

Collection
ÉTUDES
DES
DE L' **INHESJ**
ISSN 2265-447X



INSTITUT NATIONAL DES HAUTES ÉTUDES DE LA SÉCURITÉ ET DE LA JUSTICE

LE TRAFIC DE STUPÉFIANTS

à partir des aéroports secondaires
non surveillés et plateformes de circonstance



Ce document est la synthèse de l'étude intitulée « le trafic de stupéfiants à partir des aérodromes non surveillés et des plateformes de circonstance », réalisée pour le compte de la Direction générale de la gendarmerie nationale. L'aspect exploratoire de ce travail renvoie à l'idée de maintenir une réflexion prospective et d'inscrire le débat dans la durée. Cette note dresse un état des lieux international et en France. Elle aborde également la réponse publique aux éventuelles failles organisationnelles et propose des pistes de recommandations.

Ce document ne saurait être interprété comme une position officielle des services de l'État. Il constitue un document de réflexion établi par le département Sécurité de l'INHESJ

Auteurs du rapport : Nacer LALAM et David WEINBERGER ,
chargés de recherche au département Sécurité de l'INHESJ

L'ÉTAT DES LIEUX DANS LE MONDE CONFIRME L'INSTALLATION DU PHÉNOMÈNE

La réactivation d'un pont aérien entre les pays producteurs et consommateurs en Amérique

Le trafic de stupéfiants par la voie aérienne légère n'est pas un phénomène récent. Mais c'est entre les pays andins et les États-Unis que ce type de contrebande s'est développé dès la fin des années 1970, avec la mise en place d'un véritable pont aérien entre les pays producteurs et consommateurs. Ce trafic atteignit son apogée au milieu des années 1980. A la suite de la mise en place du strict contrôle de l'espace aérien des pays andins en 1995, les trafiquants délaissèrent temporairement l'aviation générale au profit des voies maritimes. Peu à peu l'action antidrogue en mer s'est améliorée, incitant les cartels à réactiver les routes

aériennes non-commerciales pour alimenter les États-Unis au tournant des années 2000. Désormais, les points de départ se sont déportés au Venezuela où l'espace aérien semble moins contrôlé que celui des pays andins. On assiste alors à la formation d'une route aérienne par laquelle transite 20% de la cocaïne à destination notamment des États-Unis, les avionnettes¹ passent par les Caraïbes et l'Amérique centrale. En témoignent les niveaux d'homicides très élevés dans des pays tels que le Honduras que l'on peut associer aux activités liées à l'acheminement des drogues : pistes clandestines, largages,...

Après la construction du mur² entre les États-Unis et le Mexique, le recours aux ultralégers pour franchir la frontière illégalement s'est trouvé dynamisé

Le franchissement de la frontière concerne au premier chef les migrants souhaitant se rendre aux États-Unis. Or, en parallèle, l'on voit une utilisation accrue des aéronefs légers comme moyens d'importer de la drogue à un niveau inquiétant les autorités américaines depuis 2008. En outre, aux petits avions de tourisme se substituent plus fréquemment des avions d'affaires entrant en toute légalité et ce tant à la frontière

mexicaine que canadienne. Plus encore, le renseignement américain indique l'augmentation significative d'ULM et de drones qui franchissent illégalement les frontières mexicaine et canadienne afin d'alimenter en drogue les marchés états-uniens³. Le U.S. Customs Border Protection (CBP) déclarait avoir détecté 223 ultralégers en 2011, soit deux fois plus qu'en 2009.

20%
c'est le ratio de la cocaïne acheminée par
la voie aérienne légère
aux États-Unis

Des routes secondaires en Amérique du Sud depuis 2009

Autre conséquence du renforcement du contrôle aérien en Colombie, les autorités ont identifié un accroissement du nombre d'avions légers au départ de la Bolivie et à destination du Paraguay, du Brésil et de l'Argentine indiquant ainsi qu'une partie de la cocaïne transportée par la voie aérienne générale se diversifie désormais en se dirigeant

vers le cône sud de l'Amérique latine. Or, cette route peut constituer, au-delà du marché sud-américain, un relais vers l'Europe via l'Afrique.

(1) *Airpower in the interagency: Success in the Dominican Republic* May-June 2012, Air and Space journal.

(2) Les États-Unis qui partagent 3 500 km de frontière avec le Mexique ont décidé de construire un double mur de 1 125 km de long entre la Californie et le Texas, par le vote de la législation du *Secure Fence Act* en 2006.

