes autochtones qui ont peu de ressources et qui n'ont pas bénéficié de l'attention de l'État. Leurs moyens de subsistance sont limités ; c'est pourquoi stocker une cargaison de drogue ou participer à son transport vers un site de collecte représente une formidable opportunité économique pour leur famille. S'ils peuvent gagner entre un et deux millions de pesos par mois,

ce type de travail leur permet de gagner jusqu'à quinze fois cette somme¹⁷⁶.

Grâce à cet atout et à son accès direct à la mer, la commune présente un intérêt géographique central, car elle permet la mise à l'eau de sous-marins et la dissimulation des cargaisons dans les mangroves.

Les réseaux de trafic de drogue s'appuient sur les connaissances des pêcheurs et des marins locaux pour naviguer et rejoindre les itinéraires maritimes internationaux de la mer des Caraïbes. On peut citer comme exemple Santa Catalina (Bolívar), San Juan de Acosta, Tubará, Puerto Colombia et Piojó (Atlántico), Pueblo Viejo, Ciénaga et le parc Tayrona (Magdalena), ainsi que tout le littoral de La Guajira, de Dibulla jusqu'à Punta Gallinas, zones dans lesquelles les patrouilles officielles sont limitées en raison des conditions difficiles de navigation. ■

Saisies et prohibition

La lutte contre le trafic de drogue en Colombie a connu différentes phases et a évolué au gré de son développement, de la transformation des cartels et des groupes armés, des cycles de violence et des efforts nationaux et internationaux déployés pour réduire ce phénomène. La Colombie a connu des périodes de stratégies répressives, de poursuites pénales et d'extraditions dans les années 1970 et 1980, alors qu'aujourd'hui, elle privilégie des approches plus globales¹⁷⁷. La réduction des capacités, la baisse des revenus et le démantèlement des réseaux les plus puissants figurent au rang des priorités de la lutte contre le trafic de drogue¹⁷⁸. En Colombie, ces huit dernières années, il a été enregistré une augmentation constante du nombre de saisies liées au trafic maritime : depuis au moins 2019 – année où le nombre de saisies a été le plus faible – jusqu'en 2024, année du dernier relevé des saisies, qui a été marquée par un chiffre record.

Le Gouvernement a concentré ses efforts de lutte contre le trafic de drogue sur la mer des Caraïbes et sur l'Atlantique et a mis l'accent sur la politique de prohibition et sur la relance partielle des itinéraires caribéens. Quelques jours avant que les États-Unis ne retirent la certification à la Colombie, en septembre 2025, le Gouvernement de Gustavo Petro pouvait faire état d'un volume important de saisies : 89 tonnes de cocaïne avaient été confisquées dans les cours d'eau, les mers et sur terre en 2024 et 600 tonnes au premier semestre 2025¹⁷⁹.

Bien que ces saisies atteignent des chiffres records, certains experts soulignent que « la quantité de cocaïne pure produite a augmenté à un rythme bien plus rapide que la capacité de saisie du Gouvernement¹⁸⁰ ». Si l'on s'en tient à ce raisonnement, les volumes saisis représenteraient, malgré le chiffre enregistré en 2023, « le pourcentage le plus faible par rapport au volume total de production de cocaïne en Colombie¹⁸¹ ». Selon le dernier rapport de surveillance des cultures, le potentiel de production de cocaïne a augmenté de 53 % en 2023¹⁸². Les répercussions réelles des saisies sur le trafic de drogue ne sont pas si évidentes et le nombre record de saisies n'est pas si impressionnant au regard de l'augmentation du volume total de production. L'augmentation du nombre de saisies, comme le montrent les chiffres et la figure 11, est conforme à l'orientation politique du Gouvernement Petro¹⁸³. Cette priorité a été définie dans la Politique nationale en matière de drogues 2023-2033.

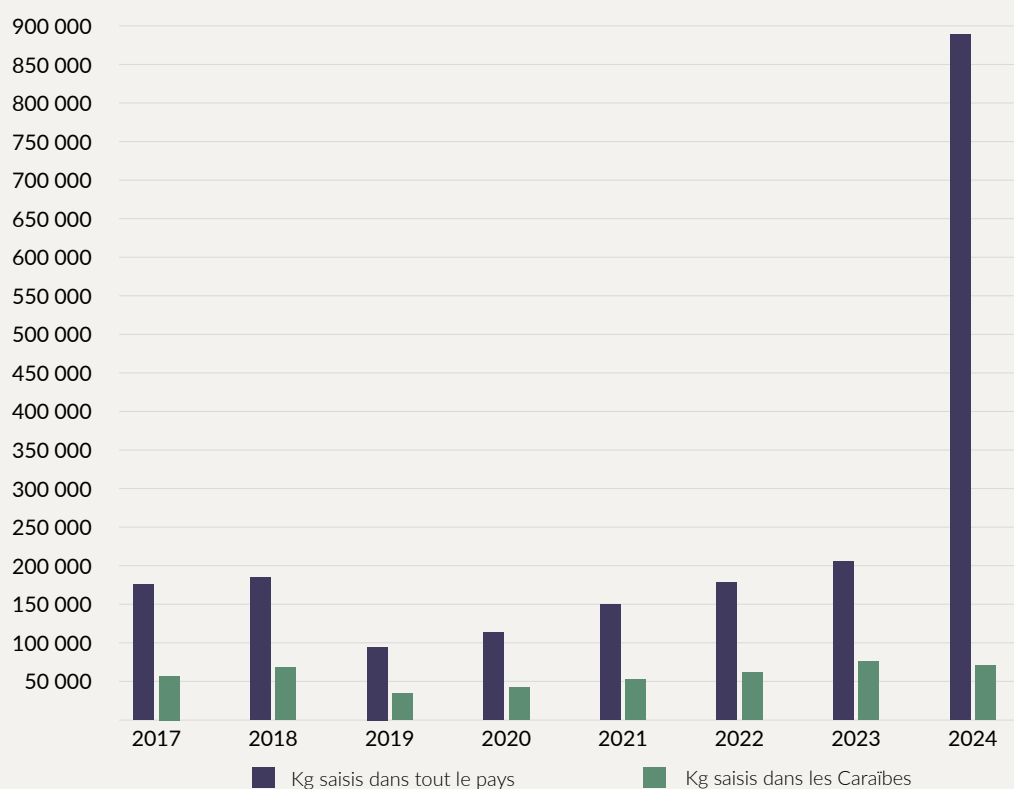


FIGURE 11 Saisies de cocaïne dans l'ensemble de la Colombie et dans la région des Caraïbes colombiennes, 2017-2024.

SOURCE : Données du CIMCON.

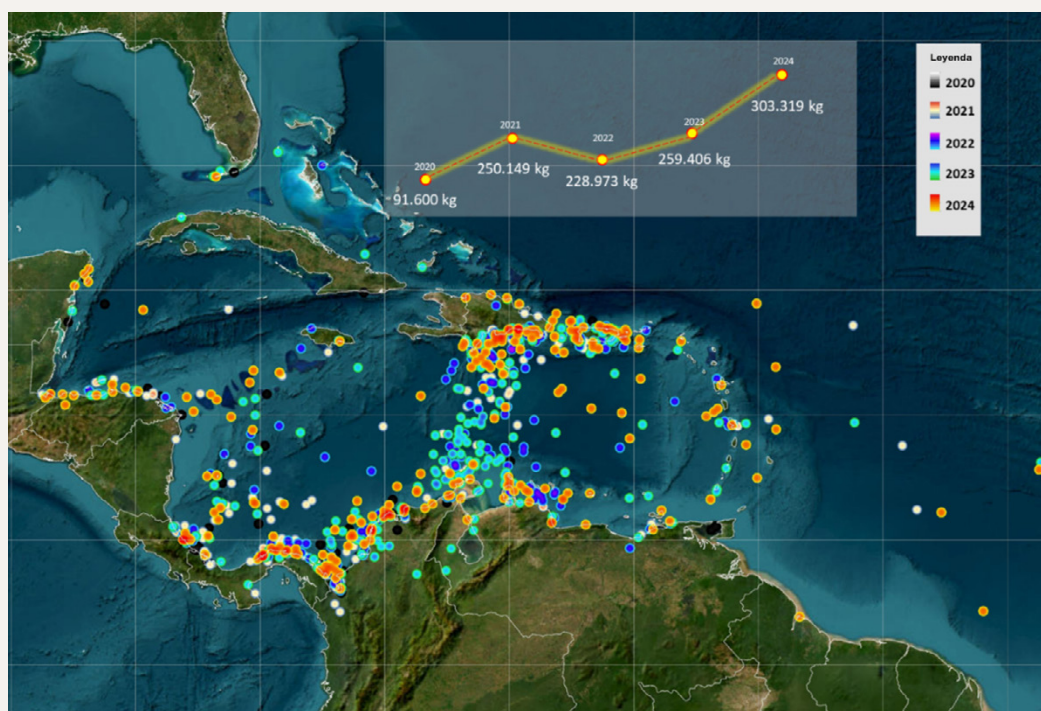


FIGURE 12 Points critiques et quantités de cocaïne saisies par voie maritime dans les Caraïbes, 2020-2024.

SOURCE : Données du CIMCON, 2025

Malgré les efforts déployés par divers acteurs de l'État et la coopération internationale mise en place pour renforcer les saisies de cocaïne dans les Caraïbes, les sources consultées dans le cadre de ce rapport font état de difficultés qui entravent la lutte contre le trafic maritime. Parmi celles-ci, on peut notamment citer le manque de moyens technologiques et les ressources limitées dont disposent les forces de l'ordre pour contrôler les espaces maritimes et les déplacements des petites embarcations. Il a également été souligné d'autres obstacles, tels que l'adaptation et la réinvention constantes des méthodes de trafic de drogue utilisées par les organisations criminelles, ainsi que des facteurs externes, tels que les conditions météorologiques et de navigabilité, qui obligent les navires officiels à stationner en haute mer, sans pouvoir se déplacer facilement. En outre, l'absence de base maritime à proximité des zones d'expédition des marchandises et les conditions générales en matière de politique d'interception rendent les opérations plus coûteuses.

Ce diagnostic, qui est établi par des contacts locaux, qu'ils soient ou non impliqués dans le trafic, montre à quel point les acteurs des zones clés mesurent les points forts et les points faibles des forces de l'ordre. Par exemple, lorsque des saisies sont effectuées en haute mer, les personnes arrêtées doivent être transférées à terre dès que possible afin d'être déférées aux autorités judiciaires. Dès lors, le navire interrompt ses activités de patrouille et les organisations criminelles profitent de la situation pour envoyer de nouvelles cargaisons à bord de vedettes rapides pendant que la patrouille fait route vers la terre ferme. De plus, cela entraîne des frais d'exploitation supplémentaires et perturbe les opérations initialement prévues.

Politique portuaire sous le gouvernement de Gustavo Petro

Le gouvernement de l'ancien président Petro a reconnu que « les trafiquants de drogue et les contrebandiers ont gagné de l'influence dans les ports » et s'est engagé à promouvoir une réforme visant à « modifier les méthodes de surveillance et de gestion des ports¹⁸⁴ ». Cependant, jusqu'à la fin de son mandat en août 2026, on ignore si des progrès ont été réalisés à cet égard.

Sa stratégie portuaire a été officiellement mise en place en juillet 2023. Elle vise à actualiser la doctrine en vigueur et à « promouvoir l'efficacité du secteur portuaire colombien afin de l'adapter au contexte mondial et territorial, conformément aux principes de durabilité¹⁸⁵ ». Cette politique s'articule autour de six mesures à entreprendre et comprend des réformes administratives et réglementaires qui, cependant, ne tiennent pas compte de la question de la sécurité effective, que le présent rapport considère comme la plus urgente. Bien que cette politique ne comporte pas de volet consacré explicitement aux questions de sécurité, elle vise à consolider les mécanismes de contrôle portuaire, ce qui contribuerait à renforcer la sécurité. Par ailleurs, diverses stratégies ont été élaborées pour pallier les limites du contrôle portuaire, parmi lesquelles se distinguent deux initiatives récentes et une proposition présidentielle.

