

## 04. ÉTANT DONNÉ QU'ILS SONT AUX FRONTIÈRES DES ZONES DE PRODUCTION DE COCAÏNE, LES PORTS DES ANTILLES FRANÇAISES ET DE LA GUYANE SONT-ILS DE FACTO DES ESPACES « POLYCRIMINELS » ?

APAM Vianney HOUETTE

Situés à proximité des principaux pays producteurs de cocaïne, les ports des Antilles et de la Guyane françaises occupent une position stratégique sur les routes transatlantiques du narcotraffic. Leur position géopolitique en a fait des zones de rebond naturelles vers le marché européen. Dans un contexte d'explosion simultanée de la production et de la demande de cocaïne, ces espaces se trouvent aujourd'hui au croisement d'organisations criminelles sud-américaines, locales et européennes, de plus en plus structurées et interconnectées. Le narcotraffic agit alors comme la colonne vertébrale de dérives multiples : violence, intrusion, corruption, trafics connexes, blanchiment... jusqu'à devenir le catalyseur d'un véritable écosystème criminel susceptible de défier l'État de droit. Dans ce contexte en pleine mutation, les spécificités géographiques, logistiques et les contraintes des ports ultramarins français font-elles de ces derniers des espaces "polycriminels" ?

### RÉSUMÉ

Les ports de Guyane et des Antilles françaises, situés à la croisée des routes maritimes et des trafics illicites (notamment de cocaïne), sont des cibles privilégiées pour les réseaux criminels transnationaux. Leur vulnérabilité – frontières poreuses, moyens de sûreté limités et dépendance au commerce maritime – favorise l'implantation d'activités illégales aux côtés des flux légaux.

Ce mémoire explore d'abord l'évolution de la criminalité portuaire en Europe, centrée sur le narcotraffic, ses méthodes (corruption, intrusions technologiques) et les failles institutionnelles qui la facilitent. Il analyse ensuite les réponses publiques : renforcement de la sûreté, coordination des acteurs et adaptation des outils juridiques et techniques.

La seconde partie étend cette analyse aux ports ultramarins, où l'isolement, les contraintes logistiques et les ressources restreintes aggravent les risques (trafics, corruption, violences). Le mémoire propose enfin des solutions pour reprendre le contrôle des espaces portuaires :

- Plans de sûreté adaptés aux spécificités locales,
- Gouvernance unifiée et coopération interservices,
- Sécurisation des systèmes d'information,
- Implication des acteurs privés pour un contrôle renforcé et homogène.

## RECOMMANDATIONS

1. Établir une stratégie nationale coordonnée, adaptée aux moyens disponibles, pour élever uniformément la sûreté de toute la chaîne logistique. Celle-ci doit s'appuyer sur un diagnostic complet et une approche sociale et territoriale, reconnaissant le lien entre précarité socio-économique et infiltration criminelle.
2. Adapter les politiques de sûreté et les ressources (humaines et matérielles) aux spécificités ultramarines. Cette approche devra intégrer leur dépendance vis-à-vis de la métropole, le renforcement des compétences des agents portuaires, la redondance des missions de surveillance et la sensibilité du contexte social.
3. Renforcer l'acculturation à la sûreté portuaire parmi les agents portuaires en augmentant la régularité et le niveau des formations dispensées par des organismes de sûreté habilités (OSH). Élever le niveau d'exigence des évaluations de sûreté portuaire (ESP) en s'appuyant sur les OSH.
4. Veiller à la disponibilité d'équipements adaptés et à la présence de capacités de formation et de maintenance locales. Ajuster les procédures douanières et portuaires.
5. Mener des enquêtes administratives pour tous personnels portuaires ayant accès aux zones d'accès restreint (ZAR), aux terminaux à conteneurs et aux sites identifiés comme sensibles. Renforcer ces enquêtes pour les postes stratégiques ou les personnels présentant des risques avérés.
6. Prévenir les risques de corruption et de compromission en généralisant la formation à la probité et à la déontologie. Mettre en place des mécanismes d'alerte, des procédures précisant les obligations et les sanctions applicables en cas de manquement, ainsi que de la désignation de référents déontologiques.
7. Renforcer la cybersécurité des systèmes d'information portuaires par un contrôle strict des accès, une sectorisation des données (principe du besoin d'en connaître), et la traçabilité des actions des opérateurs. Proposer une doctrine nationale incluant des audits réguliers, une supervision en temps réel des infrastructures critiques et des procédures d'alerte unifiées entre acteurs publics et privés.
8. Consolider la collaboration avec les opérateurs privés pour sécuriser la chaîne logistique portuaire, en sensibilisant les acteurs économiques, en mettant en place certifications et labellisations, en sécurisant les opérations de livraison/retrait de marchandises et en développant des canaux sécurisés de remontée d'informations pour détecter précocement les signaux faibles et risques potentiels.