(3) *National Drug Threat Assessment* - 2011.

Des routes aériennes transatlantiques en augmentation

Une route transatlantique est aussi empruntée par des aéronefs légers chargés de cocaïne, reliant l'Amérique du Sud (principalement le Venezuela) à l'Afrique de l'Ouest pour ensuite transporter les stupéfiants vers les centres de consommation européenne. Ce trajet représenterait 10% des vols au départ du Venezuela et aurait été multiplié par 3 depuis 2006⁴. La Guinée Bissau et le Cap-Vert se distinguent comme les principaux pays visés. Si les trafiquants utilisaient des jets d'affaires modestes lors de leurs premières traversées transatlantiques, ils ont amélioré rapidement leur mode opératoire en optant pour des aéronefs de gamme supérieure permettant de parcourir de plus longues distances et de multiplier par quatre la quantité de drogue transportée pour chaque vol. Plus encore, à l'identique d'« Air cocaïne »⁵, de gros porteurs auraient aussi été identifiés par les services britanniques. Ainsi le Boeing retrouvé en 2009 au Mali ne serait pas un cas unique⁶. Stockée en Afrique de l'Ouest, la drogue serait donc acheminée par plusieurs moyens, aériens, maritimes et terrestres pour entrer en Europe.

L'Europe : un phénomène désormais avéré

Aujourd'hui, le phénomène émerge aussi en Europe⁷. Le sud de la péninsule ibérique est, et de loin, la région d'Europe la plus touchée par le trafic de stupéfiants empruntant la voie aérienne générale. Plus modestement, ce phénomène se développe aussi au sein de l'Europe comme entre le Royaume-Uni et le continent (Belgique, France, Pays-Bas). L'Italie, la Grèce et les Balkans semblent également concernés par le phénomène, bien que les autorités soient peu alertées. Europol a recensé des vols entre le Maroc et l'Italie ou la Hongrie. Ainsi, à l'identique de la situation décrite en Amérique, pour atteindre le vieux continent, second marché de consommation finale de drogue illicites, l'utilisation de l'aviation légère et ultralégère enregistre une nette expansion⁸.

La péninsule ibérique, principale porte d'entrée de la drogue par l'aviation légère en provenance d'Afrique

Depuis 2005, les rotations d'aéronefs privés entre l'Andalousie et le Maroc important principalement du cannabis sont en forte augmentation. Les radars espagnols et marocains ont ainsi détecté plus de 49⁹ vols en 2010, un chiffre qui a doublé par rapport à l'année 2009, selon les observations. Ces rotations seraient le fait de 3 à 4 organisations criminelles transnationales installées dans le sud de l'Espagne organisant chacune entre 2 à 3 vols par semaine. Dans une moindre mesure, le Portugal est aussi impacté, les

QUELQUES CHIFFRES

- **55 000 U.S. \$**, c'est le prix de l'achat d'un kilo de cocaïne en Europe alors qu'il n'en vaut que **2 500 U.S. \$** à sa sortie du laboratoire en Colombie
- **43**, c'est le nombre de traversées transatlantiques aériennes identifiées par les britanniques, en 2010
- **49** c'est le nombre d'aéronefs détectés en Espagne, en 2010
- **12** c'est le nombre d'accidents d'aéronefs légers totalisés par les marocains entre 2008 et 2011
- **1,5 tonne**, c'est la quantité de cocaïne que transportait le jet privé intercepté aux Canaries en 2012
- France : nombre de licences valides en 2011, tous aéronefs confondus : **74 267**
- **560 kilos**, c'est la quantité de cannabis que transportait l'hélicoptère dans l'affaire de Béziers.
- France : nombre d'aéronefs disposant d'un certificat de navigabilité valide, en 2011, aviation générale : **8 211**

(4) Source provenant de la couverture radar du JIATFS.

(5) Il s'agit de la découverte de la carcasse d'un Boeing 727 calcinée au Mali qui aurait transporté entre 7 et 11 tonnes de cocaïne.

(6) D'ailleurs, le renseignement britannique s'intéresserait depuis 2010 à des individus voulant utiliser des gros porteurs du type Ilyushin, Antonov ou Tupolev, d'une capacité de charge de plusieurs tonnes de cocaïne. Réunion du 8 octobre 2010-MAOC-N.