Tout d'abord, la stratégie gouvernementale « Colombia Portuaria 2023¹⁸⁶ » a été lancée en 2023 dans le but de « lutter contre les activités illégales et la contrebande et réprimer la violation des règles en vigueur dans le secteur¹⁸⁷ ». Selon l'Inspection générale des transports, au cours de la mise en œuvre de la stratégie, « cinq enquêtes ont été ouvertes et trois sanctions d'un montant de 4 241 769 618 pesos (un peu moins d'un million d'euros) ont été infligées à l'encontre de ports ne respectant pas leur obligation de garantie d'une prestation de services continue et efficace, ceux-ci ne disposant pas d'équipements d'inspection non intrusive des marchandises en état de fonctionnement permanent¹⁸⁸ ». L'une de ces sanctions a été infligée à la Société portuaire régionale de Barranquilla, qui n'a pas garanti les conditions minimales de sécurité requises pour ses opérations¹⁸⁹. Au-delà des résultats obtenus en 2023, il est difficile de déterminer si cette stratégie est encore pleinement mise en œuvre aujourd'hui.

D'autre part, l'Association des ports de l'Atlantique a élaboré un projet d'inspection sous-marine visant à « renforcer la sécurité dans les ports en repérant les navires dont la structure immergée est exploitée pour introduire clandestinement des stupéfiants¹⁹⁰ », notamment les navires ayant

une destination internationale. Ce projet encourage la réalisation d'inspections par des équipes de plongeurs lorsque les navires sont en révision dans les ports. Il a déjà fait l'objet d'une expérimentation en janvier 2025 et fait actuellement l'objet d'une étude de la Direction générale maritime (Dimar) de Colombie.

Bien que divers efforts institutionnels, intersectoriels, privés et de coopération internationale aient été déployés pour améliorer la sécurité dans les ports, la Colombie ne dispose toujours pas de stratégie nationale axée spécifiquement sur la prévention et la réduction de la contrebande et du trafic de drogue dans ces environnements. ■

Transport aérien et terrestre : les zones d'ombre du Venezuela

Les liens entre les réseaux de trafic colombiens et vénézuéliens sont aujourd'hui au cœur des débats régionaux. Le trafic de cocaïne via le Venezuela n'est pas un phénomène récent, mais au cours de la dernière décennie, ce pays est devenu une voie de transit essentielle vers les Caraïbes, l'Amérique centrale, l'Europe et l'Afrique.

Plusieurs raisons – certaines établies de longue date et d'autres plus récentes – permettent de mieux comprendre cette dynamique. D'une part, il existe une certaine permissivité ou complicité des autorités vénézuéliennes et des réseaux liés au « cartel des Soles¹⁹¹ » à l'égard de certains groupes armés colombiens, notamment l'ELN et les dissidences des FARC¹⁹².

Le Venezuela s'impose de plus en plus comme une zone de production de cocaïne¹⁹³. Au cours des cinq dernières années, la presse a fait état de la présence de zones de culture de plantes illicites dans les États du Zulia et d'Apure, à proximité de laboratoires de transformation de feuilles de coca et de pistes clandestines¹⁹⁴. Selon InSight Crime, environ 10 à 15 % de la production mondiale en 2022 était issue du territoire vénézuélien¹⁹⁵.



Laboratoire clandestin de production de cocaïne situé à quelques kilomètres de la frontière avec la Colombie, dans la Sierra de Perijá (État du Zulia) au Venezuela. © Federico Parra/AFP via Getty Images

Cependant, les différents entretiens menés dans le cadre de l'élaboration de ce rapport ne permettent pas de corroborer pleinement ces données¹⁹⁶. Il convient donc de rester prudent quant à la question de la production de cocaïne sur le territoire vénézuélien, en vue de mieux comprendre l'évolution des itinéraires de trafic transfrontalier et les relations qui unissent les deux pays.

D'après les informations recueillies sur le terrain, la cocaïne acheminée vers le Venezuela provient de trois régions de Colombie où se concentrent les cultures de la coca : le Catatumbo, le Caquetá-Guaviare et le Putumayo. Ces régions sont bien reliées les unes aux autres par des voies naturelles, qu'elles soient terrestres ou fluviales. On distingue deux axes principaux partant de la Colombie et traversant le territoire vénézuélien. Le premier correspond à la liaison sud-est qui relie l'Orénoque et l'Amazonie vénézuélienne (Apure, Amazonas et Bolívar) et le second la liaison entre le Catatumbo et la côte des Caraïbes vénézuéliennes (Zulia, Falcón, Carabobo et Sucre)¹⁹⁷.

À la jonction entre le sud-est colombien (Caquetá, Guaviare et Putumayo) et l'Orénoque ainsi que l'Amazonie vénézuélienne, il existe un axe de circulation historiquement utilisé par les groupes insurgés, connu sous le nom d'ABC (Arauca-Boyacá-Casanare), ainsi que des sentiers partant du Caquetá et du Guaviare et reliant le Guainía et le Vichada, départements frontaliers avec les États vénézuéliens d'Apure, du Bolívar et d'Amazonas¹⁹⁸. Ces itinéraires terrestres croisent de nombreux affluents des bassins de l'Orénoque (Guaviare, Meta, Vichada, Arauca, etc.) et de l'Amazone (Caquetá et Vaupés). Dans cet environnement naturel hétérogène et complexe, les autorités colombiennes se heurtent à des obstacles qui les empêchent d'assurer une surveillance efficace : méconnaissance des voies fluviales, difficulté de navigation et manque d'équipements adaptés¹⁹⁹. Tout cela facilite le trafic de drogue le long des berges et sur les plans d'eau, et, selon une personne interrogée, les groupes criminels colombiens tirent pleinement parti de ce point faible :

Les acteurs criminels de cette zone, en particulier les dissidences des FARC, connaissent très bien le terrain, puisqu'ils sont originaires de la région. Ils y sont nés ou y vivent depuis plus de dix ans. Grâce à leur connaissance du territoire, ils empruntent des axes routiers méconnus des forces de l'ordre et font de même en ce qui concerne les bras de rivière, qui relient souvent une région à une autre. Ils bénéficient ainsi d'un avantage considérable sur les forces de l'ordre, qui non seulement ne disposent pas d'embarcations adaptées à la navigation sur les petits cours d'eau ou leurs affluents, mais ne connaissent pas non plus le terrain²⁰⁰.

Dans les régions de l'Orénoque et de l'Amazonie vénézuélienne, où parviennent les cargaisons de drogue, il existe de nombreuses pistes clandestines depuis lesquelles de petits avions peuvent décoller à destination de la mer des Caraïbes. Un grand nombre de ces pistes sont exploitées sans surveillance du régime vénézuélien ou avec la complicité directe des autorités. Dans l'Orénoque, la pâte de coca produite sur le territoire colombien est mélangée et stockée avec la cocaïne transformée sur le territoire vénézuélien. Lorsque la quantité nécessaire pour un chargement est réunie, les avions décollent à destination du Suriname et des Guyanes ou vers les Petites Antilles, où il existe une liaison directe avec les marchés européens et nord-américains. Ce trafic de drogue par voie aérienne est rendu possible par la proximité des pistes situées dans l'Orénoque et les îles des Caraïbes, car de simples appareils peuvent effectuer ces vols de courte distance qui ne font pas plus de 1 000 kilomètres.

Au Guyana, les États-Unis ont récemment pris des sanctions à l'encontre d'un réseau de trafic de drogue qui expédiait de la cocaïne vers leur territoire, ainsi que vers l'Europe et les Caraïbes. Ce réseau était composé de ressortissants guyanais et colombiens, qui coordonnaient des sous-marins, des avions légers et des itinéraires terrestres. Les membres colombiens assuraient la logistique opérationnelle, en supervisant les pistes clandestines sur leur territoire, qui étaient exploitées par de petits avions transportant la cocaïne vers le Guyana, dans le cadre d'un réseau de distribution international de plus grande ampleur²⁰¹.

Dans ce cas, les trafiquants ont profité du différend qui oppose le Venezuela et le Guyana concernant la région de l'Esequibo²⁰² et de son intensification après la revendication de Nicolás Maduro en 2023 visant à installer des pistes destinées à faciliter l'atterrissage d'avions légers en provenance de Colombie et du Venezuela. La situation s'aggrave en raison de la capacité limitée du Gouvernement guyanais de contrôler le territoire et des niveaux élevés de corruption des autorités vénézuéliennes. Il a été repéré, à plusieurs reprises, des vols non enregistrés provenant de l'ouest et pénétrant dans la région de l'Essequibo. Même s'il n'est pas toujours possible d'en confirmer l'origine, le responsable de la lutte antidrogue du Guyana, James Singh, a indiqué que, dans certains cas, les données de vol et les témoignages des pilotes eux-mêmes ont permis d'établir que la drogue provenait du Venezuela²⁰³.

S'agissant de la liaison entre le Catatumbo et les Caraïbes vénézuéliennes, il existe deux itinéraires. Dans le cadre du premier itinéraire, depuis le département du Catatumbo, la cocaïne est acheminée au Venezuela dans l'État du Zulia en passant par le fleuve Catatumbo et les sentiers frontaliers. Elle est ensuite acheminée par voie fluviale ou terrestre vers le nord, jusqu'aux côtes des États du Zulia, Falcón, Carabobo et Sucre, où elle est expédiée vers les États-Unis, via l'Amérique centrale, la Jamaïque et la République dominicaine, ou vers l'Europe²⁰⁴. Dans le cadre du deuxième itinéraire, les cargaisons provenant d'endroits comme Puerto Cabello (Carabobo) et de certaines zones du Sucre transitent généralement d'abord par le Suriname et le Guyana et sont ensuite acheminées de l'autre côté de l'Atlantique vers des pays d'Afrique de l'Ouest, tels que le Ghana, la Guinée-Bissau, le Togo et Cabo Verde²⁰⁵. L'objectif est de relier des lieux de stockage situés à proximité de ports de commerce, où la marchandise est introduite clandestinement dans des conteneurs.

Il existe d'autres voies d'acheminement dans ce circuit qui permettent d'expédier directement les cargaisons jusqu'au territoire européen, sans point de transit. Le 7 décembre 2024, les autorités espagnoles ont saisi plus de 3 300 kg de cocaïne à bord d'un bateau de pêche battant pavillon vénézuélien, à l'ouest des îles Canaries. Au cours de cette opération, dix membres d'équipage – neuf Vénézuéliens et un Colombien – ont été arrêtés et 110 ballots de cocaïne ont été saisis²⁰⁶.

D'après les entretiens menés sur le terrain, ces deux dernières années, il a été observé une évolution géographique importante des liens entre les trafiquants colombiens et vénézuéliens, qui se sont concentrés vers l'État du Zulia en passant par l'Alta Guajira. Sur cet itinéraire, les liens entre l'ELN et les communautés wayuu jouent un rôle capital. Les communautés autochtones ont mesuré l'importance des moyens dont dispose le groupe insurgé pour réguler la délinquance au niveau local et qui découlent par ailleurs du contrôle exercé par l'ELN sur la route nationale de Cojoro menant à la partie la plus isolée de l'Alta Guajira vénézuélienne. Pour atteindre le territoire vénézuélien, l'ELN emprunte les sentiers qui traversent toute la Serranía del Perijá. Au niveau de Manaure, le groupe insurgé pénètre sur le territoire vénézuélien pour échapper aux contrôles exercés par l'État colombien, en particulier par les « Bataillons spéciaux de défense des infrastructures énergétiques et des axes routiers », qui ont fermé le poste-frontière de Maicao²⁰⁷.

DES ÎLES JUSQU'EN EUROPE

Le dernier maillon de la chaîne du trafic de cocaïne dans les Caraïbes colombiennes relie la région aux marchés extérieurs. Depuis les ports de commerce et de substitution, les principaux moyens de transport utilisés sont les vedettes rapides et les conteneurs permettant d'acheminer les cargaisons illicites jusqu'aux marchés de la Grande Caraïbe²⁰⁸.

La cocaïne qui transite via les Caraïbes pour atteindre les États-Unis provient principalement du nord-est de la Colombie (figure 13). Elle est acheminée à bord de vedettes rapides et de bateaux de pêche qui partent du golfe d'Urabá, du golfe de Morrosquillo et de certains ports naturels de la région de Carthagène (comme Tierra Bomba). Ces embarcations transitent par les îles de l'archipel de San Bernardo del Viento pour rallier le Panama, notamment San Blas.

