RAND EUROPE





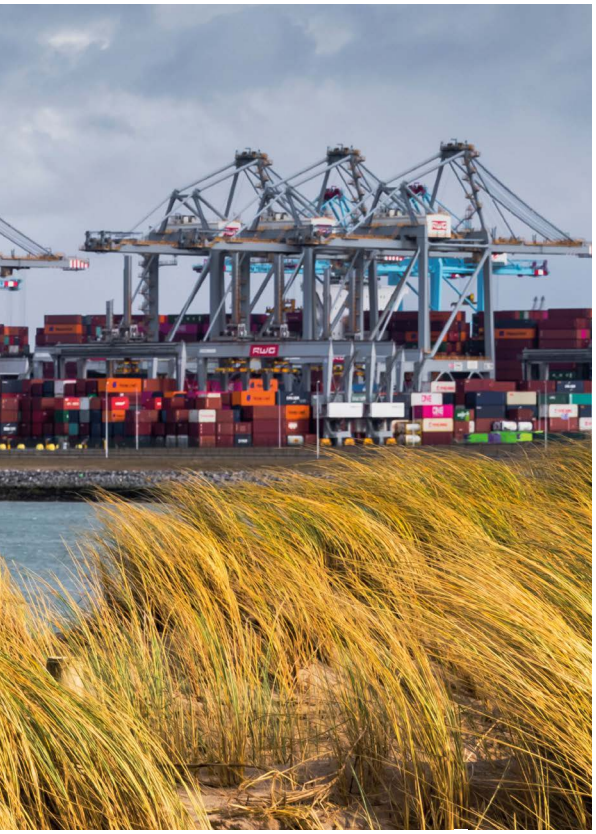


Le trafic de cocaïne dans les ports maritimes

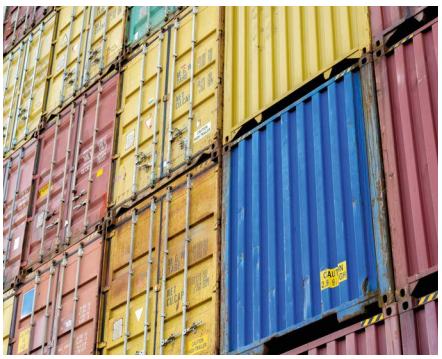
Le port de Rotterdam dans une perspective comparative avec Le Havre







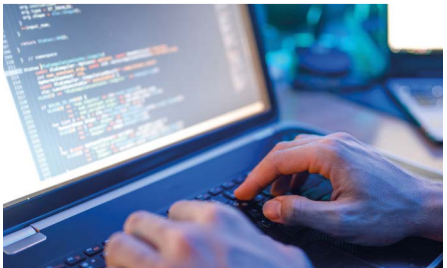
Synthèse du rapport





Felicitas Hochstrasser, Scott Warnier, Emma Zürcher, Stijn Hoorens

Cette recherche a été financée par PIRALAD.







PIRALAD
PROGRAMME INTERMINISTÉRIEL DE RECHERCHES APPLIQUÉES À LA LUTTE ANTI DROGUE

Cette recherche a été financée par le programme interministériel de recherche appliquée à la lutte antidrogue (PIRALAD). Un programme financé par le Fond de concours DROGUES et piloté par la Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives (MILDECA).

For more information on this publication, visit www.rand.org/t/RRA4813-1

About RAND Europe
RAND Europe is a not-for-profit research organisation that helps improve policy and decision making through research and analysis. To learn more about RAND Europe, visit www.randeurope.org.

Research Integrity
Our mission to help improve policy and decision making through research and analysis is enabled through our core values of quality and objectivity and our unwavering commitment to the highest level of integrity and ethical behaviour. To help ensure our research and analysis are rigorous, objective, and nonpartisan, we subject our research publications to a robust and exacting quality-assurance process; avoid both the appearance and reality of financial and other conflicts of interest through staff training, project screening, and a policy of mandatory disclosure; and pursue transparency in our research engagements through our commitment to the open publication of our research findings and recommendations, disclosure of the source of funding of published research, and policies to ensure intellectual independence. For more information, visit www.rand.org/about/research-integrity.