(7) Europol, « Notification de la menace OC-SCAN : Diversification de l'utilisation des avions légers pour les trafics illicites à destination et au sein de l'UE », Mai 2010.

(8) Europol, « EU organized crime threat assessment-OCTA 2011 », The Hague, 28 April 2011.

(9) Il a été identifié 38 vols dans les 6 premiers mois de l'année 2011.

criminels jouant des frontières pour éviter les interceptions policières. Les dernières observations indiquent que les trafiquants ont su, à l'image de la situation nord-américaine, adapter leurs modes opératoires: pour éviter la couverture radar et les aérodromes de plus en plus surveillés, ils privilégient désormais les ULM et les hélicoptères. Plus inquiétant, les cargaisons de cocaïne accompagnent désormais celles

de la résine de cannabis, confirmant ainsi le renforcement des cartels latino-américains au Maroc.

En parallèle, des quantités plus significatives de cocaïne arrivent directement d'Afrique de l'Ouest ou d'Amérique latine par jet privé. Transitant fréquemment par les Iles Canaries, ces aéronefs se posent sur des aéroports internationaux.

Le Nord-ouest de l'Europe: des indices mais peu d'interception

Le trafic de stupéfiants par l'aviation générale en Europe de l'Ouest est surtout localisé entre le Royaume-Uni et le continent (Belgique, Pays-Bas, France). S'il existe nombre d'indices, des cas concrets viennent étayer ce mode d'ache-

minement au Royaume-Uni, les autorités y ont intercepté 16 aéronefs depuis 2006. Certaines de ces affaires mettent en cause directement des exploitants d'aérodromes privés et des pilotes.

UN ÉTAT DES LIEUX EN FRANCE QUI DONNE UNE IMPRESSION DE PHÉNOMÈNE MINEUR

L'acheminement des drogues illicites est un enjeu de taille pour les trafiquants. Pour y répondre, ils adoptent différentes approches: produire le plus proche des zones de consommation pour amoindrir les coûts de transport et de détection (c'est le cas des drogues de synthèse ou de la culture *indoor* de cannabis) ou bien s'assurer que le mode de transport soit discret et qu'il fasse peu l'objet de surveillance de

la part des services répressifs. Les vecteurs aériens, terrestres et maritimes sont ainsi mis à profit pour tenter de contourner les dispositifs nationaux de contrôle. Ces dernières années les organisations criminelles, soucieuses de garantir les expéditions de produits stupéfiants, exploitent le vecteur de l'aviation générale, que l'on peut désigner par l'aviation civile non commerciale.

En France, des faisceaux d'indice qui laissent présager un développement du phénomène

La France est susceptible d'être particulièrement impactée par cette menace encore contenue jusqu'à présent: elle possède en effet une forte densité d'aérodromes. Suivant la définition retenue de la plateforme, l'on oscille entre environ 500¹⁰ à 1 800¹¹ si l'on inclut les pistes pour ULM. Une présence permanente de forces de sécurité n'est pas assurée sur la majorité d'entre eux et une telle orientation est manifestement peu probable. Or, les capacités techniques de l'aviation générale, associées à une réglementation de vol peu contraignante, en font un vecteur de trafic potentiellement attractif pour les trafiquants. Une analyse rétrospective semble indiquer que ce mode opératoire n'est pas complètement nouveau. Dans les années 1980-1990, des affaires (Antilles françaises, Pas-de-Calais, Normandie) sont traitées par les tribunaux et émaillent la presse locale mais aucun service n'a de vue d'ensemble de ce phénomène. Ce n'est qu'à l'occasion de l'affaire dite de Béziers en 2008, un hélicoptère intercepté en zone rurale chargé de près de 560kg de résine de cannabis impliquant des acteurs du

milieu, qu'il y eut un retentissement national et que l'on commença à prendre conscience des capacités de ce mode de transport. Cependant, pour certains interlocuteurs, un tel mode opératoire ne saurait être perçu autrement qu'un bruit de fond, voire comme un fantôme. Or, la présente étude en collectant et croisant des informations de multiples sources parvient à montrer le caractère avéré de ce phénomène, bien au-delà de l'épiphénomène.

D'ailleurs la dizaine de cas recensés, depuis le début de l'année 2000, montre que leur mise à jour résulte d'incidents policière, de découverte inopinée, de renseignements diffusés par des pays tiers ou encore d'informations transmises par des riverains, suggérant une quasi-absence de stratégie de lutte élaborée par les services répressifs quant à l'usage du vecteur de l'aviation générale.