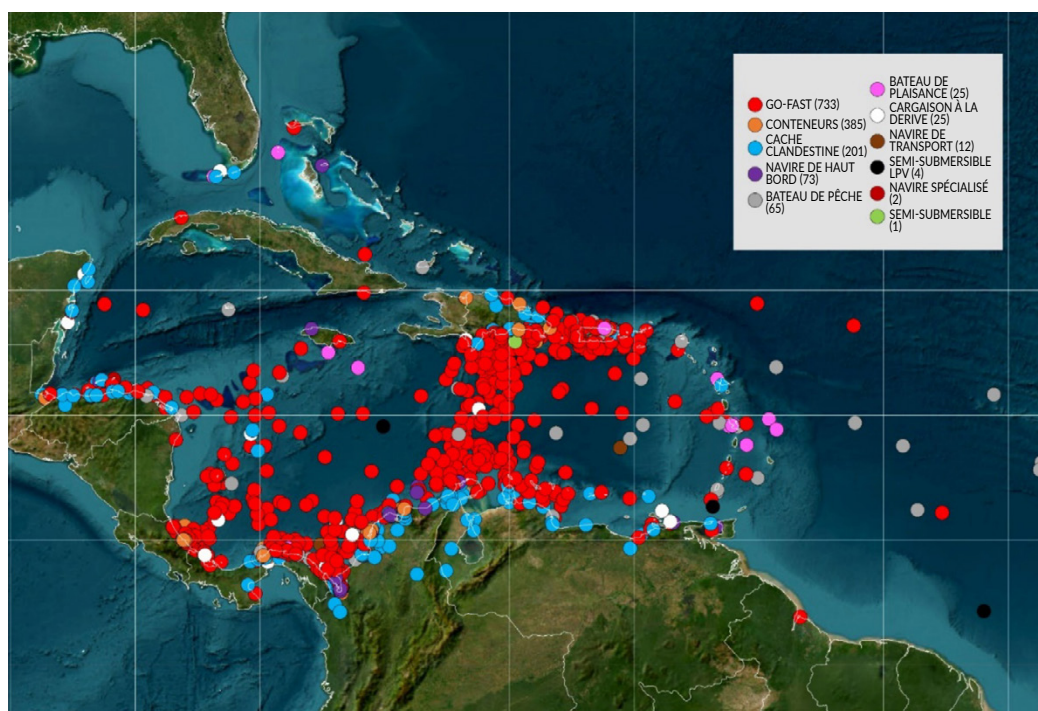


FIGURE 13 Modalités du trafic de drogue par voie maritime dans la Grande Caraïbe, 2021-2024

SOURCE : Données du CIMCON, 2025



FIGURE 14 Liaisons internationales des Caraïbes colombiennes.

Plus rarement, la cocaïne transite par les îles de San Andrés pour être acheminée jusqu'à Cuba, la République dominicaine et la Jamaïque. Elle peut ensuite être expédiée jusqu'aux États-Unis ou vers l'Europe (figure 14). Cet itinéraire d'acheminement tirait parti d'un avantage, car les îles de San Andrés et de Providencia ont longtemps été considérées comme peu dangereuses. Les activités de contrebande y étaient bien établies, mais n'entraînaient pas de niveaux élevés de violence. Cependant, la situation a évolué au cours des 15 dernières années²⁰⁹. Certains groupes criminels colombiens ont tenté de renforcer leur emprise afin de mieux contrôler l'ensemble du circuit d'acheminement, ce qui a entraîné une forte recrudescence de la violence. L'EGC, qui cherchait à prendre le contrôle du territoire, s'est heurté à des groupes criminels de moindre envergure, ce qui a déclenché une vague d'assassinats qui ont augmenté de 71 % en 2023 par rapport à 2022, selon les dernières données disponibles²¹⁰.

Pour expédier de grandes quantités de cocaïne vers l'Europe, les trafiquants utilisent des conteneurs dans lesquels sont introduites des cargaisons clandestines depuis les ports de commerce de Santa Marta, Carthagène et Barranquilla et du golfe d'Urabá, ou ont recours à d'autres points centraux dans les Caraïbes. Les flux de cocaïne qui passent par la République dominicaine et les Petites Antilles sont plus précisément issus de la partie orientale des Caraïbes colombiennes, c'est-à-dire des départements de Magdalena et de La Guajira (figure 14). Les ports de la République dominicaine et du Panama constituent des plaques tournantes logistiques depuis lesquelles la marchandise est expédiée vers les ports européens en empruntant des liaisons régulières.

En raison du renforcement des contrôles portuaires européens visant les cargaisons en provenance de pays tels que la Colombie, une évolution est observée : les stupéfiants sont introduits clandestinement dans des ports qui paraissent moins clairement liés au trafic, comme ceux du Panama et du Costa Rica²¹¹. En 2021, les pays d'Amérique centrale ont enregistré un nombre record de saisies au cours d'opérations dont près de 80 % avaient été menées dans ces deux pays²¹². Ainsi, le Panama est devenu une destination plus régulière et une plateforme de redistribution du trafic de cocaïne vers l'Europe, notamment en raison d'une infiltration accrue des groupes criminels dans les ports²¹³. De son côté, le Costa Rica s'est imposé comme un pays de transit et une plateforme de stockage en raison de la création d'alliances entre des organisations criminelles locales et des organisations colombiennes, vénézuéliennes et même honduriennes, dont le but est de diversifier les itinéraires de trafic vers l'Europe²¹⁴.

Le nouveau rôle de la République dominicaine

La Alta Guajira est probablement le point le plus stratégique des « Caraïbes occidentales colombiennes », d'où proviennent les plus importants chargements de drogue²¹⁵. Il s'agit de la région la plus septentrionale de la Colombie et de toute l'Amérique du Sud. La distance entre la péninsule de La Guajira et la République dominicaine ne dépasse pas 850 kilomètres (moins de 450 milles marins). Les trafiquants ont recours à des ports et des routes de commerce et de contrebande construits à l'époque coloniale sur ce court itinéraire qui connaît un nouvel essor depuis la pandémie de COVID-19, en 2020, en raison de ses avantages comparatifs.

La faible présence de l'État, la régulation du trafic sur leur territoire par les communautés autochtones wayuu, les accords que celles-ci ont conclus avec l'EGC et l'arrivée de représentants et de passeurs dominicains liés à des gangs des Caraïbes ont contribué à l'intensification des flux de drogue. Au cours du travail de terrain mené dans le cadre de ce rapport, les sources locales ont souligné le rôle de plus en plus important joué par les groupes dominicains dans les activités de transport de drogue. Grâce à leur connaissance de la mer, de la géographie côtière et des zones de débarquement et compte tenu de la relative sécurité avec laquelle ils opèrent une fois dans leur pays, les Dominicains assurent un acheminement des marchandises qui est considéré comme étant plus sûr que celui effectué par les passeurs colombiens ou d'autres nationalités. Selon certaines des personnes interrogées, bien que les pêcheurs originaires de La Guajira proposent des services moins onéreux, ceux-ci ont été victimes d'attaques armées à leur arrivée sur l'île et ont même été assassinés par des membres de mafias locales, ce qui explique pourquoi la plus forte présence de Dominicains à La Guajira.

Les liens avec la République dominicaine semblent s'être renforcés pendant la pandémie, au point d'atteindre aujourd'hui un niveau sans précédent dans la région de La Guajira. Il a été indiqué qu'un Dominicain pouvait gagner jusqu'à 300 millions de pesos colombiens (environ 70 000 euros) pour un seul voyage. En raison de la fiabilité des responsables du transport, l'EGC et les ACSN se disputent actuellement le contrôle exclusif de l'itinéraire et des relations avec les interlocuteurs dominicains, ce qui expliquerait les récents assassinats de plusieurs passeurs de nationalité dominicaine en Colombie²¹⁶.

Dans cette région, le transport de cocaïne s'effectue principalement à bord de vedettes rapides. Au départ, ces embarcations étaient importées de la République dominicaine, mais en raison de leur « empoisonnement » – terme local désignant l'introduction de puces de localisation –, celles-ci sont désormais fabriquées directement sur les côtes de La Guajira, en Colombie, où les pêcheurs ont mis en place des ateliers artisanaux de montage et de production de fibre de verre.

Outre les compétences apportées par les marins dominicains, il semble que le lien entre La Guajira et la République dominicaine se soit renforcé en raison de l'implantation croissante des réseaux dominicains sur le marché européen, notamment en Espagne²¹⁷. L'opération menée en République dominicaine contre les chefs du gang Rostetan en septembre 2025, dans le cadre de l'opération Búfalo NK, montre que les autorités dominicaines s'intéressent à la liaison établie avec La Guajira²¹⁸, mais aussi à d'autres liaisons avec le Venezuela et ses îles. Ce réseau logistique présente une ampleur importante. D'après les enquêtes menées par le Parquet général de la République dominicaine, ce réseau criminel opérait entre la Colombie, le Venezuela, la République dominicaine, Porto Rico et l'Europe²¹⁹.

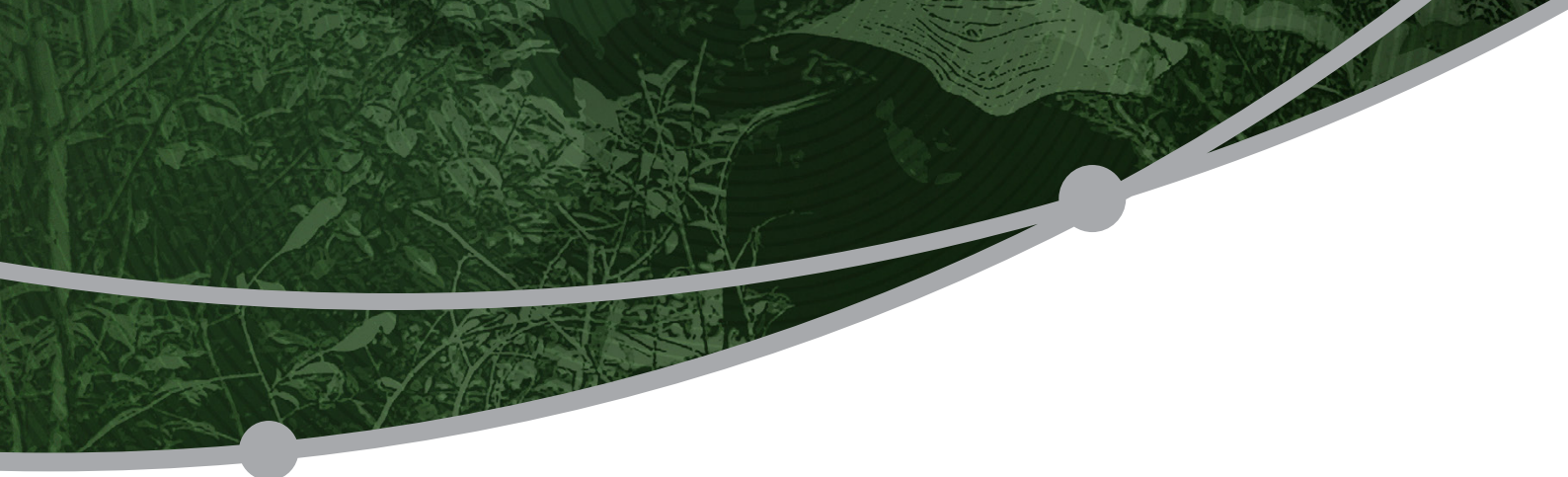


La Alta Guajira. Les réseaux de trafic de drogue opérant entre la Colombie et les îles des Caraïbes tirent parti des connaissances de la mer et de la géographie côtière des communautés de pêcheurs locales. © Lina Gasca M/ Anadolu Agency via Getty Images

La liaison avec le Venezuela

La complexité de la situation dans les Petites Antilles est intimement liée à celle du Venezuela. Au cours de la dernière décennie, l'absence de patrouilles et de stratégies de coopération avec la communauté internationale et les pays voisins a facilité le transit et le flux de cocaïne dans la mer des Caraïbes vénézuélienne. Les flux de cocaïne dans la partie vénézuélienne des Caraïbes (Zulia-Falcón) s'appuient sur un axe établi depuis plusieurs décennies. La proximité de l'État du Zulia avec le Catatumbo a notamment facilité l'approvisionnement des itinéraires menant aux Petites Antilles, grâce au réseau de trafic composé de l'ELN, de dissidences des FARC et de certains membres et fonctionnaires du Gouvernement vénézuélien liés à des réseaux transnationaux de criminalité organisée²²⁰. Dans l'État du Falcón, la situation est plus complexe, car des mafias locales participent aussi à ce trafic, telles que le groupe criminel de Paraguaná, dirigé par Emilio Enrique Martínez, alias « Chiche Smith », et le cartel de Sabana Alta, avec lequel le Gouvernement entretient des relations tendues, ce qui n'empêche toutefois pas la poursuite de l'acheminement de la cocaïne jusqu'aux Petites Antilles.