RAND's publications do not necessarily reflect the opinions of its research clients and sponsors.

Published by the RAND Corporation, Santa Monica, Calif., and Cambridge, UK

© 2026 RAND Corporation

RAND® is a registered trademark.

Cover: Adobe Stock

Limited Print and Electronic Distribution Rights
This publication and trademark(s) contained herein are protected by law. This representation of RAND intellectual property is provided for noncommercial use only. Unauthorised posting of this publication online is prohibited; linking directly to its webpage on rand.org is encouraged. Permission is required from RAND to reproduce, or reuse in another form, any of its research products for commercial purposes. For information on reprint and reuse permissions, please visit www.rand.org/pubs/permissions.

Résumé

Au cours de la dernière décennie, le trafic de cocaïne via les ports maritimes européens a évolué rapidement sous l'effet d'une intensification des mesures de répression, d'une adaptation des stratégies criminelles et d'une intégration logistique croissante entre les ports du nord-ouest de l'Europe, du Havre à Hambourg.

En raison de son envergure et de son haut niveau d'avancement technologique, le port de Rotterdam occupe une place centrale dans ces évolutions. Ce rapport examine la dynamique actuelle du trafic à Rotterdam et les défis de sécurité qui y sont associés, avant de les comparer aux conclusions d'une étude de cas parallèle sur le port du Havre menée par Sciences Po. Cette perspective comparative met en lumière la manière dont les différentes structures portuaires et les différents modèles de gouvernance façonnent les vulnérabilités et les réponses au trafic de cocaïne, offrant des enseignements pertinents pour les ports à travers l'Europe.

Objectifs et approche de l'étude

Cette étude vise à actualiser la compréhension du trafic de cocaïne via Rotterdam, à cartographier les principaux acteurs criminels et leurs modes opératoires, et à identifier les vulnérabilités au sein des opérations portuaires et des structures de gouvernance. Elle s'inscrit dans le cadre d'une analyse comparative avec Le Havre, le plus grand port à conteneurs de France qui constitue un point d'entrée névralgique pour les cargaisons de cocaïne. L'étude s'appuie sur une analyse documentaire ciblée (2015-2025) de sources universitaires et de littérature grise, ainsi que sur des entretiens semi-structurés avec des parties prenantes impliquées dans la sécurité, la logistique et l'application de la loi au sein et autour du



Terminal à conteneurs du port de Rotterdam

port de Rotterdam. Les résultats des deux études de cas ont été analysés conjointement afin d'identifier les schémas récurrents, les divergences structurelles et les enseignements pour l'élaboration des politiques.

Comparaison entre les ports de Rotterdam et du Havre

Les ports de Rotterdam et du Havre illustrent deux modèles distincts de vulnérabilité au sein de la chaîne d'approvisionnement en cocaïne en Europe. L'environnement décentralisé et technologiquement avancé du port de Rotterdam exige des stratégies de trafic hautement adaptatives et entraîne des risques de corruption dispersés. Ceux-ci nécessitent des approches de sécurité systémiques et axées sur les réseaux. La structure du Havre, contrôlée par les syndicats, engendre des vulnérabilités concentrées autour de l'accès des dockers et de la coercition. Malgré ces différences, les deux ports sont l'illustration que la corruption est fondamentale pour les opérations de trafic de drogue et que la répression seule ne suffit pas à démanteler les réseaux transnationaux.

L'étude souligne la nécessité de mesures européennes coordonnées, notamment des normes de sécurité numérique harmonisées, le partage transfrontalier de renseignements et une coopération en amont renforcée dans les pays d'origine. Les ports fonctionnant au sein d'un paysage logistique et criminel intégré, les interventions locales doivent s'inscrire dans une stratégie régionale plus large.