(10) Journal Officiel de la République Française, Texte n°29, n°0159 du 10 juillet 2012.

(11) Dussourd J, *Rapport sur la sûreté dans les aérodromes secondaires*, Ministère de l'Intérieur, 2008.

Une diversité de modes opératoires

Les drogues découvertes sont en grande majorité de la résine de cannabis, la cocaïne et les drogues de synthèse. Les principaux mouvements d'aéronef mettent en lumière les liaisons transfrontières par aéronef France / Royaume-Uni et France / Espagne, confirmant l'intérêt du vecteur pour franchir les obstacles géographiques (la chaîne pyrénéenne, la Manche). Le trafic de stupéfiants dans les Antilles françaises est encore dominé par le vecteur maritime. Toutefois, le transport de drogues par le vecteur aérien léger est amené à croître pour au moins deux raisons : la première a trait à la couverture radar quasi inexistante (de nombreuses zones d'ombre liées à la géographie des îles et à l'obsolescence des radars), la seconde résulte de l'accroissement du contrôle des espaces aériens des pays voisins sous l'impulsion des États-Unis rendant les départements français d'Amérique vulnérables quant aux possibilités de largage de ballots de drogues.

À l'aune de ces mouvements, les aérodromes situés dans ces zones frontalières semblent foncièrement exposés, d'autant que les axes routiers y sont davantage surveillés. Plusieurs modes opératoires coexistent rendant l'exercice de contrôle plus délicat. Le plus répandu se décline comme suit : les quantités de drogue sont à peine dissimulées, transportées dans des sacs de sport, le pilote ne dépose pas de plan de vol, le transpondeur est éteint, il n'y a pas de contact-radio, le vol est réalisé à l'aube ou de nuit, feux éteints et à basse altitude. La prise de risque est maximale requérant de la part du pilote une dextérité réelle, recours à des moyens technologiques de vision nocturne.

Autre type de mode opératoire à l'opposé du précédent, les trafiquants profitent des avantages offerts par l'aviation d'affaire, loin des formalités des vols commerciaux. Les organi-

sations qui utilisent des jets peuvent mobiliser un appareil et son équipage en très peu de temps. Cette liberté permet également de morceler le trajet par des escales. Un jet peut effectuer des vols de plusieurs milliers de kilomètres, pouvant aisément franchir l'Atlantique. Les pilotes observent les obligations aéronautiques, respect des règles de vol (ouverture et clôture d'un plan de vol). La flexibilité caractérise l'aviation d'affaire, avec par exemple la possibilité de changer de destination en cours de vol. Ce faisant, il est très difficile pour les enquêteurs de repérer un usage illicite des aéronefs et de prévoir le lieu d'atterrissage. L'aéroport du Bourget est la première plate-forme aéroportuaire d'affaires d'Europe devant celle de Londres. On y compte en moyenne annuelle plus de 50 000 mouvements.

France : nombre d'ULM disposant d'une carte d'identification valide, en 2011 : **13040**

En fonction des distances à parcourir, le choix de l'aéronef apparaît crucial. Ainsi nous remarquons que lorsque les distances sont courtes (quelques dizaines de kilomètres), le choix se porte sur un ULM ou un drone, appareils aux rayons d'action moindres mais pouvant atterrir en de nombreux endroits. En moyenne les quantités de drogues transportées approchent les 80 kg. L'avion de tourisme ou un hélicoptère est préféré pour franchir des distances moyennes (quelques centaines de kilomètres), environ 300 kg sont embarqués à bord. Enfin, l'on retrouve des jets sur des distances longues (plusieurs milliers de kilomètres), les soutes peuvent contenir plusieurs centaines de kg et même atteindre aisément la tonne.

Dans ce dernier cas, les aéronefs viennent fréquemment d'Amérique du Sud - Venezuela, Brésil, Guyane - et font souvent une escale en Afrique pour finalement atterrir sur le sol européen. Ajoutons que les services de la navigation aérienne se limitent à contrôler le dernier plan de vol et non l'historique.