Ces constats pourraient expliquer l'intensification des flux vers les Petites Antilles et la présence croissante de groupes criminels transnationaux qui ont conclu des accords avec les populations insulaires locales. Ces communautés étant confrontées à une exclusion sociale et à une marginalisation économique et ayant parfois normalisé, d'un point de vue culturel, ces activités en tant que moyens de subsistance, elles autorisent l'exploitation de leurs territoires et de leurs espaces économiques pour la collecte et le stockage de cargaisons importantes destinées à l'Europe. S'agissant de la liaison qui s'est instaurée entre le Venezuela et l'Europe via le Guyana, la situation est similaire. La cocaïne colombienne, qui peut provenir du sud du pays (Putumayo et Caquetá) ou du nord-est, traverse le territoire vénézuélien jusqu'aux côtes caribéennes du Guyana, d'où partent des sous-marins à destination de l'Espagne. L'un de ces sous-marins a été intercepté en mars 2024 avec 2,4 tonnes de cocaïne à son bord²²¹. Un bateau de pêche a quant à lui été intercepté au large de Cabo Verde avec une tonne à bord²²² et un autre a été arrêté par la Marine française au large des côtes africaines avec six tonnes à son bord²²³.



CONCLUSIONS

Le présent rapport montre que les itinéraires de trafic de cocaïne entre les Caraïbes colombiennes et l'Europe constituent actuellement un maillon central de la chaîne d'approvisionnement internationale. L'importance de ces itinéraires tient à un processus structuré de réorganisation et d'innovation logistique du trafic de drogue, qui est fondé sur l'exploitation combinée des infrastructures portuaires officielles, des voies de transport légales et des multiples points d'embarquement alternatifs – informels ou naturels –, ainsi que sur les capacités et les réseaux bâtis précédemment dans le cadre d'activités économiques illicites. Ce processus s'appuie également sur des réseaux économiques et politiques de corruption, ainsi que sur les vulnérabilités socio-économiques persistantes des communautés côtières et insulaires.

L'analyse des acteurs concernés révèle l'existence de réseaux criminels flexibles et hybrides, au sein desquels interagissent des organisations nationales et transnationales, notamment européennes, certains segments des autorités publiques et des communautés locales. Dans les ports officiels, les dynamiques observées vont au-delà de la simple infiltration criminelle et comprennent des formes de cooptation de maillons essentiels des chaînes logistiques publiques et privées, qui impliquent l'intervention d'agents des douanes, de transporteurs et d'opérateurs portuaires intégrés dans des réseaux illicites.

Les itinéraires de trafic sont étroitement liés aux capacités d'influence et de contrôle de certains territoires, ainsi qu'aux dynamiques effectives de conflit violent touchant le pays. Les zones de concentration des cultures de la coca du Catatumbo, du Sud de Bolívar ou du Bajo Cauca sont des zones de production historiques qui concentrent une grande partie de la superficie totale des cultures illicites du pays. Dans de nombreux cas, on y trouve tous les maillons de la chaîne du trafic de drogue – depuis la culture de la feuille de coca jusqu'à sa production et sa transformation –, ainsi qu'une présence hégémonique ou multipartite d'acteurs armés qui font vivre, contrôlent et régulent cette économie de la coca. En outre, ces zones font partie d'écosystèmes criminels plus vastes, qui entretiennent des liens avec d'autres acteurs locaux, régionaux et transnationaux, ainsi qu'avec d'autres économies illicites.

Les transits internes mettent quant à eux en évidence les rapports entre les zones de production et les couloirs de sortie, qui sont conditionnés par deux facteurs structurels : premièrement, le contrôle territorial (qui exerce la mainmise sur un espace et comment cet acteur exerce cette domination) et deuxièmement, la subordination de ce contrôle aux logiques du conflit armé qui a redéfini, à maintes reprises, les équilibres de pouvoir entre les acteurs criminels.

En outre, on observe des dynamiques comparables dans certains secteurs de l'économie privée, dans lesquels des réseaux locaux de pouvoir regroupent des familles influentes, des entrepreneurs, des fonctionnaires et des responsables politiques, qui jouent le rôle d'intermédiaires entre le crime organisé et des structures légales d'exportation. La participation des populations côtières et insulaires les plus vulnérables est particulièrement remarquable dans les ports et les points d'embarquement informels. Dans diverses communautés côtières, l'économie de la cocaïne a profondément reconfiguré le tissu social, en contribuant à normaliser la participation aux activités illicites en tant que stratégie de survie économique et de mobilité sociale.

Le rôle de la Colombie dans cette chaîne ne doit pas être sous-estimé. Une fois en route, les cargaisons ou les vedettes rapides de transport clandestin de stupéfiants accèdent à l'environnement de la Grande Caraïbe, qui comprend de multiples possibilités de transit, de stockage et de redistribution, notamment dans les territoires insulaires et dans certaines régions d'Amérique centrale. Cette configuration régionale accentue la complexité des chaînes logistiques et se traduit par une dilution des points de vulnérabilité traditionnels.

En dépit de niveaux de saisie d'une importance inédite, il convient de souligner que les réseaux de trafic sont encore loin d'être démantelés en raison de la capacité d'adaptation du crime organisé, qui se conjugue à l'innovation constante des méthodes et à la complexité croissante des réseaux d'acteurs. Les récents changements intervenus dans le contexte géopolitique et sécuritaire régional mettent en évidence le repositionnement stratégique des Caraïbes en tant qu'espace central d'acheminement dans le trafic international de cocaïne et rendent plus impérieuse la compréhension détaillée et différenciée du rôle de chaque pays de la région dans cette économie criminelle transnationale.

Recommandations

Face à la revitalisation des Caraïbes colombiennes dans leur fonction d'espace stratégique d'acheminement nécessaire au trafic de cocaïne et au rôle central des dynamiques de contrôle territorial dans la configuration des itinéraires, des ajustements politiques s'imposent, la priorité devant être accordée à la collecte de renseignements, à la coopération régionale et internationale, aux stratégies de développement économique et au renforcement institutionnel.

Cultures illicites

La croissance soutenue de la surface de culture de la coca et de la production potentielle de cocaïne en Colombie met en évidence les limites des stratégies mises en œuvre au cours des dernières décennies au niveau national pour réduire de manière durable la dépendance à l'égard des économies illicites. Parallèlement, d'après les données d'expérience, les programmes de substitution nécessitent une amélioration de la cohérence dans leur mise en œuvre, ainsi qu'un renforcement des capacités de l'État, afin d'offrir des alternatives économiques viables et durables aux populations tributaires de l'économie de la culture de la coca.

Dans ce contexte, il est essentiel de renforcer la mise en œuvre de la politique nationale en matière de drogues en tirant parti d'interventions globales visant les principaux bastions de production qui approvisionnent les itinéraires jusqu'aux Caraïbes colombiennes. Ces interventions doivent se faire à plusieurs niveaux – développement rural, accès aux marchés, infrastructures, services publics, mise en conformité économique et renforcement institutionnel – pour réduire la dépendance structurelle des communautés à l'égard des cultures illicites.

Par ailleurs, les efforts d'interception des cargaisons illicites doivent être complétés par des systèmes permanents de suivi et d'évaluation permettant de mesurer leur impact réel sur la production, les revenus des organisations criminelles et les niveaux de violence. D'après les données disponibles, bien que les saisies aient atteint des niveaux sans précédent, celles-ci ne suffisent pas à elles seules à modifier la dynamique du marché mondial de la cocaïne. C'est pourquoi les politiques de lutte contre la drogue devraient viser en priorité la réduction des capacités de gouvernance criminelle sur le terrain, ainsi que la transformation du contexte socio-économique propice à la persistance de l'économie de la coca.

D'autre part, comme cela a été mentionné, la croissance du marché dans l'Union européenne a favorisé l'essor de l'économie de la coca en Colombie ces dernières années. L'Union européenne et ses États membres devraient redoubler d'efforts pour promouvoir, en collaboration avec les autorités colombiennes, des actions de développement ciblées visant à s'attaquer aux causes structurelles qui sous-tendent l'essor actuel de la culture de la coca dans le pays.

Sécurité sur les axes stratégiques et les itinéraires internes

Le trafic de cocaïne sur les itinéraires terrestres intérieurs de la Colombie est étroitement lié à la mainmise territoriale des acteurs criminels. La politique de lutte contre le narcotrafic devrait accorder la priorité au renforcement des capacités opérationnelles et technologiques de l'État sur les axes routiers stratégiques. Cette politique doit s'accompagner d'une stratégie en matière de sécurité et de renforcement de la présence de l'État. En outre, il convient de renforcer les moyens policiers, en particulier ceux des services de sécurité routière, en installant des scanners de fret, des portiques d'inspection non intrusifs et des ponts-bascules intelligents aux péages et aux postes de contrôle situés sur les axes routiers principaux. En complément, des systèmes d'analyse des données devraient permettre de repérer les véhicules et les chargements à haut risque, tels que les cargaisons de fruits tropicaux.

Il convient en parallèle de déployer des efforts de renseignement visant à recenser les zones d'influence et de surveillance des réseaux logistiques criminels qui donnent l'alerte sur les opérations et les barrages de la police. En outre, l'État colombien devrait identifier, à l'aide d'unités de contre-espionnage, les agents corrompus liés au crime organisé au sein des forces de l'ordre et mettre en place des mesures visant à inciter à signaler les irrégularités et à protéger les personnes qui contribuent à mettre au jour les faits et les accords d'échange d'informations conclus entre les forces de l'ordre et les organisations criminelles.

Sécurité portuaire

Globalement, bien que divers efforts institutionnels, intersectoriels, privés et de coopération internationale aient été promus pour améliorer la sécurité dans les ports maritimes, la Colombie reste dépourvue de stratégie nationale orientée en particulier sur la prévention et la réduction de la contrebande et du narcotrafic dans ces environnements. Cette stratégie fondée sur un diagnostic rigoureux devrait permettre d'identifier les acteurs étatiques et non étatiques qui soutiennent ces économies illégales ou en tirent profit et de promouvoir des mécanismes efficaces de coordination interinstitutionnelle, de coopération internationale et de renforcement technologique.

De plus, l'Union européenne et ses États membres devraient renforcer les activités de projection extérieure de l'Alliance des ports européens vers l'Amérique du Sud afin de faciliter l'échange de bonnes pratiques et le partage de renseignements pour lutter contre le trafic maritime de drogue entre ces deux régions.

Dans le cadre de l'Alliance des ports européens, les États membres devraient promouvoir des mécanismes d'échange bilatéral avec les principaux ports d'origine de la cocaïne en Colombie et dans les pays voisins, en suivant l'exemple de l'alliance entre les ports d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg et ses activités de coopération avec l'Amérique du Sud.

Par ailleurs, l'Union européenne et ses États membres devraient entretenir un dialogue politique avec la Colombie et d'autres partenaires sud-américains concernant les menaces croissantes associées au trafic de drogue, par exemple, dans le cadre des réunions périodiques de haut niveau du Mécanisme de coordination et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté des États d'Amérique latine et des Caraïbes (CELAC), via le mécanisme UE-CLASI et en poursuivant les travaux de la Fondation UE-CELAC sur les ports et le narcotrafic.

Enfin, l'Union européenne et ses États membres devraient investir dans les programmes spécifiques déjà en place visant à soutenir les ports de Colombie et du reste de la région et les renforcer, afin d'empêcher et de combattre l'infiltration criminelle et la corruption portuaire, en s'appuyant par exemple sur des programmes birégionaux, tels que le programme Europe-Amérique latine d'assistance contre la criminalité transnationale organisée (El PacCTO) et le programme de coopération entre l'Amérique latine et l'Union européenne dans le domaine des politiques de lutte contre les drogues (COPOLAD).

Capacités techniques et opérationnelles de suivi

Il est nécessaire de renforcer les capacités techniques et opérationnelles en matière de suivi, de surveillance et d'interception des cargaisons illicites sur les axes stratégiques de la Grande Caraïbe, tels que les liaisons entre la Colombie et la République dominicaine et entre le Venezuela et les Petites Antilles, car celles-ci présentent actuellement des carences ou un faible niveau de supervision de l'État. Ces démarches doivent tenir compte des espaces maritimes, ainsi que des voies terrestres, fluviales et aériennes utilisées pour le transport de cargaisons de cocaïne.

Il est notamment essentiel d'accorder la priorité aux zones côtières isolées, aux îles, aux embouchures de fleuve, aux points de passage frontaliers informels et aux pistes clandestines, qui favorisent l'adaptabilité et la fragmentation des réseaux criminels. Pour ce faire, il est nécessaire d'accomplir des progrès concernant les systèmes intégrés de renseignement, les capacités de surveillance par satellite et maritime, la coopération internationale et l'échange d'informations entre les autorités nationales et les pays des Caraïbes, afin de répondre de manière plus coordonnée aux dynamiques criminelles transnationales.

