

Novembre 2007

Un exercice concret de détection précoce

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

JULIEN JOUBERT

Diplômé AMCC

L'ère des « go-fast du ciel »...

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 qu'offre 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 ?

Internationalisation, jets de poche et criminels

Les clients de l'aviation d'affaires ne veulent plus seulement voyager confortablement, ils veulent surtout pouvoir être partout, sans préavis, sans contingence et au coût le plus faible. En somme, ils recherchent une indépendance totale vis-à-vis du transport aérien commercial.

La solution réside dans un transport aérien personnel autonome. Il y a encore quelques années, ce projet semblait utopique car le transport aérien public semblait parfaitement combler tous les besoins. Mais le contexte sécuritaire, les changements structurels induits par la mondialisation et le besoin d'une liberté de mouvement totale dans une optique d'internationalisation ont généré une toute nouvelle situation. Trouvant le service offert de plus en plus décalé par rapport à leurs nouveaux besoins mondialisés, certains décideurs économiques, ont émis le besoin d'un nouveau type d'un vecteur aérien, « indépendant » des contingences du transport aérien public commercial.

Ainsi une demande a pu être identifiée, qui s'est révélée potentiellement lucrative. Les investissements affluèrent et le développement des jets de poche fut lancé. Le secteur aéronautique ne demande plus seulement des aéronefs aptes à combler leurs besoins issus de la mondialisation, il recherche aussi un moyen de transport aérien adapté à l'internationalisation en cours. Ce nouveau vecteur s'est matérialisé sous la forme d'un nouveau type d'aéronef compact, doté de la dernière technologie, équipé de réacteurs lui donnant des performances équivalentes aux avions de ligne. Il s'agit des jets de poche ou « *Very Light Jets* » (VLJ).

○ Pour le moment, c'est un véritable succès. En mai 2007, au salon européen de l'aviation d'affaires à Genève (EBACE¹ 07), les ventes ont atteint des niveaux record. La société Eclipse Aviation qui construit l'Eclipse 500, le jet de poche le moins cher du marché, a signé lors de cette convention un contrat de vente pour 180 appareils, portant son carnet de commande à plus de 2500 unités². Son concurrent Embraer estime qu'entre 2007 et 2016, il vendra 2125 avions d'affaires dont 412 jets de poche³. Pour Cessna, le carnet de commande s'établit à plus de 300 jets de poche. Les premières livraisons ont commencé début 2007 pour Eclipse Aviation.

Modèles les plus aboutis de jets de poche



Eclipse 500



Cessna Mustang



Embraer Phenom 100

¹ European Business Aviation Convention and Exhibition

² « Eclipse Aviation Lands Largest European VLJ Order », service de presse d'Eclipse Aviation, 23 mai 2007

³ Estimations fournies par le Président Directeur Générale de la société Embraer lors de la conférence du 24 mai 2007 au salon européen de l'aviation d'affaires à Genève

L'extension du transport aérien en tant qu'entité économique passe donc par l'utilisation des jets de poche. Cependant, certains spécialistes émettent des doutes quant à la réussite économique des jets de poche. Cependant, dans le cadre de ce mémoire, seule la mise à disposition d'un matériel aussi performant est pertinente. En effet, il n'y a plus aucun doute que ces jets vont être mis sur le marché. Ils risquent donc de devenir un rouage de l'internationalisation du crime organisé. En effet, les criminels sont toujours en veille technologique pour augmenter leur efficacité. Ils sont donc des acheteurs tous désignés de ces jets car ils auront enfin l'opportunité avec ces aéronefs d'accéder aux routes aériennes de façon autonome.

Ce panorama large de l'activité aéronautique commerciale sur la dernière décennie, explicite donc les causes de l'avènement proche dans nos cieux des jets de poche et du risque d'emploi criminel de ces derniers.

Criminalité aérienne, prédation ou parasitage ?

Pour l'instant, la structure actuelle du secteur aéronautique, modifiée par une mondialisation économique rapide, a été révélée. Il a aussi été avancé que la prochaine étape de l'évolution du transport aérien réside dans l'internationalisation du transport aérien, dont les jets de poche sont une des conséquences.

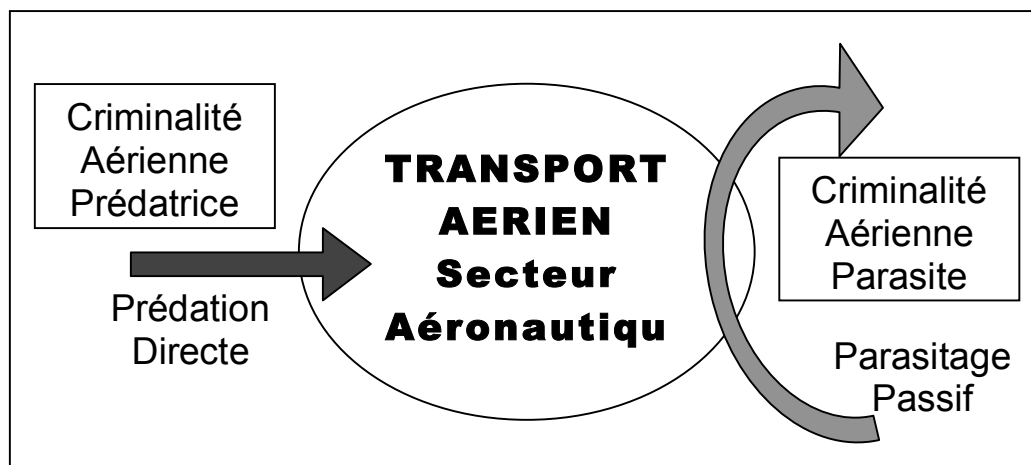
La prochaine étape consiste maintenant à étudier les liens existants entre le transport aérien d'aujourd'hui et la criminalité. L'expression de *criminalité aérienne* semble la plus adaptée. Mais que recouvre exactement ce terme et quels en sont les véritables contours et attributs ?

■ Criminalité aérienne

La *criminalité aérienne* peut être définie comme l'ensemble des actions criminelles qui touchent le secteur économique aéronautique. Ce secteur inclut aussi bien les compagnies aériennes, les avionneurs, les aéroports, le fret, les passagers ou bien les aviations civiles qui régulent ce secteur. Cependant ce secteur économique, peut subir l'action criminelle comme victime ou bien la supporter. En effet, ce processus économique peut directement en souffrir en terme de prestation de service ou être détourné tout simplement à l'avantage criminel.