A L'ÉCHELLE DES PAYS, LES RÉPONSES PUBLIQUES SONT TRÈS HÉTÉROGÈNES

Les Amériques : le contrôle de l'Espace aérien entre les zones productrices et consommatrices

Le « Air Bridge Denial Program » (ABPD), établi en 1995, a mis en place un contrôle strict de l'espace aérien qui vise à lutter contre le trafic de stupéfiants par la voie aérienne légère. Ce programme repose sur le développement d'échanges de renseignements en temps réel à l'aide d'une

couverture radar permettant d'identifier les vols clandestins (transpondeur éteint) et avec l'appui des militaires d'opérer des interceptions aériennes¹² dans la zone andine et caribéenne¹³. Pour ce faire, le Joint Inter-Agency Task Force-South (JIATFS), une entité interministérielle États-Unienne

(12) La réglementation interdisant à tout aéronef de traverser l'espace aérien sans autorisation, sous peine de voir neutraliser l'aéronef en plein vol, si ce dernier n'obtempère pas.

(13) Des accords bilatéraux permettant l'interception dans l'espace aérien de pays tiers.

(associant les polices judiciaires, les forces armées, les douanes) est en charge de croiser les senseurs détectant les aéronefs suspects avec du renseignement classique dédié au trafic de stupéfiants par l'aviation générale. Cette agence traite entre 13 000 et 15 000 traces par jour, ce

qui permet d'identifier quotidiennement 3 à 4 avions suspects¹⁴. Le JIATFS est aussi en charge de missions opérationnelles, telle que la coordination des actions internationales d'interception dans sa zone de compétence à l'extérieur des États-Unis.

Une adaptation du contrôle aux frontières orientée vers les ULM et les drones

En plus de radars mis en place aux frontières dans les années 1980, les États-Unis cherchent désormais à renforcer leurs capacités de détection et d'interception des ultralégers (ULM et drones). Dans cette perspective a été votée, en 2012, une loi intitulée "Ultralight Aircraft Smuggling Prevention Act" (2011-2012) permettant de poursuivre

les pilotes et propriétaires d'ULM et de drones impliqués dans le trafic de stupéfiants¹⁵. De plus, récemment, l'administration américaine s'est dotée d'un nouveau système de détection (comprenant des drones) en temps réel adapté à l'identification des aéronefs légers¹⁶.

Les USA, une surveillance des aéroports jugée essentielle mais difficile à mettre en œuvre

Le *National Northern Border Counternarcotics* de 2012¹⁷ impulse des actions plus ciblées concernant l'aviation générale : Une évaluation des risques est opérée au travers d'une cartographie prenant en compte différents critères comme l'accessibilité et la protection des plateformes. Un numéro de téléphone gratuit

223, c'est le nombre d'ULM clandestins détectés aux frontières des États-Unis en 2011

est diffusé au moyen d'une campagne de sensibilisation auprès des responsables d'aéroports. Il est à souligner que les États-Unis ont opté pour la mise en place de structures répressives « interministérielles » jugées comme le moyen déterminant pour lutter efficacement contre la criminalité liée à l'aviation générale.

La Colombie : un service centralisé

En Colombie, en plus d'un contrôle strict de l'espace aérien, les forces de police comptent dans leur organisation un service consacré spécifiquement à l'aviation générale, soutenu par l'aviation civile. Ces policiers spécialisés contrôlent annuellement un à un, la centaine d'aéroports secondaires ainsi

que les aéronefs qui y sont basés. Tout aéronef doit d'ailleurs obtenir un certificat annuel du département cité et mentionner tout changement concernant l'appareil (peinture, modifications techniques, vente, prêts). Enfin ce service produit du renseignement dédié.

Le Venezuela : un renforcement du contrôle de l'aviation générale depuis 2009

Prenant acte de l'explosion des vols clandestins, le gouvernement bolivarien a mis en place un plan de lutte contre ce phénomène en 2008. Ce plan prévoit un renforcement de

la couverture radar, des moyens d'interception mais aussi un contrôle plus strict des aéroports civils et militaires, ainsi que la destruction des pistes clandestines.

L'Afrique de l'Ouest : une absence totale de contrôle hormis le projet français : « les ailes maliennes »

Si les contrôles aéroportuaires sont désormais mis en place au travers de projets internationaux, l'aviation générale en Afrique n'est sujette à aucun contrôle. Seule l'initiative des douanes françaises « les ailes maliennes » tente de changer la donne. Ainsi, les maliens ont expérimenté cette initiative en 2011 qui pourrait s'exporter vers d'autres pays africains.