Au niveau international, l'Union européenne et ses États membres devraient resserrer la coopération avec leurs homologues colombiens et sud-américains dans le cadre du Centre d'opération et d'analyse maritime de lutte contre le trafic de drogue, afin de renforcer les capacités de surveillance et d'interception dans les Caraïbes, en étroite coordination avec les opérations menées actuellement par les États ayant des territoires dans la région.

Pour faire face aux répercussions actuelles du déplacement des itinéraires du narcotrafic en Colombie et dans l'ensemble de la région, l'Union européenne et ses États membres devraient consolider leur réseau d'agents chargés de faciliter le déploiement d'efforts d'alerte rapide et l'échange d'informations au niveau régional.

Stratégies et interventions fondées sur une perspective régionale

Il est important de définir clairement des stratégies transnationales en matière de sécurité et de contrôle qui tiennent compte de l'influence structurelle de la Colombie sur les dynamiques criminelles et les économies illicites des Caraïbes. Il existe pour cela des cadres de convergence, tels que le programme COPOLAD de l'Union européenne et le programme El PACCTO de la Commission européenne, qui peuvent servir à dépasser les approches centrées exclusivement sur les frontières nationales ou sur les interceptions locales et pourraient se transformer en mécanismes de coopération régionale analysant la manière dont les réseaux de trafic de cocaïne relient les acteurs, les marchés et les territoires de la Colombie et d'autres pays des Caraïbes.

À cet égard, les politiques publiques et les stratégies de sécurité doivent tenir compte non seulement du rôle des Caraïbes colombiennes dans l'acheminement de la drogue, mais aussi de son rôle en tant qu'espace où convergent des réseaux criminels, s'appuyant sur des mécanismes logistiques et des formes de gouvernance criminelle qui facilitent le trafic de cocaïne vers l'Europe.

L'Union européenne et ses États membres devraient renforcer la coopération et la coordination existantes entre leurs agences spécialisées, telles qu'Europol et l'EUDA, et leurs homologues colombiens et d'autres pays d'Amérique du Sud, afin d'améliorer la flexibilité des interventions face à l'évolution des dynamiques du trafic de drogue et du crime organisé dans la région.

Communautés locales

Le travail de terrain a mis en évidence le rôle joué par les communautés locales, côtières et insulaires dans le trafic de cocaïne, en tant qu'intermédiaires dans son transit et sa collecte, avant sa commercialisation dans les ports de destination européens.

Bon nombre de ces communautés locales, côtières et insulaires présentent les caractéristiques suivantes : un faible niveau de développement, une présence limitée de l'État, des économies historiquement liées à la contrebande et une faible légitimité accordée aux institutions. Pour ne pas se limiter aux approches exclusivement coercitives, il est essentiel de comprendre que, dans un grand nombre de ces territoires, l'implication dans des réseaux de trafic répond à des impératifs économiques, à des liens sociaux et à des formes culturelles de rapport à l'illégalité qui se sont consolidées au fil du temps.

C'est pourquoi les politiques publiques doivent accorder la priorité à des solutions de substitution durables en matière d'emploi et de revenus, au renforcement des économies locales légales, aux infrastructures et aux services essentiels, ainsi qu'aux mécanismes visant à instaurer la confiance entre les communautés et l'État. De même, toute stratégie en matière de sécurité devrait intégrer des approches différenciées dans les contextes côtiers et insulaires, en tenant compte des particularités sociales, culturelles et économiques qui favorisent la tolérance à l'égard des activités liées au trafic de drogue ou leur normalisation.

NOTES

- 1 Portal Portuario, *Desarticulan a organización criminal internacional que movía droga por vía marítima entre Chile y Europa*, 27 mai 2024, <https://portalportuario.cl/desarticulan-a-organizacion-criminal-internacional-que-movia-droga-por-via-maritima-entre-chile-y-europa/>.
- 2 Agence nationale de lutte contre la drogue (SENAD), Paraguay, X, https://x.com/senad_paraguay/status/1812896428919841025.
- 3 InSight Crime, *El narcotraficante de Surinam que siempre se escapa de la justicia*, 13 mars 2024, <https://insightcrime.org/es/noticias/narcotraficante-surinam-elude-justicia-una-otra-vez/>.
- 4 CARICOM IMPACS, Expertise France, FRONTEx et InSight Crime, *Redes criminales y rutas del Caribe a Europa: Un análisis en profundidad del tráfico de cocaína y otras actividades ilícitas*, mars 2025, <https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2026/04/Redes-criminales-y-rutas-del-caribe-a-Europa.pdf>.
- 5 EUDA, *Seaports: monitoring the EU's floodgates for illicit drugs*, 25 juin 2025, https://www.euda.europa.eu/publications/joint-publications-including-eu-drug-markets/seaports-monitoring-eu-floodgates-illicit-drugs_en.
- 6 CIMCON, *Informe anual sobre el tráfico marítimo de drogas 2024*, <https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/Informe%20Anual%20de%20Narcotr%C3%A1fico%202024.pdf>.
- 7 Entretien en ligne avec un(e) analyste, 4 mai 2025.
- 8 ONUDC, Rapport mondial sur les drogues 2024, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR_2024/languages/2412382F.pdf.
- 9 *El País*, *La UE alerta de que la gran disponibilidad de cocaína aumenta su consumo*, 5 juin 2025, <https://elpais.com/sociedad/2025-06-05/la-ue-alerta-de-que-la-gran-disponibilidad-de-cocaína-esta-aumentando-su-consumo.html>.
- 10 EUDA, *Cocaïne : situation actuelle en Europe*, Rapport européen sur les drogues 2025, https://www.euda.europa.eu/publications/european-drug-report/2025/cocaine_fr#0-level-2.
- 11 Observatoire français des drogues et des tendances addictives, *Cocaïne et crack - Synthèse des connaissances*, <https://www.ofdt.fr/cocaine-et-crack-synthese-des-connaissances-1728> ; Représentant du gouvernement fédéral chargé des questions de toxicomanie et de drogues, « Forte augmentation des saisies de cocaïne en Allemagne et hausse de la consommation : agir dès maintenant au moyen d'aides coordonnées » (en allemand), 12 décembre 2024. <https://www.bundesdrogenbeauftragter.de/presse/detail/reitox-bericht-2024/>.
- 12 Silvia Cristina Mantilla, *Seguridad y tráfico de drogas en el Caribe: geopolítica, integración regional y otros dilemas asociados*, *Papel Político*, vol. 16, n.º 1, 2011, p. 269.
- 13 L'Ejército Gaitanista de Colombia (EGC), communément appelé « Clan del Golfo » ou « Autodefensas Gaitanistas de Colombia » (AGC), est actuellement la plus grande et la plus puissante organisation armée illégale de Colombie. Elle possède une structure narco-paramilitaire et exerce une grande influence dans l'Urabá, le Chocó et 15 autres régions, notamment dans le trafic de drogue et le contrôle territorial.
- 14 Leonardo González Perafán, *El Clan del Golfo/EGC: expansión territorial y redes con la mafia internacional*, Instituto de Estudios para el Desarrollo y la Paz, avril 2026, <https://indepaz.org.co/wp-content/uploads/2026/04/El-Clan-del-Golfo-EGC-expansion-territorial-y-redes-con-la-mafia-internacional.pdf>.
- 15 *Perspectiva criminológica, Aumentan incautaciones de cocaína en 2025 y evidencian cambios en rutas del narcotráfico*, 6 mai 2026 », <https://criminologiacr.com/2026/05/06/aumentan-incautaciones-de-cocaína-en-2025-y-evidencian-cambios-en-rutas-del-narcotráfico/> ; José González Pinilla, *Panamá supera las 34 toneladas de droga incautadas en lo que va de 2026*, *La Prensa*, <https://www.prensa.com/judiciales/panama-supera-las-34-toneladas-de-droga-incautadas-en-lo-que-va-de-2026/>.

- 16 Jeremy McDermott et Steven Dudley, *GameChangers 2024: Redes globales de cocaína y Trump 2*, Insight Crime, 6 janvier 2025, <https://insightcrime.org/es/noticias/gamechangers-2024-redes-mundiales-cocaina-trump>.
- 17 ONUDC, *Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2024: Colombia*, juin 2026, https://www.unodc.org/rocol/uploads/documents/2026/InformeCC2024/Monitoreo_de_Cultivos_de_Coca_2024.pdf.
- 18 *Ibid.*
- 19 Sergio Uribe, *Evolución de los cultivos de coca en Colombia: 1986-2017*, Razón Pública, 11 mars 2019, <https://razonpublica.com/evolucion-de-los-cultivos-de-coca-en-colombia-1986-2017/> ; Hernado Zuleta, *Coca, Cocaína y Violencia*. Bogotá. Universidad de los Andes, 2022.
- 20 *Ibid.*
- 21 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 5, mai 2025, en ligne ; entretien avec l'universitaire n° 5, mai 2025, en présentiel, Santa Marta ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 22 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 3, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 4, mai 2025, en ligne ; Luis Fernando Trejos, *Narcotráfico en la región Caribe*, Fondation Friedrich Ebert, février 2017, <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/13202.pdf>.
- 23 Entretien avec l'analyste n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec l'analyste n° 4, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 2, mai 2025, en ligne ; entretien avec l'universitaire n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 4, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 24 Andrés Dávila, Gustavo Salazar et Alexander Gonzales. *El conflicto en contexto: un análisis de las regiones suroriental y suroccidental colombianas, 1998-2016*. Bogotá. Pontificia Universidad Javeriana, 2018.
- 25 Fondation Ideaz para la Paz, *La crisis de la coca en Putumayo*, février 2025, https://storage.ideaspaz.org/documents/fip_fescol_cocaputumayo_final04.pdf.
- 26 Jesús Blanquicet, *¿Por qué no cesa el recrudecimiento del conflicto en el sur de Bolívar?*, *El Tiempo*, 6 février 2024, <https://www.eltiempo.com/justicia/conflicto-y-narcotrafico/sur-de-bolivar-por-que-no-cesa-el-recrudecimiento-del-conflicto-en-esa-zona-852020>.
- 27 PARES, *Coca y oro: los combustibles del conflicto armado en el Bajo Cauca Antioqueño*, 2024, <https://www.pares.com.co/coca-y-oro-los-combustibles-del-conflicto-armado-en-el-bajo-cauca-antioqueno/>.
- 28 ONUDC, *Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2023: Colombia*, février 2025, https://biesimci.org/fileadmin/2025/documentos/Informe_de_Monitoreo.pdf.
- 29 Entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 10, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec l'analyste n° 1, mai 2025, en ligne.
- 30 Ricardo Monsalve, *¿Por qué los narcos marcan la droga que exportan?*, *El Colombiano*, 2 juin 2017, <https://www.elcolombiano.com/colombia/cocaina-marcada-por-narcos-GE6655329>.
- 31 International Crisis Group, *Raíces profundas: coca, erradicación y violencia en Colombia*, 26 février 2021, <https://www.crisisgroup.org/es/latin-america-caribbean/andes/colombia/87-deeply-rooted-coca-eradication-and-violence-colombia>.
- 32 Ministère de la justice et du droit et ONUDC, *Informe de monitoreo de cultivos ilícitos 2023*, https://biesimci.org/fileadmin/2025/documentos/Informe_de_Monitoreo.pdf.
- 33 Laura Atuesta, *La violencia relacionada con los mercados de droga. El caso colombiano*, Ana Arjona, Lucas Marín-Llanes et María Alejandra Vélez, *Del cultivo al consumo: Debates sobre narcotráfico, violencia y política de drogas en Colombia*, Bogotá, Ediciones Uniandes, 2026.
- 34 Estefanía Ciro et Lucas Marín, *Las regulaciones armadas de los mercados de pasta base de coca, cocaína y cannabis en Colombia: recomendaciones de política*, Ana Arjona, Lucas Marín-Llanes et María Alejandra Vélez, *Del cultivo al consumo: Debates sobre narcotráfico, violencia y política de drogas en Colombia*, Bogotá, Ediciones Uniandes, 2026.
- 35 Mi Putumayo Noticias, *En Putumayo, ubicada y destruida refinería ilegal de combustible*, 10 février 2025, <https://miputumayo.com.co/2025/02/10/en-putumayo-ubicada-y-destruida-refineria-ilegal-de-combustible/>.
- 36 Rutas del Conflicto, Juan Carlos Granados Tuta, *La sofisticada estrategia para lavar la extracción ilícita de oro en Bajo Cauca*, 5 juillet 2024, <https://rutasdelconflicto.com/notas/la-sofisticada-estrategia-lavar-la-extraccion-ilicita-oro-cauca>.
- 37 Julie González Ortega, *Minería ilegal, la actividad que afecta a 17 municipios en Bolívar*, *El Universal*, 29 décembre 2024, <https://www.eluniversal.com.co/regional/bolivar/2024/12/29/mineria-ilegal-la-actividad-que-afecta-a-17-municipios-en-bolivar/>.
- 38 *La Razón*, *Policía identifica 71 minas ilegales en Córdoba*, 12 juillet 2024, <https://larazon.co/policia-identifica-71-minas-ilegales-en-cordoba/>.
- 39 José Carlos Cueto, *Violencia en el Catatumbo: por qué es clave esta rica región en Colombia que se disputan el ELN y disidencias de las FARC y que desató una crisis humanitaria*, BBC Mundo, 24 janvier 2025, <https://www.bbc.com/mundo/articulos/cwyev560zgx0>.
- 40 Ministère de la justice et du droit et ONUDC, *Informe de monitoreo de cultivos ilícitos 2023*, https://biesimci.org/fileadmin/2025/documentos/Informe_de_Monitoreo.pdf.