Il existe donc une *criminalité aérienne prédatrice* soumettant le secteur économique aéronautique à une prédation classique de type criminel sur ces activités économiques (pièces contrefaites, émissions de faux certificats,...).

Mais il existe aussi une *criminalité aérienne parasite* qui parasite le vecteur aérien pour assurer ses objectifs criminels sans interférer avec le service en lui-même (transports illicites par voie aérienne publique commerciale). En quelque sorte, le criminel transfère d'un aéroport à un autre son besoin criminel, sans possibilité d'action lors dudit transfert.



■ Contraintes du transport aérien commercial

Le transport aérien consiste à fournir des prestations de transport par voie aérienne. Il nécessite des investissements très lourds pour assurer une qualité de service adéquate, au niveau de sécurité souhaité.

Pour forcer à la mise en place de ces structures, les administrations ont eu tendance à légiférer sur les obligations que doivent respecter tout prestataire de service aérien. Ainsi, la notion de certification c'est à dire la validation d'un matériel, d'une procédure, d'un personnel, est devenue la norme. Cela induit une traçabilité qui permet lors d'une enquête (crash, accident, incident) d'en déterminer la cause précise. Ensuite, une information de modification est envoyée à l'ensemble de la communauté aéronautique avec obligation de s'y soumettre. Le but de ce système est d'améliorer chaque jour la sécurité des vols, tout le monde bénéficiant de l'expérience des autres⁴.

Au cours des dernières décennies, cette procédure a permis de porter la sécurité du transport aérien à un niveau très haut. La moyenne actuelle pour les pays occidentaux est de trois accidents pour un million de vols, beaucoup plus bas que le risque d'accident routier. Mais cette sécurité a un coût très élevé qui pèse fortement dans les comptes des compagnies aériennes (ces dernières assument aussi les nouvelles mesures de sûreté depuis 2001). De plus les normes environnementales qui sont de plus en plus drastiques, les cours du pétrole à la hausse, une centralisation forcée pour répondre aux besoins de la mondialisation des transports, alourdissent encore plus la facture. Ainsi cette activité économique a une marge bénéficiaire très faible par rapport au coût de fonctionnement (environ 3%).

Mais c'est aussi une activité économique qui ne tolère pas l'interruption. La continuité du service doit être préservée à tout prix car un avion qui ne vole pas, coûte de l'argent à sa compagnie, même s'il est au parking. En effet, avec une marge bénéficiaire faible et des investissements lourds, le plan de remboursement se calcule avec le nombre d'heures de vol des avions. En fait, une compagnie aérienne perd de l'argent dès que ses avions ne volent pas.

Ces dernières sont donc en face d'un dilemme : soit elles répondent à toutes les exigences légales en rognant leurs marges et en arrêtant leurs avions pour entretien, soit elles font des entorses en maintenant des vols qui auraient du être annulés pour révision technique ou pour une mise aux normes réglementaires.

⁴ Un autre facteur contributif à l'amélioration du niveau de sécurité dans le transport aérien est l'étude des facteurs humains qui a permis de sensibiliser les acteurs opérationnels du transport aérien à la gestion de leurs erreurs.

■ Prédation par le milieu criminel des outils du transport aérien

Ce point est primordial car il est l'un des talons d'Achille des compagnies aériennes vis-à-vis de l'action criminelle. En effet, ce besoin de contourner la réglementation peut s'exprimer de plusieurs façons. Il peut se trouver par exemple au niveau du temps minimum de repos des pilotes, de la formation des équipages, des licences des équipages mais il s'exprime surtout lors de l'entretien mécanique des aéronefs.

En effet, chaque pièce d'un avion est référencée et certifiée. La certification initiale coûte cher pour les constructeurs de ces pièces qui en profitent pour maintenir des prix élevés. La tentation est donc grande pour les compagnies aériennes de se fournir en pièces détachées contrefaites.

Ainsi il est de plus en plus courant de voir dans les rapports d'accident des Bureaux Enquête Accident (BEA) de par le monde, la mise en cause de pièces qui n'ont pas résisté à un « stress » nominal. C'est un vrai problème car maintenant on peut même fabriquer des pièces rigoureusement identiques aux originales, avec un faux certificat. Elles sont évidemment moins onéreuses et du point de vue de certains mécaniciens, elles sont aussi fiables.

Les pièces contrefaites sont un exemple de services que peut apporter le milieu criminel aux compagnies aériennes, soumises à une compétition toujours plus vive.

■ Une pénétration criminelle large

En fait cette logique de contournement de l'obligation de certification est un pont entre le transport aérien public et des acteurs criminels. Les logiques applicables à un tel marché sont classiques et communes aux activités criminelles utilisant l'émission et la production de faux.

- Le magazine *Pilote de Ligne*, édité par le Syndicat National des Pilotes de Lignes (SNPL), réalise début 2006 un dossier complet sur les « contrefaçons : gangrène du transport aérien ». Il y est indiqué que sur 26 millions de pièces détachées aéronautiques utilisées chaque année dans le monde, l'administration américaine en charge de l'aviation civile (*Federal Aviation Administration*, FAA) estime que 2% de ce total, soit 520.000 pièces seraient contrefaites. L'ensemble du spectre disponible en contrefaçon y est étudié en profondeur. Car non seulement des pièces contrefaites, mais toute la chaîne permettant d'accomplir une opération aérienne peut être touchée par l'émission de faux ou de « vrai faux ».

- Patrick Auguin, président du SNPL explicite dans l'éditorial, l'ensemble des secteurs touchés par l'émission de faux ou de « vrai faux » : « Par delà les documents falsifiés de toutes sortes et de toutes façons, la réglementation diplomatique de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et la souveraineté des Etats permettent bien des libertés, brouillant ainsi les pistes. Qu'il s'agisse des affrètements, du niveau de qualification des équipages, des normes médicales ou de l'obtention de licences par conversion, les autorités compétentes ferment les yeux sur l'abaissement de la sécurité dans le transport aérien. »

Ce type de criminalité aérienne est un enjeu majeur pour les aviations civiles mondiales car il est inéluctablement responsable de beaucoup de crashes. Combien d'accidents ont eu lieu du fait de pilotes sous qualifiés, de pièces contrefaites à jamais disparues, d'entretiens mécaniques référencés qui n'ont jamais eu lieu. La liste serait longue...

