

Un exercice concret de **décèlement précoce**

Aviation criminelle : les *jets* de poche, nouveaux « *go-fast* du ciel »

Julien Joubert

Diplômé AMCC.

De 1910 à 1912, Jules Bonnot, meneur anarchiste de la « Bande à Bonnot » multiplie braquages et homicides dans la région parisienne. Mais, au-delà de hold-up retentissants, le mode opératoire de ce groupe bouleversa définitivement le milieu criminel d'alors. En effet, il fut le premier à utiliser pour ses opérations un véhicule révolutionnaire pour l'époque : l'automobile.

Moins d'un siècle plus tard, un moyen de transport, vierge de tout emploi criminel, apparaît dans nos cieux : **les jets de poche**. Ces avions de tourisme de nouvelle génération équipés de réacteurs performants constituent en fait une véritable révolution technologique.

- Ils coûtent seulement un million d'euros (dix fois moins cher qu'un jet d'affaires classique).
- Ils peuvent transporter une charge de 800 kilogrammes à plus de 750 km/h sur 2000 km.
- La production en série d'une dizaine de ces modèles repose sur un carnet de commandes de plusieurs milliers d'appareils.
- Enfin, ils sont simples à piloter, même pour un pilote non professionnel, grâce à une avionique de bord de dernière génération.

Dans une économie mondialisée et une situation géopolitique changeante, la rapidité d'action offerte par ces jets de poche, est cruciale pour des grands acteurs économiques ou privés. Elle leur permet de naviguer librement dans un monde en perpétuelle évolution, sans contingence restrictive. Comme pour l'automobile au début du siècle, ces nouveaux jets offrent enfin la possibilité à nombre de nouveaux venus de conquérir un vecteur aérien jusqu'ici intouchable.

Or dans l'économie-monde, organisations criminelles et entreprises compétitives ont des impératifs de productivité et de réactivité équivalents. Elles contrôlent des marchés multiples nécessitant une coordination de niveau mondial. Les trafics de stupéfiants, d'êtres humains ou d'armes réclament une logistique adaptée, simple mais efficace. En inventant au quotidien des techniques inédites, ces organisations criminelles ont démontré leur formidable opportunisme. Or elles accèdent dorénavant à un vecteur aérien compact et performant, idéal pour tous trafics. L'emploi de jets de poche pour des opérations aériennes criminelles est donc une menace bien réelle. Si elle se confirme, les aviations civiles et militaires ainsi que les organisations de lutte anti-criminalité, se trouveront face à un véritable défi.

L'auteur a dans sa vie professionnelle observé un besoin d'informations sur l'utilisation possible de ces jets de poche par des organisations criminelles et plus largement, sur les liens existants entre criminalité et transport aérien. Cette note d'alerte va tenter d'apporter des éléments de réponses aux quatre interrogations suivantes :

- Quels acteurs sont impliqués et quels modes opératoires sont appliqués dans ces activités criminelles aériennes ?
- Le transport aérien actuel est-il vulnérable à l'emploi de jets de poche par des criminels ?
- Est-ce le temps de l'anticipation, de la détection précoce ou sommes-nous déjà en présence un phénomène criminel en pleine expansion ?
- Enfin, quel avenir pour un transport aérien criminel dans un monde où les flux criminels profitent quotidiennement des nouvelles stratégies économiques et du progrès technologique ?

La libéralisation du transport aérien va plus loin que la simple augmentation de l'offre et la baisse du prix du billet pour les passagers. Du fait d'une mondialisation tentaculaire, des effets collatéraux imprévus sont apparus. Les compagnies aériennes qui ont soutenu avec force la dérégulation du transport aérien et des espaces aériens, font dorénavant face à un nouvel acteur : les jets de poche. Produit de cette libéralisation forcée ces derniers répondent à la congestion des plateformes aéroportuaires. Mais au-delà d'un simple changement d'équilibre, une froide réalité apparaît aussi avec ces jets de poche : la criminalité aérienne n'est plus le seul risque touchant le milieu aéronautique européen. Comme pour le terrorisme aérien, qui a muté le 11 septembre 2001 en aviation terroriste, l'aviation criminelle doit dorénavant s'imposer dans le spectre des menaces identifiées en Europe.

Le vecteur aérien a toujours été un acteur criminel majeur dans certaines régions du globe. Cependant cet outil possédait jusqu'à aujourd'hui des restrictions techniques fortes, qui disparaissent du fait de la mise sur le marché des jets de poche. Ces « Go Fast » du ciel offrent enfin la possibilité à des groupes criminels de disposer d'un vecteur aérien rapide, transnational et surtout, autonome. L'aviation est réputée coûteuse et complexe d'emploi. Toujours vraie, dans l'ensemble, pour le moment, cette vision dissimule désormais la nocivité criminelle potentielle de tout aéronef qui nous survole. Les acteurs de la répression active des trafics illicites doivent oublier cette conception restrictive. Ils doivent comprendre que les jets de poche donnent enfin l'opportunité à des criminels de contrôler efficacement des flux aériens, ajoutant définitivement la troisième dimension à leurs trafics mondialisés.

L'espace aérien qu'il soit national ou international est en passe de devenir un axe de transit majeur pour tous types de trafics. Les possibilités sont nombreuses :

. Parmi un trafic de jets d'affaires de plus en plus soutenu en Europe à destination d'aéroports secondaires, un transport illicite discret peut prendre place aussi bien sur des vols privés que sur des compagnies de taxi aérien ou d'affaires.

. Les jets de poche pourront être employés aussi bien dans des « airdrops » encore plus éloignés des côtes, rendant plus difficile l'intervention des forces, du fait d'une extension de la zone à surveiller. Avec une large autonomie et une technologie avancée, ils pourraient même réaliser des opérations de reconnaissance maritime au profit des narcotrafiquants.

. De plus la livraison directe par voie aérienne entre l'Afrique et l'Amérique Latine apparaît de plus en plus comme une menace bien réelle, avec des Etats peu regardants mettant à disposition des trafiquants leurs espaces aériens et leurs pavillons.

La réponse à apporter à une telle évolution des modes opératoires criminels n'est pas évidente. Une riposte de type militaire directe, une modification du dispositif juridique en question ou une intensification des contrôles, peuvent être des options pertinentes.

Cependant au-delà d'une répression active classique, l'enjeu de cette problématique est encore plus large. En effet, face à cette mondialisation des flux criminels terrestres, maritimes ou aériens, la construction d'une réponse doit dorénavant intégrer le caractère globalisé de ce nouveau réseau logistique criminel. Face à des vecteurs criminels transnationaux de tous types, les mécanismes de lutte doivent dorénavant intégrer un processus de détection précoce, couplé à une réponse opérationnelle mondialisée, basée sur des partenariats internationaux et des solutions innovantes. La mondialisation des flux illicites aériens est définitivement lancée, la lutte ne fait que commencer contre les « Go Fast » du ciel...

***Version complète du document (20 pages) sur le site du
Département de Recherche sur les Menaces Criminelles Contemporaines :***

www.drmcc.org

(cliquer sur *Notes d'alerte* en page d'accueil)