- 41 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 7, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 8, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 42 International Crisis Group, *La incógnita de la "paz total": qué hacer con los gaitanistas*, mars 2024, <https://www.crisisgroup.org/es/latin-america-caribbean/andes/colombia/105-unsolved-crime-total-peace-dealing-colombias-gaitanistas> ; PARES, *Alerta en el Bajo Cauca ¿El retorno de los Caparros?*, septembre 2024 <https://www.pares.com.co/post/alerta-en-el-bajo-cauca-el-retorno-de-los-caparros>.
- 43 Andrés Aponte et al., *¿Por qué es tan difícil negociar con el ELN? Una mirada regionalmente diferenciada*, CINEP, <https://cinep.org.co/publicaciones/producto/por-que-es-tan-dificil-negociar-eln-documento-ocasional/> ; Luis Fernando Trejos Rosero, Andrés Aponte et Charles Larratt-Smith, *Hasta que llegó la tempestad: la nueva guerra en el Catatumbo*, La Silla Vacía, 17 janvier 2025, <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-de-la-paz/hasta-que-llego-la-tempestad-la-nueva-guerra-en-el-catatumbo/>.
- 44 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 45 Entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 3, mai 2025, en présentiel, Carthagène.
- 46 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 1, mai 2025, en ligne.
- 47 Entretien avec l'analyste n° 2, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 48 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 1, mai 2025, en ligne.
- 49 Entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 50 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 51 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 52 Oscar Cuello, *Policía incauto 285 kilos de cocaína en aguas de Moñitos, Córdoba*, *El Heraldo*, 22 octobre 2022, <https://www.elheraldo.co/cordoba/2022/10/22/policia-incauto-285-kilos-de-cocaína-en-aguas-de-monitos-cordoba/>.
- 53 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 54 *Ibid.*
- 55 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 3, mai 2025, en présentiel, Carthagène.
- 56 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 57 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 3, mai 2025, en présentiel, Carthagène.
- 58 Maria Victoria Bustamante, *Hallan en San Onofre, Sucre, una caleta con más de 3 toneladas de cocaína*, *El Heraldo*, 30 octobre 2024, <https://www.elheraldo.co/sucre/2024/10/30/hallan-en-san-onofre-sucre-una-caleta-con-mas-de-3-toneladas-de-cocaína/>.
- 59 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 2, mai 2025, en ligne.
- 60 Víctor Barrera, *Paramilitares o no. Esa es la cuestión*. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia, 2020.
- 61 Entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 3, mai 2025, en présentiel, Carthagène.
- 62 Entretien avec l'analyste n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec l'universitaire n° 14, mai 2025, en ligne.
- 63 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 64 Entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 1, mai 2025, en ligne.
- 65 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 66 Laura Ardila, *Los líderes y todo el mundo, están bajo fuego y Uré*, La Silla Vacía, 29 juillet 2018, <https://www.lasillavacia.com/silla-nacional/caribe/los-lideres-y-todo-el-mundo-estan-bajo-fuego-en-ure/>.
- 67 Entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 1, mai 2025, en ligne ; PARES, *Coca y oro: los combustibles del conflicto armado en el Bajo Cauca Antioqueño*, 2024,

<https://www.pares.com.co/coca-y-oro-los-combustibles-del-conflicto-armado-en-el-bajo-cauca-antioqueno/>.

- 68 Entretien avec le (la) représentant(e) des forces de l'ordre n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería ; Francisco Javier Barrios, *Gobierno instaló base militar para lucha contra el narcotráfico en San Onofre (Sucre)*, *El Tiempo*, 2 janvier 2024, <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/en-sucre-gobierno-instalo-base-militar-para-la-lucha-contra-el-narcotrafico-840840>.
- 69 Entretien avec l'universitaire n° 14, mai 2025, en ligne.
- 70 Un *go fast* est une embarcation très performante et très rapide, qui mesure souvent plus de 8 mètres et qui est conçue pour planer sur l'eau. Les *go fast* sont couramment utilisés par les organisations se livrant au trafic maritime de drogues. Ils ont une coque étroite et sont équipés de moteurs hors-bord ou de moteurs installés à l'intérieur de l'embarcation qui sont très puissants.
- 71 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 2, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 72 Entretien avec l'analyste n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 3, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec l'universitaire n° 14, mai 2025, en ligne ; entretien avec l'universitaire n° 16, mai 2025, en présentiel, Barranquilla.
- 73 Luis Fernando Trejos, *Narcotráfico en la región Caribe*, Friedrich Ebert Stiftung, février 2017, <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/13202.pdf>
- 74 International Crisis Group, *La incógnita de la "paz total": qué hacer con los gaitanistas*, 19 mars 2024, <https://www.crisisgroup.org/es/latin-america-caribbean/andes/colombia/105-unsolved-crime-total-peace-dealing-colombias-gaitanistas>.
- 75 Reynell Badillo-Sarmiento et Luis Trejos-Rosero, *Sustaining criminal governance with fear: The use of extra-lethal violence to regulate community life*, *Journal of Latin American Studies*, 56, 4 (2024).
- 76 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 7, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 77 Jose David Rodríguez, *Sur de Bolívar teme convertirse en otro Catatumbo por nueva guerra del ELN con el Clan del Golfo*, Infobae, 21 mars 2025, <https://www.infobae.com/colombia/2025/03/31/sur-de-bolivar-teme-convertirse-en-otro-catatumbo-por-nueva-guerra-del-eln-con-el-clan-del-golfo/>.
- 78 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 1, mai 2025, en présentiel, Montería ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 14, mai 2025, en ligne.
- 79 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 3, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec l'universitaire n° 14, mai 2025, en ligne ; Force aérospatiale colombienne, *459 kilogramos de cocaína fueron incautadas sobre el río Magdalena*, 24 mars 2024, <https://www.fac.mil.co/es/noticias/459-kilogramos-de-cocaína-fueron-incautadas-sobre-el-río-magdalena>.
- 80 Entretien avec l'universitaire n° 14, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 5, mai 2025, en ligne.
- 81 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 5, mai 2025, en ligne.
- 82 Entretien avec l'universitaire n° 14, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 4, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 5, mai 2025, en ligne.
- 83 Entretien avec l'universitaire n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec l'universitaire n° 2, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 4, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 5, mai 2025, en ligne.
- 84 Entretien avec l'universitaire n° 2, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec l'universitaire n° 3, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 4, mai 2025, en ligne.
- 85 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 4, mai 2025, en ligne ; entretien avec l'universitaire n° 19, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 22, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 86 Entretien avec l'universitaire n° 3, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 5, mai 2025, en ligne.
- 87 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 3, mai 2025, en présentiel, Barranquilla.
- 88 Lara Loaiza y Henry Shuldiner, *Grandes grupos criminales se disputan corredores clave en Colombia*, InSight Crime, 27 février 2025, <https://insightcrime.org/es/noticias/grandes-grupos-criminales-se-disputan-corredores-clave-en-colombia/>.
- 89 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 7, mai 2025, en présentiel, Montería.
- 90 Entretien avec l'universitaire n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec l'universitaire n° 2, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 4, mai 2025, en ligne.
- 91 Entretien avec l'universitaire n° 4, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec l'analyste n° 6, juin 2025, en présentiel, Bogotá.
- 92 Entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 3, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 4, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 93 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la)

- représentant(e) de la société civile n° 4, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 94 Julián Ríos, *Viaje al epicentro de la guerra entre ELN y Frente 33: así está Catatumbo hoy*, *El Espectador*, 22 mai 2025, <https://www.elespectador.com/colombia-20/paz-y-memoria/petro-y-catatumbo-asi-se-vive-hoy-la-guerra-entre-eln-y-frente-33-de-disidencias-viaje-a-tibu-en-video/>.
- 95 Entretien avec l'universitaire n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 3, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 96 Entretien avec l'universitaire n° 1, mai 2025, en ligne ; entretien avec l'universitaire n° 3, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 5, mai 2025, en ligne ; Beatriz Valdés, *Las autodefensas ganan territorio y aumentan los ataques en la Sierra mientras se anuncian diálogos*, *Consonante*, 25 septembre 2023, <https://consonante.org/noticia/las-autodefensas-ganan-territorio-y-aumentan-los-ataques-en-la-sierra-mientras-se-anuncian-dialogos/>.
- 97 Entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 3, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 4, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 98 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 17, mai 2025, en ligne.
- 99 Entretien avec l'analyste n° 5, en ligne ; entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 6, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 100 Entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 25, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 101 Darío Brooks, *Cómo opera la mafia albanesa en América Latina y hasta dónde llegan sus tentáculos*, *BBC*, 15 novembre 2022, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-63579332>.
- 102 Jaime Flórez, *Negocios, fiestas y escondites: la temida mafia italiana extiende su presencia en Colombia*, *Vorágine*, 20 juillet 2025, <https://voragine.co/historias/investigacion/negocios-fiestas-y-escondites-la-temida-mafia-italiana-extiende-su-presencia-en-colombia/>.
- 103 *Ibid.*
- 104 Danna Valeria Figueroa Rueda, *Luigi Belvedere, el 'narco invisible' que usó restaurantes en Cartagena para traficar cocaína a Europa*, *El Tiempo*, 9 juillet 2025, <https://www.eltiempo.com/justicia/cortes/luigi-belvedere-el-narco-invisible-que-uso-restaurantes-en-cartagena-para-traficar-cocaína-a-europa-3470561>.
- 105 Wendy Yoana Mambuscay Giraldo, *Se revelan detalles del capo de la 'Ndrangheta, detenido en Barranquilla tras cinco años de fuga*, *El País*, 13 décembre 2024, <https://www.elpais.com.co/colombia/se-revelan-detalles-del-capo-de-la-ndrangheta-detenido-en-barranquilla-tras-cinco-anos-de-fuga-1341.html>.
- 106 Gustavo Montes Arias, *Mafia italiana en Colombia: estos son los cinco capos capturados en los últimos años*, *El Espectador*, 15 juillet 2025, <https://www.elespectador.com/judicial/mafia-italiana-en-colombia-estos-son-los-cinco-capos-capturados-en-los-ultimos-anos/>.
- 107 Sebastián Vargas Rueda, *Cayó en Colombia el principal enlace del Cartel de los Balcanes en Latinoamérica: estaba relacionado con el Clan del Golfo*, *Infobae*, 28 février 2025, <https://www.infobae.com/colombia/2025/02/28/cayo-en-colombia-el-principal-enlace-del-cartel-de-los-balcanes-en-latinoamerica-asi-fue-el-operativo-para-dar-con-mou-y-su-relacion-con-el-clan-del-golfo/>.
- 108 DW, *Colombia anuncia captura de supuesto capo de mafia italiana*, 10 août 2025, <https://www.dw.com/es/colombia-anuncia-captura-de-supuesto-capo-de-mafia-italiana/a-73586716>.
- 109 INVEMAR, *Rapport sur l'état des milieux marins et côtiers en Colombie*, 2025.
- 110 CIMCON, *Dinámica del narcotráfico marítimo en Colombia y la región*, 2017, <https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/Informe%20CIMCON%202017.%20Din%C3%A1mica%20del%20Narcotr%C3%A1fico%20Mar%C3%ADtimo%20en%20Colombia%20y%20la%20Regi%C3%B3n.pdf>.
- 111 CIMCON, *Modalidades del tráfico de drogas marítimo, fluvial y portuario*, 2024, https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/CAT%C3%81LOGO%20DE%20MODALIDADES%202024_comprimido.pdf.
- 112 *Ibid.*
- 113 Sergio Saffon, *Embarcaciones no tripuladas e innovaciones químicas: estrategias más recientes de los narcotraficantes latinoamericanos*, *InSight Crime*, 22 juillet 2024, <https://insightcrime.org/es/noticias/entrevistas/embarcaciones-no-tripuladas-innovaciones-quimicas-estrategias-recientes-narcotraficantes-latinoamericanos/>.
- 114 Inspection générale des transports, *Boletín estadístico, Tráfico portuario en Colombia*, 25 février 2025 https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2025/marzo/puertos_06/BOLETIN-ESTADISTICO-TRAFICO-PORTUARIO-EN-COLOMBIA-ENERO-A-DICIEMBRE-2024.pdf.
- 115 David Garzón, *Colombia movilizó 45,3 millones de toneladas de carga en sus puertos en el primer trimestre de 2025*, *Infobae*, 7 juin 2025, <https://www.infobae.com/colombia/2025/06/07/colombia-movilizo-453-millones-de-toneladas-de-carga-en-sus-puertos-en-el-primer-trimestre-de-2025>.
- 116 *Ibid.*
- 117 *Ibid.*