Aviation criminelle : les « low-cost » du ciel

Dans les années 60, le Triangle d'or est quadrillé par des lignes aériennes privées en cheville avec la *French Connection*, ce trafic aérien particulier, surnommé Air Opium, est alors à son apogée. Vingt ans plus tard, Miami est le théâtre d'une lutte violente entre différents groupes criminels qui essaient de contrôler la distribution de la toute nouvelle drogue en vogue : la cocaïne. Surnommés les « Cocaïne Cow-boys », ces groupes sont approvisionnés en continu par des avions de tourisme en provenance de la Colombie.

Ainsi sur deux décennies, l'aviation criminelle, c'est-à-dire l'usage d'aéronefs pour des transports illicites aériens 100% criminels (pilote, propriétaire de l'aéronef, objectif du vol), avait déjà trouvé sa place dans des logistiques criminelles internationales. Ce chapitre va essayer de décrire en profondeur cette activité particulière en explicitant en détails ses acteurs, son histoire récente ainsi que sa situation actuelle.

Le creuset latino américain

L'Amérique du Sud est sans conteste le berceau de l'aviation criminelle moderne. Utilisant des avions de tout type et en grand nombre pour des liaisons de plusieurs milliers de kilomètres, les organisations criminelles de cette région ont prouvé que la logistique pour des opérations aériennes d'envergure est abordable tout en y associant un fort rendement. Ces routes aériennes ont évolué en fonction des impératifs politiques, répressifs et criminels et constituent donc un parfait exemple des mécanismes de l'aviation criminelle.

■ Les pionniers de l'aviation criminelle

Les cartels colombiens et la route des Caraïbes (1978-1983)

Le début des années 80 correspond à la montée en puissance des cartels colombiens et du plus célèbre d'entre eux, le cartel de Medellín notamment avec Pablo Escobar. Ce dernier a su trouver les moyens et les ressources pour fournir une demande en cocaïne en explosion aux Etats-Unis. Il fut estimé qu'il permit d'assurer 75% de la consommation de ce stupéfiant dans ce pays grâce à une industrialisation de ce marché de la cocaïne. Il assure la production, la fabrication, la transformation et la livraison mettant fin aux intermédiaires, s'assurant donc une marge conséquente.

A cette époque, il investit dans l'achat d'avions de tourisme, généralement des bimoteurs pistons de marque Piper ou Cessna (les seuls à l'époque ayant l'autonomie pour faire le trajet)⁵. La méthode est simple, elle consiste à livrer la drogue en Floride. Les avions se posent directement sur le territoire américain ou bien ils larguent la marchandise au dessus des Everglades. Le choix de la Floride est évident, située à moins de 2000km de la Colombie, cet état américain est le plus proche. De plus à l'époque, il n'y a quasiment aucun contrôle car le sud de la Floride était une région reculée économiquement. Miami n'était qu'une ville de villégiature pour troisième âge, entourée de marais inhospitaliers, comportant une densité importante d'hispanophones.

⁵ « Pablo escobar entretenait un jardin zoologique [à Medellín] peuplé de girafes et d'hippopotames en chair en os qu'il avait fait venir d'Afrique, et à l'entrée duquel se dressait, tel un monument national, le petit avion qui avait exporté le premier chargement de cocaïne » - Gabriel García Márquez, « Journal d'un enlèvement »

Types d'avions utilisés principalement par les cartels colombiens



Piper Navajo PA-42



Cessna 208 Caravan

Mais les services américains ne restent pas les bras croisés et une répression active commence à s'organiser. Les colombiens décident donc de trouver une nouvelle route et une nouvelle stratégie. Pour cela, ils achètent une petite île dans les caraïbes qui leur sert d'escale. De plus ils adoptent la technique du « bombardement », c'est-à-dire qu'ils larguent des avions, des paquets étanches et protégés de drogue au large des côtes de Floride. Des bateaux sont chargés de venir les récupérer. Ces derniers bénéficient d'innombrables caches dans la mangrove des Everglades. Ces vols bénéficient d'ailleurs de larges complicités auprès des autorités colombiennes et celles des Caraïbes. Par pression ou par corruption, ces dernières n'interviennent pas lors du transit dans leurs espaces aériens, des aéronefs appartenant aux cartels.

En 1982, Ronald Reagan est élu président des Etats-Unis avec pour mandat de lutter contre le trafic de drogue. Il décide donc de créer un groupement opérationnel⁶ dont l'un des objectifs est la répression contre les avions transportant de la drogue. Ainsi du personnel employant des moyens aériens militaires de surveillance et soutenu par la marine de guerre, est déployé pour endiguer ce flot aérien criminel.

La route Amérique Centrale (1984-1986)

Face à une répression américaine plus efficace, les colombiens s'intéressent au Mexique, doté d'une large et poreuse frontière avec les Etats-Unis. Mais avant de choisir définitivement cette option, ils vont profiter de l'instabilité politique de l'Amérique Centrale. En effet, les Sandinistes ont pris le pouvoir au Nicaragua en 1979 et une guérilla soutenue par les Etats-Unis (la Contra⁷) s'oppose au nouveau pouvoir. Pour Escobar, c'est une aubaine : il va pouvoir jouer sur les deux tableaux. Les Contras ont un fort besoin d'argent que les Etats-Unis ne peuvent leur donner directement. Les « Guérilleros » proposent donc aux colombiens d'utiliser les avions de la Contra pour leurs transports (et ceux mis à leur disposition par la CIA), faisant la navette entre les Etats-Unis et l'Amérique centrale. Ces derniers décollent du Honduras et du Salvador, de bases protégées par les services américains, vers des terrains incontrôlés de Floride. Les colombiens peuvent aussi utiliser les bases de la Contra pour stocker la drogue. Cet accord fonctionne car la CIA semble fermer les yeux - et même aider le trafic de 1983 à 1985, par la compagnie privée *Southern Air Transport*. Les avions livrent des armes en Amérique Centrale et repartent chargés de cocaïne. Escobar réussit aussi à négocier un accord avec les Sandinistes et leur ministre de l'intérieur durant l'année 1984, portant sur l'emploi par le cartel de leurs aéroports.