De plus les actions initiées par l'United Nations Office on Drug and Crime (UNODC) et par l'Europe comme les projets Air-cop et les Cellules aéroportuaires anti-traffic (CAAT) prévoient à terme de cibler l'aviation générale car les trafiquants utilisent à la fois les structures aéroportuaires et les pistes privées ou clandestines pour organiser le trafic de stupéfiants.

(14) Cette agence souligne que 80% du renseignement provient des canaux traditionnels et 20% des détections multi-senseurs (radars, etc.)

(15) Une peine de prison de 20 ans maximum et une amende de 250 000 dollars sont prévues (le montant de l'amende est identique à celle pour pénétration illégale dans l'espace aérien).

(16) Ces ultralégers se distinguent par leur faible signature radar et par une vitesse de déplacement inférieure aux avions de tourisme.

(17) <http://www.whitehouse.gov/ondcp/news-releases-remarks/office-of-national-drug-control-policy-releases-northern-border-drug-control-strategy>

Le Maroc : un renforcement de la coopération avec l'Europe

Le Maroc a amélioré son action pour réduire les atteintes à la souveraineté de son espace aérien et contrer les rotations fréquentes d'aéronefs entre l'Espagne et le Royaume. Pour ce faire, les autorités marocaines renforcent les capacités de détection radar et la coopération avec l'Espagne au travers de

la mise en place d'équipes conjointes d'analyse du renseignement. De plus, pour une circulation plus fluide et plus rapide du renseignement, deux centres de coopération policière (Maroc-Espagne) ont été créés, l'un à Algesiras (Espagne) et l'autre à Tanger (Maroc).

DES RÉPONSES PUBLIQUES INÉGALES EN EUROPE

Des initiatives européennes encore embryonnaires

Europol insiste sur son intérêt croissant pour l'usage de l'aviation générale à des fins criminelles. Au-delà du trafic de stupéfiants qui constitue une préoccupation majeure, l'institution de La Haye s'intéresse au trafic d'armes, de migrants clandestins, au transport de numéraire, de pierres précieuses, d'œuvres d'art, utilisant le vecteur de l'aviation générale. A ce jour, Europol collecte nombre d'éléments sur cette menace, l'objectif poursuivi étant de constituer un groupe de travail pérenne.

En parallèle, le groupe "Aéroport" du Groupe Pompidou (Conseil de l'Europe) a mis en place depuis trois ans, un sous-groupe réunissant des représentants des services répressifs européens (et non européens) pour accroître la prise de conscience et échanger sur les bonnes pratiques opérationnelles. Grâce à ces échanges, ce sous-groupe est parvenu à construire une vingtaine d'indicateurs de risque.

Le Maritime Analysis and Operations Centre for Narcotics (MAOC-N)

Organe de coopération, le MAOC-N est un centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants, créé en 2007 et fondé sur la coopération des agences antidrogues de l'Union européenne et des États-Unis. Si dans ses statuts, la mission de lutte contre les trafics par la voie aérienne est mentionnée, elle n'est pas encore l'objet d'une implémentation pratique, à ce jour les dispositifs étant exclusivement orientés vers le vecteur maritime. Pour autant, l'intérêt porté au trafic de stupéfiants par l'avia-

tion générale ne se dément pas et s'inscrit dans une volonté de mieux appréhender l'augmentation des vols transatlantiques. Inspiré et complémentaire du JIATFS, le MAOC-N pourrait devenir une structure clé dans la lutte contre ce phénomène, tant à travers la collecte, l'exploitation et l'échange de renseignements spécialisés que sur la mutualisation et la coordination des moyens policiers et de défense aérienne en Europe.

L'Espagne : l'action la plus aboutie en Europe

Pays le plus exposé d'Europe, l'Espagne a renforcé son action pour endiguer le trafic de stupéfiants via l'aviation générale en déployant un plan national en 2011. La douane et la Guardia civil en sont les deux principaux piliers, puis sont étroitement associés la police et l'armée de l'air. Ce plan prévoit un renforcement de la couverture radar (en particulier le Système intégré de vigilance extérieur - SIVE) et de la coopération avec les autorités portugaises et marocaines. L'effort en matière de renseignement opérationnel a, d'ores et déjà, produit des effets puisque l'on note une meilleure détection, davantage d'interceptions et

une amélioration du contrôle des aérodromes secondaires. Entre 2011 et 2012, ces contrôles ont permis d'identifier 208 plateformes de circonstances et aérodromes secondaires et 132 pistes clandestines. 354 inspections d'aérodromes et de plateformes ont été réalisées. 38 vols clandestins ont été identifiés ainsi que 118 aéronefs suspects. 43 avions et hélicoptères ont été scrupuleusement inspectés. Tout ceci aboutissant à l'ouverture de 3 enquêtes. Et ce malgré des difficultés structurelles de coopération interministérielle entre les trois principales administrations répressives.