L'importance stratégique de Rotterdam

Rotterdam est la principale porte d'entrée maritime de l'Europe, traitant plus de 450 millions de tonnes de fret par an et un volume de conteneurs supérieur à celui de tout autre port européen. Sa connectivité mondiale, son vaste réseau de l'hinterland et son haut degré d'automatisation créent des gains d'efficacité qui profitent au commerce légal mais offrent également des opportunités pour les flux illicites. Malgré la baisse des volumes de saisies ces dernières années, les recherches indiquent que les activités de trafic de drogue n'ont pas diminué : au contraire, les réseaux criminels se sont tournés vers des envois plus petits et plus fréquents, ont diversifié leurs points d'entrée à travers l'Europe et ont adopté des techniques de dissimulation et de manipulation numérique de plus en plus sophistiquées. Rotterdam reste un nœud crucial de la chaîne d'approvisionnement transatlantique en cocaïne.

Principales conclusions

Les méthodes de trafic deviennent plus adaptatives, décentralisées et technologiquement sophistiquées. L'extraction traditionnelle par « rip-on/rip-off » – qui était auparavant le mode opératoire dominant à Rotterdam – a considérablement diminué en raison du renforcement de la sécurité et des réformes relatives au dédouanement numérique des conteneurs. Les réseaux criminels s'appuient désormais davantage sur:

Des cargaisons et des conteneurs frigorifiques de couverture, en dissimulant notamment la cocaïne sous des denrées périssables qui transitent rapidement par le port.

Des dépôts vides et des nœuds logistiques périphériques, qui font l'objet d'une surveillance moindre.



Le port du Havre

Des envois plus petits, délibérément fragmentés pour minimiser les pertes et échapper aux algorithmes de détection.

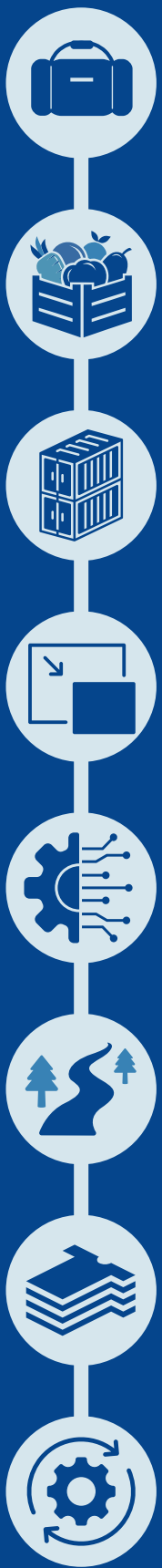
L'infiltration numérique, y compris la manipulation des systèmes portuaires, des données de suivi des conteneurs et des identifiants d'autorisation.

Des hubs logistiques intermédiaires, exploitant les voies navigables intérieures, les liaisons maritimes sur de courtes distances et les terminaux secondaires au sein de la Northern Range.

Ces tendances témoignent d'une évolution progressive à Rotterdam, passant de l'extraction manuelle à des stratégies plus subtiles fondées sur l'information. Un aperçu des modes opératoires courants et leur description sont présentés au verso.

Les écosystèmes criminels diffèrent considérablement entre Rotterdam et Le Havre. Rotterdam abrite un écosystème criminel fluide et hautement modulaire, s'apparentant à un modèle de « crime en tant que service ». Des acteurs spécialisés fournissent des services distincts, tels que l'infiltration de conteneurs, la corruption d'initiés, la manipulation numérique et l'extraction locale, reliés par des réseaux transactionnels plutôt que par des hiérarchies fixes. Le recrutement s'effectue de plus en plus via des plateformes numériques, ciblant les jeunes à travers le pays pour les impliquer dans des actes d'intimidation et des tâches criminelles de bas niveau. En revanche, la structure de main-d'œuvre dominée par les dockers au Havre crée un écosystème plus fermé et vulnérable à la coercition. Le contrôle quasi exclusif des dockers sur la circulation des conteneurs en fait des intermédiaires essentiels et des cibles stratégiques tant

Figure 1 Exemples de modes opératoires



Rip-off

Les groupes criminels utilisent le transport légitime de conteneurs comme couverture, plaçant des sacs de voyage remplis de drogue derrière les portes des conteneurs pour les extraire plus tard, parfois avec l'aide d'initiés, mais le plus souvent en recourant à des « collecteurs » (uithalers) externes (Eski et Buijt 2016 ; Madarie et Kruisbergen 2020).