⁶ Georges Bush Senior, vice président de Ronald Reagan, est nommé à la tête de cette *Task Force*.

⁷ Les Contras (terme espagnol signifiant « contre-révolutionnaires ») étaient opposées au gouvernement sandiniste du Nicaragua qui a succédé à la chute du dictateur Somoza, au pouvoir depuis 43 ans. Ils ont été largement soutenus par les États-Unis d'Amérique, en particulier par le biais de ventes d'armes à l'Iran, ce qui déclencha un scandale connu sous le nom d'Irangate.

Les débuts de la route mexicaine (1984)

En 1984, l'option mexicaine arrive à maturité pour le cartel de Medellin avec la mise en place des premiers accords. Les groupes criminels mexicains acceptent de mettre à disposition des pistes et des avions au Mexique en échange d'une taxe sur la marchandise transitant. Mais avec l'interpénétration du crime organisé et des représentants de l'Etat dans certaines régions éloignées du Mexique, les cartels colombiens bénéficient en plus de la complicité de la Police et de l'Armée mexicaine. Le dispositif est efficace car en 1986, un rapport américain sur le crime organisé⁸ estime que les trafiquants colombiens exportent 62% de leur cocaïne vers le Mexique par des avions privés. Le reste est transporté par bateaux ou par des « mules ».

Cependant vers la fin des années 80, la situation se corse pour les cartels colombiens. Plusieurs événements vont mettre à mal les accords signés car un nouvel acteur prend pied dans le trafic. Un nouveau chapitre pour l'aviation criminelle dans cette région va s'ouvrir.

■ **L'aviation criminelle au Mexique**

Répression directe sur les cartels colombiens (1989-1992)

L'arrivée au pouvoir de Georges Bush (senior) en 1989 est un véritable tournant pour la lutte contre les cartels colombiens et Escobar en particulier. En effet, ce nouveau président fut directeur de la CIA et vice président de Ronald Reagan. Il connaît avant même sa prise de fonction la situation « narco – politique » de l'Amérique du Sud. Il décide d'aller plus loin en combattant directement les protagonistes colombiens dans leur pays. De plus, en postulant que la drogue produite en Colombie peut être considérée comme une menace pour le peuple américain, il justifie une aide militaire partielle vers ce pays, appelée « Andean Initiative ». Décidé à lutter contre le « pont aérien » des cartels, un programme de surveillance⁹ militaire aérienne est lancé dans les années 90. Les principaux utilisateurs d'une aviation criminelle dans la région se trouvent dorénavant sous haute surveillance par les services américains.

Puis en 1989, les Etats-Unis interviennent militairement au Panama pour renverser le dictateur Noriega qui soutenait financièrement et logistiquement les cartels colombiens. La même année, le président sandiniste Daniel Ortega décide un cessez-le-feu avec la Contra. La route aérienne par le Nicaragua et ses pays voisins s'arrête. La CIA se désengage de cette zone de conflit, sous pression politique et médiatique, suite au scandale qui a suivi le soutien militaire aux Contras, l'« Irangate »¹⁰. La protection des déchargements sur des terrains américains contrôlés par la CIA s'évapore.

⁸ President's commission on organized crime, Drug Trafficking and organized Crime 1986

⁹ « Support Justice », programme de surveillance de l'espace aérien colombien et péruvien utilisant des P-3 Orion et des AWACS. Le Pérou va utiliser ces informations pour interdire le départ de vols illégaux mais pas pour les intercepter en vol.

¹⁰ L'affaire Iran - Contra ou « Irangate » (en souvenir du Watergate) est un scandale politique survenu aux États-Unis dans les années 1980. Une grande partie des documents liés au scandale ont été détruits par l'administration du président des États-Unis Ronald Reagan. L'affaire est toujours voilée de secrets et il est difficile de découvrir les faits. Plusieurs membres de l'administration Reagan ont vendu illégalement des armes à l'Iran, qui était un ennemi avoué des États-Unis, utilisant les profits pour financer illégalement les Contras. Après la révélation de la vente d'armes en novembre 1986, le président Reagan est apparu à la télévision américaine et nie les faits. Toutefois, une semaine plus tard, le 13 novembre, il retourne sur les ondes pour affirmer que les armes étaient effectivement transférées à l'Iran. Reagan dénie que cette vente faisait partie d'un échange d'otages.

Un narco-état mexicain (1988 -1994)

Cette polarisation exclusive des moyens d'action américains contre les cartels colombiens ne semble pas affectée le crime organisé mexicain. En effet, ce dernier continue à se développer grâce à la prise de pouvoir du président Carlos Salinas en 1988, qui possède la qualité d'être le frère de Raul Salinas qui est associé au cartel du « Golfe »¹¹. Cette présidence va être dominée par la mise à disposition des moyens de l'état mexicain, au profit du crime organisé par l'intermédiaire de Raul Salinas. Tous les postes clés pouvant gêner le développement des activités des organisations criminelles, vont être pourvus en homme de « confiance ». Grâce à Raul Salinas, les cartels mexicains s'organisent et présentent un front uni contre les organisations colombiennes.

Ainsi après de longues tractations, un accord est trouvé, stipulant que tout trafiquant mexicain ou étranger qui veut introduire de la drogue par la frontière américano-mexicaine devra utiliser les réseaux de transport de certains cartels mexicains. En contrepartie, Raul et ses « contacts » dans le gouvernement feront « tout leur possible pour que les autorités politiques, policières et judiciaires facilitent au maximum le flux de drogue à travers le pays »¹².

Ainsi pour les opérateurs historiques colombiens du vecteur aérien criminel, la situation se détériore. Ils perdent le contrôle opérationnel de leurs routes aériennes alternatives au Mexique et ils sont obligés de faire affaire avec les organisations qui possèdent l'unique large voie d'accès au marché américain. Ces acteurs qui sont les cartels mexicains vont donc se renforcer et devenir les leaders du transit de la drogue en Amérique centrale.