354,

c'est le nombre d'inspections d'aérodromes et de plateformes de circonstance effectués par les espagnols entre 2011 et 2012

Le Portugal : une aviation civile qui s'engage

Si les difficultés budgétaires freinent sensiblement la mise en place d'actions ciblées, les services portugais ont pris la mesure de la menace. Leur action est centrée sur l'amélioration de la coopération avec les espagnols et le contrôle

des aérodromes secondaires et plateformes. L'aviation civile portugaise est très impliquée dans ces efforts pour contenir la menace, grâce au partage d'expérience avec l'aviation civile des États-Unis.

Les Pays Bas : Un contrôle renforcé des aérodromes piloté par un centre de coordination

Les douanes néerlandaises ont créé un centre de contrôle à vocation interministérielle¹⁸ tourné vers l'aviation générale. Ce « *brain dump* » oriente l'action interministérielle, facilite l'échange de connaissances entre les domaines de sûreté et de sécurité et commande des études spécifiques.

Un protocole d'échange d'information avec l'Allemagne et la Belgique permet de mutualiser la couverture radar et d'émettre un système d'alerte.

Des analyses de risque sur les aérodromes sont produites à partir d'informations collectées auprès des registres gouvernementaux¹⁹, des sources ouvertes (OSINT) et du renseignement obtenu à partir de la surveillance des aérodromes²⁰. Une attention particulière est portée sur les

décalages constatés entre les plans de vol déposés et les trajectoires radars.

Ce point de contact unique effectue près de 200 contrôles d'aéronefs privés à l'aide d'équipes cynophiles et a mis sous surveillance certains aérodromes secondaires à l'aide de lecteur automatique de plaques d'immatriculations, de caméras de surveillance, de sonorisation des locaux et hangars ainsi que de senseurs sonores pour identifier les éventuels vols nocturnes. En dépit de la multiplication des moyens de contrôle, les services néerlandais ne sont pas parvenus à révéler des affaires concrètes de trafic de stupéfiants. Certains agents font mention de l'adaptation des trafiquants, qui utiliseraient les longues plages du littoral néerlandais pour atterrir et décoller en toute discrétion.

Le Royaume-Uni : une action centrée sur le renseignement et la coopération internationale

À travers leurs unités de renseignement spécialisé, le « United Kingdom Border Force » et la « Serious Organised Crime Agency » (SOCA), interviennent principalement sur le phénomène du trafic de stupéfiants au moyen de l'aviation générale, avec le soutien des polices locales lorsque l'affaire se déroule sur une plateforme du Royaume. De même, les services de l'aviation civile (Control Authority) sont associés au contrôle des plateformes. D'ailleurs, ces services sont plus prompts à retirer la licence à un pilote impliqué dans un transport de drogue.

La SOCA tire parti de sa connaissance des réseaux internationaux et s'est dotée d'outils de renseignement opérationnel très riches en Afrique et en Amérique sur le sujet, en partie du fait de sa participation au JIATFS et au MAOC-N.

La création à venir de la National Crime Agency devrait redynamiser l'attention portée à l'aviation générale notamment par des orientations stratégiques mieux définies, à l'instar d'une surveillance renforcée et coordonnée des frontières (Joint Border Security Threat Assessment).

En sus du plan de vol, les pilotes, à l'occasion de mouvements entrants ou sortants du Royaume-Uni, se voient obligés de remplir un rapport d'aviation générale (General Aviation Report).

Des opérations conjointes entre la UKBA, de la SOCA visant l'aviation générale sont menées pour accroître l'efficacité de la lutte contre le crime organisé. La distinction est opérée entre le renseignement nécessaire au ciblage et celui utile à l'enquête.