Cargaison de couverture

Les fruits et les denrées périssables, comme le poisson et les produits surgelés, sont utilisés comme « cargaison de couverture », qui peut être constituée de marchandises en vrac ou de conteneurs, et sont dédouanés plus rapidement en raison de leur caractère périssable (Magliocca et al. 2024 ; Staring et al. 2023).

Dépôts de conteneurs vides

Les dépôts de conteneurs vides sont des zones où les conteneurs usagés sont nettoyés ou réparés, ce qui se fait généralement en dehors du périmètre douanier strictement sécurisé du terminal, où la surveillance est limitée (Roks et al. 2023).

Envois plus petits

Afin de répartir les risques, la cocaïne est acheminée en un plus grand nombre d'envois, mais de plus petite taille. Les données douanières de Rotterdam suggèrent qu'une diminution du nombre de kilogrammes par saisie, accompagnée d'une augmentation du nombre total de saisies, implique une répartition délibérée des risques (Sergi 2022).

Numérisation et exploitation des systèmes informatiques

Les réseaux criminels exploitent les systèmes informatiques des ports et des terminaux pour accéder à distance aux données des conteneurs, les surveiller et les manipuler, ce qui leur permet d'organiser des dédouanements illicites, des détournements ou des mouvements internes sans être physiquement présents au port.

Déplacement vers les nœuds de l'hinterland

Les chaînes logistiques multimodales et les connexions avec l'arrière-pays facilitent le déplacement de la criminalité depuis les terminaux en eau profonde fortement sécurisés vers des nœuds logistiques intérieurs secondaires, plus facilement accessibles (Zeehavenpolitie 2025c).

Blanchiment

Pratique consistant à imprégner des textiles, du carton ou d'autres marchandises commerciales d'une solution liquide dans laquelle la cocaïne est dissoute chimiquement, ce qui permet de transporter la drogue dans des matériaux d'apparence ordinaire, tels que des textiles, du carton, du béton ou d'autres marchandises commerciales ; avant d'être ensuite « lavée » au cours d'un processus spécialisé de récupération chimique (Frankenhuis 2025).

Transformation en aval de la cocaïne (importation de pâte de coca)

La pâte de coca semi-transformée est introduite en contrebande, car elle est moins chère, plus facile à dissimuler et entraîne des pertes financières moindres en cas de saisie. La conversion chimique finale est effectuée dans des laboratoires clandestins européens (Medina & Averbuch 2025).

pour la corruption que pour l'intimidation. Cela contraste avec le paysage de corruption décentralisé de Rotterdam, où les vulnérabilités sont davantage réparties entre les rôles techniques et logistiques.

La corruption est un catalyseur structurel du trafic. Dans les deux ports, la corruption est profondément ancrée dans les opérations de contrebande. À Rotterdam, le renforcement de la sécurité physique a rendu indispensable l'aide d'initiés, de l'obtention d'accréditation pour l'accès au port à la manipulation des flux de marchandises. Les personnes interrogées soulignent qu'« aucun gramme » de cocaïne ne peut passer sans l'implication d'un initié. Les vulnérabilités s'étendent au-delà des opérateurs de terminaux aux spécialistes informatiques, aux agents de maintenance et aux entreprises de logistique dans tout l'arrière-pays. Au Havre, la corruption systémique est étroitement liée au contrôle exercé par les dockers sur les opérations portuaires, renforcé par l'intimidation et un code de silence interne très strict. L'absence de structures de gouvernance capables de remédier aux vulnérabilités liées à la main-d'œuvre a limité l'efficacité des efforts de répression.