La route des jets (1994-1996)

Face à un crime organisé mexicain fédéré, associé au pouvoir politique, les autres organisations criminelles de la région perdent le monopole du transport de la drogue. De plus, les anciennes organisations colombiennes (le cartel de Medellin et de Cali), détentrices du « marché » subissent les attaques américaines. Elles se sont émiettés et ne sont plus en état de s'opposer au diktat mexicain.

D'ailleurs, ce contexte particulier est à l'origine d'un des épisodes majeurs de l'aviation criminelle. En effet, avec des administrations acquises à la cause des trafiquants, il n'y a plus vraiment de « limites ». Ainsi un véritable pont aérien est mis en place entre la Colombie et le Mexique pour un transport par tonnes de la cocaïne avec des jets. Ces avions de taille imposante sont de la première génération des avions commerciaux à réaction. Datant des années 70, Caravelle, DC8 et autres Boeing sont facilement disponibles sur le marché de l'occasion. Les compagnies aériennes des pays développés n'en veulent plus car ils ne sont plus assez rentables pour un secteur économique en pleine explosion. Au prix d'un million de dollars, ils sont utilisés pour des liaisons entre le nord de la Colombie et les régions nord du Mexique, territoire totalement sous le contrôle exclusif des cartels mexicains. Ce pont aérien va être effectif entre 1994 et 1996. Il fera la fortune d'un célèbre *capo*¹³ mexicain, Amado Carrillo, surnommé le « Seigneur des Cieux ».

¹¹ Dans le Mexique des années 90, les spécialistes postulent qu'il coexistait quatre différents cartels mexicains : le cartel de Tijuana dans le nord ouest du Mexique, le cartel de Juarez [nord- sud est], le cartel du Golfe [nord est] et le cartel des Amezcuca [centre - Mexico].

¹² Jean François Boyer, LA GUERRE PERDUE CONTRE LA DROGUE, « Le narco - état mexicain et les mafias alternatives ».

¹³ Capo signifie chef en italien. Ce terme est souvent employé pour désigner les chefs et les lieutenants des organisations mafieuses.

De plus, une compagnie aérienne nationale mexicaine va réussir à assurer des transports de drogue jusqu'en 2000. Il s'agit de la TAESA, fleuron libéral de l'aviation mexicaine. Il faudra l'arrivée de Vicente Fox¹⁴ au pouvoir pour mettre un terme définitif à l'utilisation de ses installations et de ses avions par les narcos.

Mais la situation du crime organisé mexicain se détériore lorsque le nouveau président Zedillo Ponce de Leon, est élu en 1995. Sa « protection » présidentiel disparaît mais une corruption large lui permet encore de s'assurer une marge de manœuvre pour ses trafics. Ainsi, bien que les services chargés de la détection et de l'interception des jets remplis de drogue, soient enfin mis en place (avec en plus la présence de personnel américain pour les aider¹⁵), l'action sur les zones où les jets se posent, est nul car les cartels « tiennent » leurs territoires. Mais en 1996, la route des jets s'arrête, la complicité entre crime organisé et politique n'est plus assez forte pour poursuivre de telles opérations aériennes. De plus, les groupes criminels colombiens commencent à réaliser qu'ils sont devenus trop dépendants des cartels mexicains.

- En avril 2006, une opération de ce type a eu lieu entre le Venezuela et le Mexique. Un ancien jet commercial de type DC9 rempli de 128 valises de cocaïne a été saisi au Mexique (5.1 tonnes de cocaïne au total). Les spécialistes se demandent si l'interaction crime organisé- pouvoir politique qui prévalait au Mexique n'est pas en train de se renouveler au Venezuela.
Source : Miami Herald 13 février 2007

¹⁴ Président du Mexique entre 2000 et 2006.

¹⁵ D'après Jean François Boyer dans LA GUERRE PERDUE CONTRE LA DROGUE suite aux accords de 1995 sur l'ALENA

Aviation criminelle et jets de poche : une menace ?

Le monde criminel ne semble pas pour le moment utiliser une technologie aéronautique de pointe. En effet, des avions de tourisme datant des années 80 ou bien des jets commerciaux hérités des années 70 composent la flotte actuelle de l'aviation criminelle mondiale. Pourtant si les conditions sont propices et fortement rémunératrices, les organisations criminelles n'hésitent pas à rechercher l'expertise nécessaire à l'emploi de technologie avancée. Que ce soit pour du matériel militaire de pointe ou pour un montage financier particulier, le crime organisé a toujours su trouver les moyens (financiers, pressions) pour recruter les compétences nécessaires.

La question n'est donc plus de savoir si les organisations criminelles impliquées dans le transport aérien criminel vont pouvoir s'acheter des jets de poche, mais plutôt de savoir s'ils en ont foncièrement besoin. En effet, la masse financière critique nécessaire à des opérations aériennes d'envergure est déjà largement atteinte par les principales organisations criminelles mondiales. L'achat de jets de poche sera donc une réalité si ces derniers répondent à leurs besoins. Il est donc pertinent d'étudier en détails les nouvelles possibilités offertes par ces jets de poche coûtant le prix d'une centaine de kilogrammes de cocaïne, par rapport à l'ancienne génération de vecteurs aériens.

■ Les avantages des jets de poche pour l'aviation criminelle

Transport aérien criminel express

Le jet est un vecteur aérien très rapide. La traversée entre la côte est du Brésil (Recife) et la côte ouest de l'Afrique (Guinée Bissau par exemple) se fait en 6 heures en moyenne avec un jet. Lorsque l'on compare au temps nécessaire à la traversée de l'Atlantique par bateau, qui prend plusieurs dizaines de jours environ, l'avantage tactique fourni par le vecteur aérien est évident. Il est vrai que cela revient nettement plus cher et que les quantités transportées sont plus faibles mais rien n'empêche une organisation d'exporter sa marchandise en faisant des rotations quotidiennes. Le nombre de rotation peut compenser facilement la faible capacité en fret de ces jets. De plus la vitesse et la diversité des vols sont souvent des alliés précieux pour les criminels. Un temps d'action inférieur au temps de réaction du dispositif d'interception est capital pour le succès de telles opérations criminelles.