- 118 La Silla Vacía, *¿El modelo de concesiones es bueno para los puertos?*, 15 février 2024.
- 119 La loi n° 1.ª de 1991 (Statut des ports maritimes, 10 janvier 1991, Journal officiel n° 39.626) est une loi nationale de portée générale qui a profondément restructuré le système portuaire colombien. Les principaux changements étaient au nombre de trois : 1) la liquidation de Colpuertos, entreprise publique qui monopolisait depuis 1959 la gestion des cinq principaux ports du pays (Buenaventura, Carthagène, Santa Marta, Barranquilla et Tumaco) ; 2) la mise en place d'un modèle de concessions accordées à des sociétés portuaires mixtes ou privées, l'État se réservant les fonctions de planification, de régulation et d'inspection par l'intermédiaire de l'Inspection générale des ports ; et 3) l'ouverture du secteur aux investissements privés, dans le cadre de l'ouverture économique impulsée par le gouvernement Gaviria. Le texte intégral de la loi est disponible sur le portail réglementaire de la fonction publique : <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=67055>.
- 120 Voir Puerto Antioquia, <https://puertoantioquia.com.co/>.
- 121 El Colombiano, *Se fija la fecha oficial: el puerto de Antioquia entrará en servicio el 1 de noviembre*, 17 juillet 2025, <https://www.elcolombiano.com/negocios/puerto-antioquia-operaciones-1-noviembre-2025-EM28178408>.
- 122 Comme les zones de culture de la coca situées dans le sud du Córdoba, dans le Bajo Cauca et dans l'ouest de l'Antioquia.
- 123 Entretien avec l'universitaire n° 2, mai 2025, en présentiel, Barranquilla ; entretien avec l'universitaire n° 5, mai 2025, en présentiel, Santa Marta.
- 124 Entretien avec un(e) analyste, 1^{er} mai 2025, en ligne ; entretien avec un(e) représentant(e) des forces de l'ordre, 1^{er} mai 2025, en ligne.
- 125 Luis Fernando Trejos y Reynell Badillo, *Así se mueve el narcotráfico en el Caribe colombiano*, La Silla Vacía, 2022, <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-de-la-paz/asi-se-mueve-el-narcotrafico-en-el-caribe-colombiano/>.
- 126 CIMCON, *Estudio de caso de narcotráfico marítimo ECN 14 - 2025 – El puerto de Cartagena y Santa Marta en la lucha del narcotráfico marítimo*, 2025, <https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/ECN%2014%20CMCON%202025%20-%20EL%20PUERTO%20DE%20CARTAGENA%20Y%20SANTA%20MARTA%20EN%20LA%20LUCHA%20DEL%20NARCOTR%C3%81FICO%20MAR%C3%8DTIMO.pdf>.
- 127 *Ibid.*
- 128 Voir le Grand Port de Carthagène, *Quiénes somos*, <https://www.puertocartagena.com/es/nosotros/quienes-somos>.
- 129 *El Espectador*, *Puerto de Cartagena: 30 años al servicio del progreso de la región del Caribe*, 28 avril 2024, <https://www.elespectador.com/contenido-patrocinado/puerto-de-cartagena-30-anos-aportando-al-progreso-de-la-region-caribe/>.
- 130 Legiscomex, *Los principales puertos colombianos tienen conexión con cinco puertos franceses*, <https://www.legiscomex.com/Documentos/PERFIL-COMERCIAL-FRANCIA-RUTAS-MARITIMAS-COLOMBIA>.
- 131 *Diario del Puerto*, *Cartagena se alía con cuatro puertos europeos para lograr operativas más sostenibles*, 26 avril 2024, <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/cartagena-se-alia-con-cuatro-puertos-europeos-para-lograr-operativas-mas-sostenibles-PO19358043#> ; voir Kokargo, Port Carthagène (Colombie), <https://kokargo.com/puerto-de-cartagena/>.
- 132 Demande d'information adressée au Ministère colombien de la défense.
- 133 Entretien avec l'analyste n° 1, mai 2025, en ligne.
- 134 *Ibid.*
- 135 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 5, mai 2025.
- 136 Focus Noticias, *Capturado alias «EL GORDO». El poderoso narcotraficante de Albania será extraditado a Francia*, YouTube, 26 août 2023, <https://www.youtube.com/watch?v=LbUIJRWcoaQ>.
- 137 Entretien avec un(e) universitaire, 19 mai 2025, en ligne.
- 138 Entretien avec un(e) universitaire, 5 mai 2025, en présentiel, Santa Marta.
- 139 OCCRP, *Barcos pesqueros y cargueros: cómo circula la cocaína colombiana por el mundo*, 29 mai 2024, <https://www.occrp.org/es/proyecto/narcofiles-el-nuevo-orden-criminal/barcos-pesqueros-y-buques-de-carga-como-viaja-la-cocaina-colombiana-por-el-mundo>.
- 140 Entretien avec un(e) représentant(e) des forces de l'ordre, 3 mai 2025, en personne, Carthagène.
- 141 Alejandro Blanco, *Barranquilla es una de las ciudades más violentas de América Latina*, La Silla Vacía, 27 janvier 2025, <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-social/barranquilla-es-una-de-las-ciudades-mas-violentas-de-america-latina/>.
- 142 *Ibid.*
- 143 *El Espectador*, *La crisis de violencia y crueldad que azota a Santa Marta, donde llegó Gustavo Petro*, 9 mai 2024, <https://www.elespectador.com/colombia-20/conflicto/crisis-en-santa-marta-por-enfrentamientos-homicidios-y-torturas-esto-le-piden-a-petro/>.
- 144 CIMCON, *Catálogo de modalidades del narcotráfico marítimo*, 2024, https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/CAT%C3%81LOGO%20DE%20MODALIDADES%202024_comprimido.pdf.
- 145 *Ibid.*
- 146 Entretien avec l'analyste n° 1, mai 2025, en ligne.
- 147 *Ibid.*
- 148 Comunidad Andina, *Rapport annuel sur le mouvement de conteneurs dans la Communauté andine 2023*, <https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE1039.pdf>.
- 149 *Ibid.*

- 150 Caracol Noticias, *La policía descubrió más de una tonelada de cocaína en un cargamento de frutas en el puerto de Cartagena*, 3 février 2025, <https://caracol.com.co/2025/02/03/policia-hallo-mas-de-una-tonelada-de-cocaina-en-cargamento-de-frutas-en-el-puerto-de-cartagena/>.
- 151 Asociación de Bananeros de Colombia, Rapport sur la durabilité de la banane en Colombie 2024, <https://augura.com.co/wp-content/uploads/Informe-de-sostenibilidad-banano-de-colombia-v3-1.pdf>.
- 152 *El Colombiano*, *Las exportaciones de plátanos repuntaron en el primer semestre de 2025*, 15 septembre 2025, <https://www.elcolombiano.com/negocios/balance-exportaciones-de-banano-colombiano-2025-LO29140579>.
- 153 Swissinfo, *La policía colombiana ha incautado más de 2,4 toneladas de coca impregnada de carbón*, 15 décembre 2023, <https://www.swissinfo.ch/spa/la-polic%C3%ADa-incaut%C3%B3-en-colombia-m%C3%A1s-de-2-4-toneladas-de-coca-impregnada-en-carb%C3%B3n/49064308>.
- 154 SKULD, Rapport sur le trafic de drogue en Colombie, 2024, <https://www.skuld.com/contentassets/cf75aac9ec304a6ab62653f0226114b4/drugs-report-colombia-2024.pdf>.
- 155 Voir le site sur le transport du charbon (en espagnol), <https://carbon-unilibre.webnode.com.co/transporte-del-carbon/>.
- 156 *Ibid.*
- 157 *Ibid.*
- 158 CIMCON, *Narcotráfico marítimo bajo la técnica "parásito"*, 2022, <https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/ECN%2016%20CMCON%202022%20-%20Narcotr%C3%A1fico%20mar%C3%ADtimo%20bajo%20la%20t%C3%A9cnica%20%E2%80%9CPar%C3%A1sito%E2%80%9D%20amenaza%20constante%20de%20las%20OCT.pdf>.
- 159 Ashley Pechinski, *Cargueros transatlánticos transportan droga a espaldas de la tripulación*, InSight Crime, août 2021, <https://insightcrime.org/es/noticias/cargueros-transatlantico-llevan-droga-tripulacion-entere/>.
- 160 *Ibid.*
- 161 Entretien avec l'universitaire n° 4, mai 2025, en ligne ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 3, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 162 EartRights International, *Doe v. Chiquita Brands International: Un veredicto histórico para las víctimas en Colombia*, <https://earthrights.org/case/doe-v-chiquita-brands-international-es/>.
- 163 EartRights International, *Continúa la apelación de Chiquita Brands*, 30 janvier 2026, https://earthrights.org/media_release/continua-la-apelacion-de-chiquita-brands/.
- 164 Entretien avec un(e) fonctionnaire, 6 mai 2025, Riohacha.
- 165 *El Tiempo*, *La Marina encuentra el primer semisumergible sin tripulación que habría sido utilizado para el tráfico de drogas en el Caribe por el Clan del Golfo*, 2 juillet 2025, <https://www.eltiempo.com/justicia/conflicto-y-narcotrafico/incautan-narcosubmarino-no-tripulado-usado-por-narcos-para-pruebas-en-el-mar-caribe-seria-del-clan-del-golfo-3468459>.
- 166 Entretien avec un(e) représentant(e) des forces de l'ordre, 12 mai 2025 ; entretien avec un(e) universitaire, 19 mai 2025.
- 167 Lina Muñoz, *En operación conjunta en La Guajira interceptan lancha con 24 millones de dólares en cocaína*, Infobae, 29 mai 2025, <https://www.infobae.com/colombia/2025/05/29/en-operacion-conjunta-en-la-guajira-interceptan-lancha-con-24-millones-de-dolares-en-cocaina>.
- 168 Lina Britto, *El Boom de la marihuana: Auge y caída del primer paraíso de las drogas en Colombia*. Bogotá. Crítica – Universidad de los Andes, 2022.
- 169 Santiago González-Plazas, *Pasado y presente del contrabando en La Guajira: enfoques del fenómeno de la ilegalidad en la región*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2008.
- 170 Entretien avec un(e) analyste, le 1^{er} mai 2025, en ligne ; entretien avec un(e) représentant(e) de la société civile, le 1^{er} mai 2025, en ligne ; entretien avec un(e) fonctionnaire, 6 mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 171 Entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 24, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 172 Entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 25, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 173 Entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 23, mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 174 *Ibid.*
- 175 Entretien avec un(e) universitaire, 28 juillet 2025, en ligne.
- 176 Entretien avec le (la) fonctionnaire de l'institution n° 13, mai 2025, en présentiel, Barranquilla.
- 177 Gouvernement colombien, Politique nationale en matière de drogues 2023-2033, 2023, <https://www.minjusticia.gov.co/Sala-de-prensa/Documents/Política%20Nacional%20de%20Drogas%202023-2033%20%27Sembrando%20vida,%20desterramos%20el%20narcotráfico%27.pdf>.
- 178 *Ibid.*
- 179 Radio Nacional de Colombia, *El Gobierno del Cambio alcanza cifras históricas en incautaciones de cocaína*, 14 septembre 2025, <https://www.radionacional.co/actualidad/incautacion-de-cocaina-cifras-historicas-del-gobierno-del-cambio>.
- 180 La Silla Vacía, *Detector: los resultados obtenidos por Petro en materia de incautaciones de cocaína son engañosos*, 24 juin 2025, <https://www.lasillavacia.com/detector-de-mentiras/engano/detector-logro-de-petro-en-incautaciones-de-cocaina-es-enganoso>.
- 181 *Ibid.*
- 182 Ministère de la justice et du droit et ONUDC, *Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2023 – Resumen ejecutivo*, 2025, https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia_monitoreo_2023.pdf.
- 183 *El Nuevo Siglo*, *Petro ratifica interdicción para combatir el narcotráfico*, 19 décembre 2022, <https://www.elnuevosiglo.com.co/politica/petro-ratifica-interdccion-para-combatir-el-narcotrafico>.