Les schémas de violence reflètent les différences entre la gouvernance portuaire et l'organisation criminelle. Le Havre présente une violence limitée et ciblée, principalement à travers des actes symboliques visant à imposer la soumission dans un environnement contrôlé par les dockers. En revanche, les Pays-Bas ont connu des manifestations plus visibles de violence liée à la drogue, notamment des attentats à l'explosif et des actes de violence dans l'espace public. Bien qu'elle ne soit pas toujours directement liée aux opérations portuaires, cette violence façonne les pratiques de recrutement et la concurrence criminelle au sein de l'écosystème du trafic à Rotterdam.

En 2024, Rotterdam a mis en œuvre des contre-mesures à plusieurs niveaux, avec des progrès notables. Rotterdam offre un exemple avancé de gouvernance intégrée de la sécurité portuaire grâce à :

- **Une coopération interinstitutionnelle de longue date** (par exemple, l'équipe chargée des délits de fuite impliquant des véhicules de transport de marchandises (HARC)).
- **Des plateformes structurées de partage d'informations entre les secteurs public et privé** (Centre de partage d'informations).
- **Réformes de la chaîne d'approvisionnement numérique** (Secure Chain), qui ont considérablement réduit certaines pratiques telles que la fraude aux codes PIN.
- **Des programmes de résilience et de prévention**, comprenant la formation de la main-d'œuvre, la sensibilisation des jeunes et des interventions au niveau communautaire.
- **Coopération transfrontalière** avec Anvers, Hambourg et d'autres ports européens, tenant compte des dynamiques de déplacement des flux de trafic.

Ces initiatives représentent un changement culturel substantiel vers une responsabilité partagée en matière de sécurité portuaire, bien que des défis subsistent concernant la cyber-résilience, les vulnérabilités de l'arrière-pays et l'harmonisation avec les partenaires européens.

En revanche, les contre-mesures au Havre restent fragmentées. Les actions de

répression au niveau national ciblent le trafic de gros, mais la gouvernance du travail, la lutte contre la corruption et la coordination entre le port et la ville restent faibles. Les autorités municipales n'ont pas de compétence sur le port, ce qui entraîne un décalage entre la répression et la prévention. Les efforts de lutte contre la corruption restent largement réactifs, et les vulnérabilités structurelles de la gouvernance portuaire persistent malgré des affaires très médiatisées.

Enseignements et implications pour les autres ports

L'étude met en évidence plusieurs priorités transversales pour les systèmes portuaires européens, confrontés à un ensemble commun de pressions exercées par des réseaux de trafic transnationaux et hautement adaptatifs:

Considérer la corruption comme une vulnérabilité systémique, et non accidentelle, nécessitant un filtrage ciblé, une surveillance et une gestion de l'intégrité aux nœuds opérationnels critiques.

Renforcer la sécurité numérique, en reconnaissant que la manipulation numérique se substitue de plus en plus à l'intrusion physique.

Renforcer l'harmonisation européenne, en particulier en ce qui concerne les procédures de dédouanement des conteneurs, la vérification biométrique et les systèmes d'autorisation numériques.

Remédier aux vulnérabilités dans l'arrière-pays et des nœuds logistiques secondaires, que les trafiquants exploitent à mesure que les contrôles se renforcent dans les terminaux en eau profonde.

Institutionnaliser la coopération public-privé, en garantissant un échange d'informations structuré entre les autorités et les opérateurs portuaires.

Donner la priorité à la prévention et à la résilience, tant parmi le personnel portuaire que dans les communautés environnantes vulnérables au recrutement criminel.

Concentrer les contrôles sur les nœuds à forte valeur ajoutée, plutôt que sur les acteurs de bas niveau, afin de maximiser l'impact perturbateur des interventions.