Transport aérien criminel confidentiel

L'explosion du nombre de jets d'affaires à voler dans les espaces aériens des pays développés dans la décennie à venir aura de larges conséquences. Une des plus subtiles se retrouve dans une des caractéristiques les moins connues du transport aérien : la confidentialité du vol. Le transport de prisonniers islamistes par la CIA en 2003-2006 à bord d'avions civils privés en est un exemple révélateur.

En avril 2006, un rapport publié par Amnesty International intitulé « Etats-Unis, hors de portée du radar : vols secrets, torture et disparition » dénonce « l'utilisation par les Etats-Unis, au nom de la lutte antiterroriste, de compagnies privées de transport aérien comme sociétés écrans pour transférer secrètement des suspects d'un lieu de détention à un autre ». Il s'en suit un énorme scandale politique au niveau européen.

Pourquoi cette méthode a été choisie pour un pays connu comme étant la superpuissance mondiale? Des bateaux ou bien des vols militaires spéciaux, comme ceux affectés entre l'Afghanistan et Guantanamo, auraient pu être utilisés. Pourtant le choix fut fait de se servir d'avions civils privés.

La raison en est simple. Des transports militaires auraient créé la suspicion dans certains pays européens. En effet, un avion civil ressemble à n'importe quel autre avion civil alors que pour un avion militaire, les marques de nationalités sont apparentes et attirent toujours l'attention. Dans ce rapport d'Amnesty International, les pays suspectés d'avoir autorisé ces vols sur leurs territoires se sont justifiés grâce à un règlement de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). D'après la convention de Chicago signée en 1947, ces états n'avaient aucune autorité à questionner les raisons des vols ou à monter à bord de ces avions. En effet, la convention autorise les vols *privés, non commerciaux* à survoler un pays ou faire une escale technique¹⁶ sans autorisation ou préavis. « Il apparaît que c'est la raison principale pourquoi le programme de la CIA s'appuyait sur des avions privés sous contrat plutôt que des avions militaires ou d'autres avions officiels »¹⁷.

Certains argueront que ces fameux vols « secrets » ont été détectés et référencés dans ce rapport. Ainsi leur confidentialité ne serait pas parfaite, invalidant la démonstration de ce chapitre.

Ce serait commettre une erreur. Il ne faut pas confondre la confidentialité du vol et celle prévalant à l'intérieur même de l'avion. En effet, personne n'a pu encore déterminer qui étaient les passagers, ce qui s'est réellement passé à bord (torture ou simple transport). La seule information que possède Amnesty International est une liste de vols, effectués par des avions appartenant à des propriétaires privés liés (d'après elle) à la CIA, et rien de plus. Malgré les révélations sur ces vols secrets, la confidentialité de ce qu'il y avait dans les avions, existe toujours.

Ainsi un avantage conséquent du transport aérien est donc la confidentialité totale qu'il vous offre. Une augmentation importante des vols de type discrets, profitant du système, n'enfreignant aucune règle aérienne mais ayant un objectif purement criminel est à prévoir.

Transport aérien criminel sécurisé

Bien que la discrétion que procure le jet d'affaires pour une organisation criminelle provient du parasitage d'un flux d'avions d'affaires important, il possède aussi un autre avantage dans des régions plus reculées. Ces jets de poche ont des performances de type militaire. Ils sont compacts, très rapides et capables d'évoluer à très haute altitude. Intercepter une machine de ce type n'est techniquement possible que pour une armée de l'air performante et prête à en assumer le coût en terme de surveillance, de détection et de réponse opérationnelle. Il faut de plus une procédure décisionnaire rapide au sein du commandement de l'interception pour permettre une option armée.

Ces qualités se retrouvent principalement dans les pays les plus développés, ayant un fort trafic aérien où le mode « discret » est applicable (cf. paragraphe précédent). Par contre un vol complètement illégal (sans plan de vol, sans contact radio) peut facilement se pratiquer dans

¹⁶ Escale : Interruption du vol entraînant un mouvement de passagers (descente et montée de passagers) ou des opérations techniques à la poursuite du vol. L'escale technique définit la deuxième possibilité. (Guide du droit aérien, LEX AERO)

¹⁷ Rapport d'Amnesty International «UNITED STATES OF AMERICA : Below the radar: Secret flights to torture and 'disappearance'»

des pays avec des moyens militaires limités. Dans ces espaces aériens, les vols criminels à haute vitesse sont des vecteurs de transport sécurisé.

Transport des VIP du crime

La difficile collaboration juridique interétatique est un frein à la mise hors d'état de nuire de beaucoup d'organisations criminelles. Mais les dirigeants de ces dites organisations ont enfin accès à un vecteur aérien de qualité. Ils n'ont plus besoin d'utiliser des aéroports publics internationaux très contrôlés. Voyageant discrètement en quelques heures vers un pays tiers, les criminels peuvent « s'évader » des régions judiciairement problématique pour eux.

■ De nouvelles actions criminelles directes sur les aéronefs

En plus des avantages techniques, les jets de poche sont aussi des aéronefs qui offrent de véritables opportunités criminelles.

Vol d'aéronefs

En général les criminels s'approprient par la force ce dont ils ont besoin. Dans le cadre de l'aviation criminelle, ils préfèrent acheter les avions nécessaires à leurs opérations. En effet, l'achat d'un avion de tourisme est une miette comparée aux bénéfices issus de la vente de la drogue transportée. L'opération est simplifiée en incluant le prix de l'avion, nul besoin de le subtiliser et de le cacher. Si un jet commercial est nécessaire (Boeing, Caravelle), l'organisation opte pour un statut de compagnie aérienne comme couverture. Un plan de vol officiel peut être déposé masquant le but illicite du vol. L'achat officiel est donc pertinent.

Ainsi, le vol d'aéronef pour un usage illicite est relativement rare. Les organisations préfèrent tout simplement les acheter, parfois juste pour un seul voyage comme l'ont démontré les cartels colombiens.