- 184 Présidence de la République, *Voy a cambiar radicalmente la gestión de los puertos: presidente Petro*, mai 2025, <https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/Cambiare-radicalmente-la-administracion-de-los-puertos-presidente-Petro-250505.aspx>.
- 185 Département national de planification de la Colombie, *Política Portuaria Nacional: modernización y sostenibilidad de la actividad portuaria y su articulación con el territorio*, juillet 2023, <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4118.pdf>.
- 186 Cette stratégie a été mise en œuvre par l'Inspection générale des transports, la Direction nationale des impôts et des douanes, la Direction de la lutte contre la drogue de la police nationale et le Ministère du commerce, de l'industrie et du tourisme.
- 187 Inspection générale des transports de Colombie, *Colombia Portuaria 2023: estrategia gubernamental contra la ilegalidad en los puertos del país*, décembre 2023, <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2023/colombia-portuaria-2023-estrategia-gubernamental-frente-a-la-ilegalidad-en-los-puertos-del-pais>.
- 188 *Ibid.*
- 189 *Ibid.*
- 190 *El Tiempo*, *Proyecto clave contra el tráfico de drogas en los puertos del Atlántico espera aprobación de Dimar*, 27 février 2025, <https://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/proyecto-clave-contr-el-narcotrafico-en-puertos-del-atlantico-a-espera-de-aprobacion-de-dimar-3430715>.
- 191 Le cartel des Soles est un réseau composé de hauts responsables militaires et de fonctionnaires de l'État vénézuélien, dont les origines remontent aux années 1990, lorsque des officiers de la Garde nationale ont commencé à faciliter, contre rétribution, le transit de cocaïne. Au milieu des années 2000, diverses factions des forces de sécurité sont passées de l'extorsion des trafiquants de drogue à l'achat, au stockage et à la distribution directs de cocaïne, mettant ainsi en place une structure décentralisée composée de cellules infiltrées au sein des différentes composantes militaires. Il ne s'agit pas d'un cartel traditionnel caractérisé par sa hiérarchie, mais d'un réseau diffus opérant au sein de l'appareil d'État vénézuélien, dont les membres perçoivent des « taxes » sur des activités criminelles ou participent directement à des activités économiques illicites. En juillet 2025, il a été désigné comme organisation terroriste par le Département du trésor des États-Unis et en novembre de la même année, organisation terroriste étrangère par le Département d'État.
- 192 Entretien avec un(e) fonctionnaire, 17 mai 2025, en ligne ; Luis Fernando Trejos Rosero, Charles Larratt-Smith et Andrés F. Aponte González, *Una insurrección bipolar: el ELN en la frontera colombo-venezolana*, La Silla Vacía, 11 août 2021, <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-de-venezuela/una-insurgencia-bipolar-el-eln-en-la-frontera-colombo-venezolana/>.
- 193 Entretien avec un(e) fonctionnaire institutionnel(le), 7 mai 2025, en personne, Montería ; Alonso Moleiro, *Venezuela, de país de tránsito a productor de cocaína*, *El País*, 14 mars 2023, <https://elpais.com/internacional/2023-03-14/venezuela-de-pais-de-transito-a-productor-de-cocaina.html>.
- 194 Nelson Ricardo Matta Colorado, *Venezuela se convierte en productora de coca*, *El Colombiano*, 4 mai 2022, <https://www.elcolombiano.com/colombia/venezuela-de-ruta-de-paso-a-productor-de-cocaina-AC17376710>.
- 195 InSight Crime, *La revolución de la cocaína en Venezuela*, avril de 2022, <https://insightcrime.org/es/investigaciones/revolucion-cocaina-venezuela/>.
- 196 Entretien avec un(e) analyste, mai 2025, en ligne ; entretien avec un(e) représentant(e) des forces de l'ordre, mai 2025, en présentiel, Carthagène.
- 197 Entretien avec le (la) fonctionnaire n° 7, mai 2025 ; entretien avec le (la) fonctionnaire n° 8, mai 2025 ; entretien avec le (la) représentant(e) de la société civile n° 24, mai 2025.
- 198 Fernán E. González (dir. pub.), *¿Por qué es tan difícil negociar con el ELN? Una perspectiva regionalmente diferenciada*, CINEP, juin 2021, <https://cinep.org.co/publicaciones/producto/por-que-es-tan-dificil-negociar-eln-documento-ocasional/>.
- 199 Entretien avec l'analyste n° 6, mai 2025, en ligne.
- 200 *Ibid.*
- 201 Maricielo Grados Córdova, *Estados Unidos sanciona a una red que enviaba cocaína en "narcosubmarinos" desde Sudamérica*, Infobae, 6 juin 2025, <https://www.infobae.com/estados-unidos/2025/06/06/estados-unidos-sanciona-a-red-que-enviaba-cocaina-en-narcosubmarinos-desde-sudamerica/>.
- 202 Nicolás Maduro a invoqué des droits historiques et la nullité de l'arbitrage de Paris de 1899. En 2023-2024, le Gouvernement vénézuélien a appelé à la création de l'État du Guayana Esequiba par référendum, ce qui a exacerbé les tensions diplomatiques et militaires.
- 203 InSight Crime, *Tierra de nadie: cómo el narcotráfico se ha arraigado en el territorio en disputa del Esequibo*, 4 juin 2025, <https://insightcrime.org/es/investigaciones/como-narcotrafico-echo-raices-en-disputado-territorio-essequibo/>.
- 204 Rolando Rafael Barahona, *Las islas del Caribe, ruta del tráfico de drogas desde Venezuela*, *Revista Derrotero*, juillet-décembre 2023, <http://revistas.escuelanaval.edu.co/index.php/DERROTERO/article/view/288/250> ; CARICOM IMPACS, Expertise France, FRONTEx et InSight Crime, *Redes criminales y rutas del Caribe a Europa: Un análisis en profundidad del tráfico de cocaína y otras actividades ilícitas*, mars 2025, <https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2026/04/Redes-criminales-y-rutas-del-caribe-a-Europa.pdf>.
- 205 Salud Hernández-Mora, *Las vueltas que da la coca*, *El Mundo*, 6 janvier 2010, <https://www.elmundo.es/elmundo/2010/01/06/cronicasdesdelatinoamerica/1262745148.html> ; Christian

- Vianna de Azevedo, *El reemplazo de las redes colombianas por las redes venezolanas en el tráfico internacional de drogas en la frontera*, Real Instituto Elcano, 29 mars 2019, <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/el-reemplazo-de-las-redes-colombianas-por-las-venezolanas-en-el-narcotrafico-fronterizo-internacional/>.
- 206 Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants, *Over 3.3 tonnes of cocaine seized from Venezuelan fishing vessel off Canary Islands*, 11 décembre 2024, <https://maoc.eu/over-3-3-tonnes-of-cocaine-seized-from-venezuelan-fishing-vessel-off-canary-islands/>.
- 207 *Ibid.*
- 208 La « Grande Caraïbe » désigne ici la zone géographique et géopolitique qui englobe la mer des Caraïbes, ses îles (les Grandes et les Petites Antilles) et les zones côtières des pays voisins du continent américain, du Mexique jusqu'au Venezuela.
- 209 Andrés Sánchez Jabba, *Violencia y narcotráfico en San Andrés*, Documents de travail sur l'économie régionale, Banco de la República, 5 février 2013, https://d1b4gd4m8561gs.cloudfront.net/sites/default/files/publicaciones/archivos/dtser_181.pdf.
- 210 Duván Álvarez, *San Andrés figura entre las ciudades más violentas de toda Colombia*, *El Tiempo*, 12 octobre 2023, <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/san-andres-esta-entre-las-ciudades-con-mayor-indice-de-violencia-de-toda-colombia-815505>.
- 211 Mark Wilson, *Panamá se posiciona como puerto de salida de drogas hacia Europa*, InSight Crime, 3 décembre 2021, <https://insightcrime.org/es/noticias/panama-cobra-importancia-entrada-drogas-europa/>.
- 212 Henry Shuldiner, *Panamá y Costa Rica: pasos claves de cocaína hacia Europa*, 3 février 2022, <https://insightcrime.org/es/noticias/panama-costa-rica-pasos-claves-cocaina-europa/>.
- 213 Raquel Ballestin, *Panamá se convirtió en centro logístico de un supercartel del narcotráfico*, 9 décembre 2022, <https://insightcrime.org/es/noticias/panama-convirtio-centro-logistico-supercartel-narcotrafico/> ; Agence EFE, *La alta infiltración del narco en los puertos de Panamá, expuesta por el decomiso de cocaína, según un informe*, août 2025, <https://efe.com/mundo/2025-08-21/panama-puertos-infiltrados-narcotrafico-decomiso-cocaina-informe/>.
- 214 *Ibid.*
- 215 Entretien avec un(e) représentant(e) des forces de l'ordre, 12 mai 2025, en personne, Barranquilla ; entretien avec un(e) universitaire, 16 mai 2025, en personne, Barranquilla ; entretien avec un(e) universitaire, 19 mai 2025, en ligne ; entretien avec un(e) fonctionnaire, 22 mai 2025, en présentiel, Riohacha.
- 216 Entretien avec un(e) fonctionnaire de l'institution, 22 mai 2025, en personne, Riohacha.
- 217 Entretien avec un(e) responsable de l'institution, 22 mai 2025, en personne, Riohacha ; entretien avec un(e) représentant(e) de la société civile, 23 mai 2025, en personne, Riohacha ; *Listín Diario, Detenida una banda en España que introducía coca desde República Dominicana*, 13 mars 2023, <https://listindiario.com/las-mundiales/2023/03/13/766766/detenida-una-banda-en-espana-que-introducía-coca-desde-republica-dominicana>.
- 218 *El Nuevo Diario, Rafael Ynoa Santana (El Cojo) e Isidoro Rotestan Clase (El Men), las dos personas detenidas en el marco de la operación «Búfalo NK»*, 18 septembre 2024, <https://elnuevodiario.com.do/rafael-ynoa-santana-el-cojo-e-isidoro-rotestan-clase-el-men-los-dos-detenido-en-la-operacion-bufalo-nk>.
- 219 Parquet général de la République dominicaine, *Nueve acusados en la operación Búfalo NK se declaran culpables de los hechos que se les imputan*, 10 juillet 2025, <https://pgr.gob.do/nueve-imputados-en-operacion-bufalo-nk-se-declaran-culpables-de-los-hechos-imputados/>.
- 220 Marina Cavalari et al., *Balance de InSight Crime de incautaciones de cocaína de 2024*, InSight Crime, 7 mai 2025, <https://insightcrime.org/es/noticias/balance-insight-crime-incautaciones-cocaina-2024/>.
- 221 Sergio Saffon, *¿Qué se esconde tras el aumento de las incautaciones de cocaína en el Caribe francés?*, InSight Crime, 30 juillet 2024, <https://insightcrime.org/es/noticias/que-hay-detras-aumento-incautaciones-cocaina-caribe-frances/>.
- 222 Ministère de l'intérieur espagnol, *Operación conjunta de la Policía Nacional, la Policía Judicial de Portugal y la Agencia Tributaria: Intervenida en aguas próximas a Cabo Verde una tonelada de cocaína en un pesquero con destino a España*, 28 septembre 2023, <https://www.interior.gob.es/opencms/es/detalle/articulo/Intervenida-en-aguas-proximas-a-Cabo-Verde-una-tonelada-de-cocaina-en-un-pesquero-con-destino-a-Espana/>.
- 223 AFP, *La Armada francesa incauta más de seis toneladas de cocaína frente a las costas africanas*, *Barrons*, 16 mars 2025, <https://www.barrons.com/news/spanish/la-marina-francesa-se-incauta-de-mas-de-seis-toneladas-de-cocaina-cerca-de-las-costas-africanas-21d9445e>.



À PROPOS DE GLOBAL INITIATIVE

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) est un réseau mondial de plus de 800 experts à travers le monde. L'Initiative mondiale offre une plateforme pour promouvoir un débat plus approfondi et des approches innovantes comme fondements d'une stratégie mondiale inclusive contre la criminalité organisée.

www.globalinitiative.net