La crainte du vol est un sentiment omniprésent aujourd'hui. Pourtant l'Aviation échappe à ce principe de précaution. En effet, les jets par exemple, ne possèdent pas de clés de démarrage, d'anti-démarrageurs codés ou de serrures blindées sur les portes d'accès externes. Chacun peut d'ailleurs le vérifier en montant à bord d'un avion d'une compagnie aérienne. La porte par laquelle vous accédez à la cabine ne comporte qu'une grande poignée sans verrou, sans clé. Ces choix techniques ont une raison simple : la sécurité. Les portes ne sont pas sécurisées pour permettre au secours d'accéder à l'intérieur de l'avion en cas de crash. L'aéronef se doit d'être un espace « ouvert », pour sa propre sécurité.

En fait, un aéronef est surtout protégé par la structure « stérile » des aéroports. En effet, les moyens techniques et réglementaires mis en place pour éviter une action terroriste, garantissent un niveau de sûreté élevé de l'enceinte aéroportuaire. Mais la sécurisation est aussi technique car la mise en route d'un Airbus (ou d'un Boeing) est un exercice excessivement complexe pour des non-initiés.

Cependant, cette protection externe n'est véritablement disponible que pour les compagnies aériennes dans les aéroports internationaux avec un trafic commercial conséquent. Sur les terrains d'aviation plus petits ou dans les pays moins dotés en structures aéroportuaires performantes, cette assistance s'émousse rapidement. Les habitués de ces aérodromes (et parfois les avions d'affaires) ont généralement à leur disposition de simples hangars ou un parking extérieur. Ils sont donc la plupart du temps livrés à eux-mêmes dans un environnement non sécurisé. Il n'y a pas de surveillance policière, parfois même pas de barrières. Le seul ré-

confort pour le propriétaire d'un jet garé toute la nuit sur le parking d'un aérodrome désert, est la seule barrière technique qui empêche encore les criminels à s'essayer à de tels vols.

L'arrivée des jets de poche risque de changer cette réalité. Le nombre de jets à fréquenter les petits aéroports et les aérodromes de campagne va exploser. Ces derniers vont être desservis par des compagnies aériennes taxis et de nombreux vols privés. Toujours façonnés selon les spécifications d'avions commerciaux évoluant dans les aéroports de première catégorie très protégés, les jets de poche ne comportent pas encore de systèmes de protection adaptés à leur futur environnement. Leur taille et leur facilité d'emploi les rendent très vulnérables à une action extérieure directe. De même que le crime organisé tend à s'approprier les véhicules de luxe pour ses propres opérations voir pour leurs pièces détachées. Les jets de poche vont offrir au monde criminel une magnifique opportunité. Le vol d'avion et de pièces risque de faire une entrée fracassante dans le microcosme aéronautique.

Le « planejacking »

Mais il existe aussi un corollaire au développement de ces actions directes contre les jets de poche. La prise d'otages pour rançon ainsi que le pendant aérien du « carjacking », (le « planejacking » en sorte) fera peut être son apparition. Réservée à une élite très fortunée, ces avions pourraient aiguïser les appétits des groupes criminels du monde entier. Ces opérations se propageront en parallèle de l'explosion du marché des jets de poche.

La préparation des jets

Les compagnies aériennes essaient de faire voler leur flotte le plus possible pour la rentabiliser. C'est pourquoi l'entretien mécanique laisse parfois à désirer. Pour les jets de poche non soumis à des impératifs économiques, cette contrainte n'existe pas. Ils auront donc tout le temps d'être modifiés par leurs propriétaires criminels. D'ailleurs ces groupes possèdent déjà une expertise large de ce type de dissimulation avec les voitures, navires ou camions. Ainsi placer des substances illicites dans la structure même des jets de poche est une menace réelle car en l'état actuel des choses, les inspections de la structure interne des jets sont généralement peu fréquentes dans un pays tiers.

- En 2006, un bulletin des douanes canadiennes a d'ailleurs attiré l'attention sur la présence de stupéfiants dans la structure même des avions de ligne provenant du Venezuela.

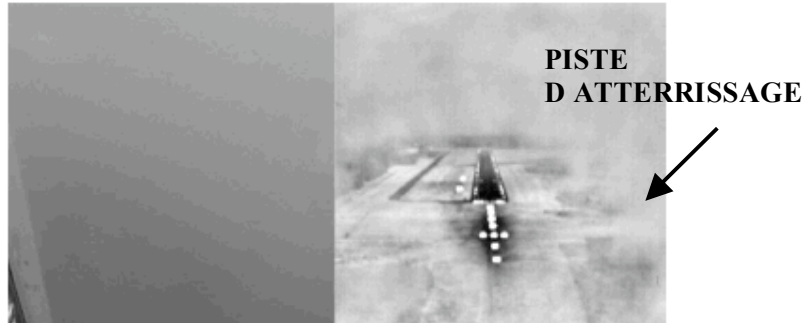
■ Un équipement performant disponible

Vu les moyens importants dont disposent les organisations criminelles de premier plan, il est fort probable que des jets de poche criminels seront équipés de technologie de pointe.

Vision infrarouge (Enhanced Flight Vision System, EVS)

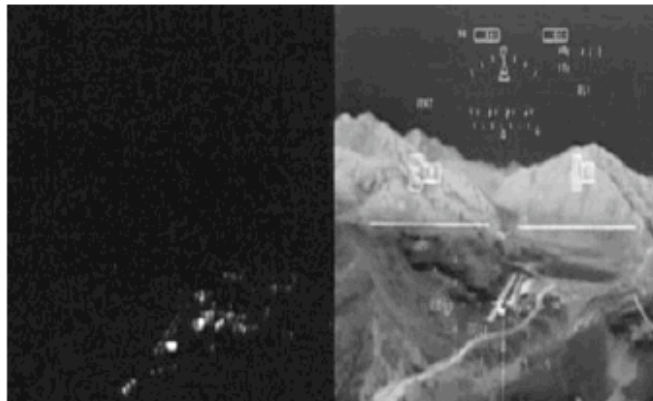
Le principe de cette technologie est simple. Elle est basée sur l'emploi de capteur infrarouge pour voir en pleine nuit et à travers du brouillard lors des atterrissages. Plusieurs entreprises développent ces systèmes, qui sont parfois disponibles de série sur les plus gros jets d'affaires. L'avantage est que le pilote de jet peut dorénavant sans aucune aide extérieure se poser et se déplacer dans des conditions adverses (brouillard, nuit).

Atterrissage dans le brouillard



Vue à travers du cockpit Vue avec le système infrarouge
(Source : Kollsman commercial aviation system)

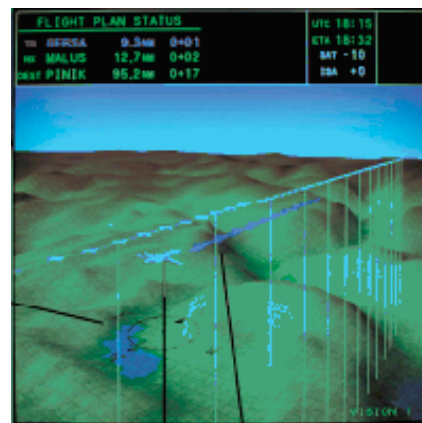
Vol de nuit



Vue à travers du cockpit Vue avec le système infrarouge
(Source : Kollsman commercial aviation system)

Navigation Autonome (Synthetic Vision System, SVS)

La grande difficulté pour un pilote est d'évoluer sans visibilité extérieure du fait des nuages ou de la pluie. Pour la contourner, il joint le service radar du contrôleur aérien qui le guide au travers des obstacles et du relief. Cette surveillance handicape l'aviation criminelle car elle suppose détection et identification. Avec la nouvelle technologie, les informations permettant de se diriger en toute sécurité sont disponibles dans le cockpit, plus besoin du contrôle radar.



(Source : Universal Avionics System Corporation)

Communications

Maintenant il est possible d'installer dans son jet tout une série d'équipements qui permettent de recevoir des communications téléphoniques et d'utiliser un Internet haut débit. Plusieurs compagnies se sont lancées sur ce marché promis à un grand avenir.

Maintenance aisée

Les réacteurs utilisés pour les jets de poche sont produits par deux compagnies : Pratt&Whitney (série PW600) et Williams International (FJ33). Chacun délivre entre 700 et 1000 kilogrammes de poussée. Mais ce qui est révolutionnaire dans ces réacteurs est leur poids et leurs dimensions : environ 300 kilogrammes pour 1,30 mètre de long et 70 centimètre de diamètres. Le premier étage du compresseur est en titane, et d'après le constructeur, il est quasi indestructible avec une durée de vie illimitée.



Réacteur d'un jet de poche Eclipse 500
(EBACE, mai 2007)

Ils sont facilement démontables et rentrent dans le coffre d'une voiture. L'entretien dans des conditions difficiles semble donc possible. De plus les constructeurs de jet de poche proposent des services d'entretien avec des camions qui vont se déplacer jusqu'aux avions.

Transfert technologique

Reste le problème posé par la fuite de ce savoir technologique auprès des futures nouvelles puissances mondiales. La copie et la reproduction de ce type de machine ne sont pas des plus complexes. Le transfert technologique de ce matériel civil ne peut être logiquement interdit. Le marché des jets de poche est à son début et d'ici quelques années, certains pays comme la Chine pourront mettre au point un jet de poche à un prix encore plus compétitif.

■ **Mode opératoire spécifique avec les jets de poche criminels**

Mais les performances techniques de ces jets induisent aussi le développement d'un tout nouveau mode opératoire pour certaines zones d'activité de l'aviation criminelle. Les plus gros obstacles rencontrés lorsque l'on emploie un avion sont la météorologie et la géographie. Il y a des situations où le vol est impossible car les pilotes vont droit à une mort certaine. En Amé-

rique Latine, où plusieurs cartels se sont essayés au transport aérien pour la drogue, les conditions pour opérer sont difficiles. Terrains hostiles (jungle, montagnes), météorologie capricieuse avec des fortes pluies, des orages puissants et des pistes d'atterrissage qui ferait frémir n'importe quel pilote chevronné. Ces organisations ont donc fait le choix d'utiliser des petits avions de tourisme qui volent à vue sous la couverture radar, au ras de la cime des arbres. Ces avions sont lents et difficilement détectables mais par contre ils volent dans les couches nuageuses les plus basses et les plus problématiques, proches du relief.

Certains cartels ont aussi tenté l'achat d'avion de ligne pour faire un transport en gros volume mais avec l'obligation d'atterrir sur des pistes longues qui ne sont pas si nombreuses en Amérique Latine. Ces avions à réaction ont pourtant un avantage majeur, ils volaient au dessus des montagnes et de la jungle à haute altitude. Ils opèrent sous plan de vol officiel comme n'importe quelle compagnie aérienne. Le vol en lui-même n'enfreint aucune loi. Cependant ils sont détectables et donc susceptibles d'être interceptés. Ainsi le choix se résume à voler illicitement avec le risque de se faire abattre, ou de voler officiellement en ayant une position connue en continue par les services de répression. Ce dilemme est loin d'être propice à une utilisation massive du vecteur aérien.

Mais les jets de poche, eux, possèdent toutes les qualités requises en associant les avantages des deux options précédentes. En effet, le vol à basse altitude est possible, à très haute vitesse, assisté par une avionique de bord performante¹⁸. Le pilote peut monter à convenance pour éviter le mauvais temps puis redescendre pour poursuivre son vol à basse altitude. Même si des chasseurs décollent pour l'intercepter, sa vitesse de 700km/h rend plus problématique une interception car il est difficile à rattraper. Au pire, il peut tenter des manœuvres d'évitement de type militaire. Les chasseurs n'ont plus un avantage aussi net sur le plan de la performance.

Le pilote n'a plus besoin de balises de radionavigation car il a le GPS¹⁹. Il peut compter sur une distance d'atterrissage et de décollage si faible que la moindre piste de fortune est suffisante. De plus, même si l'appareil est détruit, la vente de la marchandise transportée au cours des rotations précédentes permet d'acheter un appareil flambant neuf. La combinaison parfaite serait donc un jet de poche piloté par un ancien pilote de combat. Aguerri au vol à basse altitude, à haute vitesse et aux techniques d'interception des chasseurs, il serait un précieux auxiliaire pour les organisations criminelles dans les espaces aériens d'Amérique Latine ou d'Afrique.

¹⁸ Cf. point précédent : « Un équipement performant disponible »

¹⁹ GPS : Global Positionning System, système de positionnement mondial utilisant des satellites développés par les Etats-Unis.

CONCLUSION

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 états 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...