En somme, l'utilisation de ce mode de transport suit bien une pente croissante qui ne semble alertée que partiellement les services de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants. Au sein d'Europol, la menace est prise au sérieux à l'instar d'autres instances européennes en charge de cette problématique. Les organisations européennes incitent leurs États-Membres à accentuer la prise de conscience du trafic de stupéfiants via l'aviation légère. Elles manifestent la nécessité de coopérer compte tenu des mouvements transfrontaliers aisés effectués par ce type d'aviation. L'enjeu revient à développer une réponse cohérente et collaborative du contrôle du trafic aérien général européen et de l'intervention coordonnée des autorités des États-membres.

(18) Regroupement d'organisations civiles (Police, Aviation civile) et militaires (armée de l'Air).

(19) Chambre de commerce, cadastre, licence de pilotes, registre des aéronefs.

(20) Propriétaires des aéronefs, historique des propriétaires de l'aéronef, type d'utilisation, accès passagers, sécurisation des hangars et identification des voitures qui fréquentent les aérodromes, etc...

UNE RÉPONSE PUBLIQUE FRANÇAISE TROP TIMORÉE

En dépit d'une réalité difficile à objectiver, la réponse publique reste sous dimensionnée

La réponse publique est ici appréhendée comme l'action des services répressifs en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants à partir des aérodromes non surveillés. L'on retrouve la palette des services impliqués dans la lutte contre le trafic de stupéfiants: Police, Douanes, Gendarmerie et Justice. Une gendarmerie spécialisée, la Gendarmerie des transports aériens, y occupe une place singulière par le fait qu'elle compte parmi ses missions, celle

1 800,

c'est le nombre d'aérodromes secondaires et de plateformes de circonstance présenté par le Préfet Dussourd

de veiller aux respects des normes réglementaires par les acteurs opérant sur ces plateformes (pilotes, responsables d'aéroclubs, propriétaires d'aéronefs, gestionnaire de la plateforme,...). Pour les polices spécialisées dans la lutte contre le trafic de stupéfiants, la menace ne mobilise pas étant donné le poids encore déterminant des vecteurs routiers et maritimes.

Une action publique de nature réactive

Or, pour l'essentiel, l'action publique est de nature réactive et non proactive pour ce qui est du trafic de stupéfiants utilisant l'aviation générale. En réalité, la problématique «aérodromes non surveillés» est trop étroite eu égard aux capacités des aéronefs d'atterrir sur des aérodromes surveillés, à l'instar des jets privés ou *a contrario* sur des zones privées du type des hélistations installées dans des propriétés, voire des largages de ballots de drogue en mer.

3 millions,

c'est le nombre de mouvements aériens non commerciaux en France

Le paysage des aérodromes est très inégal. Si les aéroports internationaux bénéficient d'un contrôle approfondi sans cesse renouvelé en termes de sûreté et de sécurité compte tenu des lignes directrices tracées par les instances internationales et nationales (Organisation de l'aviation civile internationale - OACI ; Agence européenne de la sécurité aérienne - EASA ; Direction générale de l'aviation civile - DGAC), notamment à la suite des événements du 11 septembre 2001, les aérodromes secondaires voient la présence d'instances étatiques s'éti-

ler. Ceci s'explique par la réduction de la voilure de l'État et par un recentrage sur des points de passage considérés comme sensibles. En outre, l'existence d'un classement des aérodromes secondaires (circulaire de la DGAC du 6 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires) permet de moduler les mesures en fonction de la sensibilité des plateformes du point de vue de la sûreté : une typologie les classant en trois groupes de sensibilité croissante : G1, G2 et G3. Une orientation très empreinte de la lutte contre le terrorisme pouvant valoir en partie seulement dans un schéma où dominant les infractions de droit commun, dont le trafic de stupéfiants. Les préfets sont en charge d'appliquer la réglementation de la sûreté et de la sécurité dans les aérodromes situés sur leur territoire de compétence, or, l'on constate une disparité dans cette mise en œuvre et notamment la faible évaluation des mesures édictées dans les arrêtés préfectoraux à l'instar de l'accès et de la circulation en zone «côté piste».

De la nécessité du renseignement face aux vulnérabilités des aérodromes secondaires

Ces aérodromes non surveillés sont caractérisés par des vulnérabilités que le préfet Dussourd avait pointées à l'occasion d'un rapport réalisé sur la sûreté des aérodromes secondaires en 2008, il notait «la difficulté de détecter et de suivre une large partie des vols de l'aviation générale».

Pour reprendre l'une de ses expressions : «nous n'avons pas les moyens de tout contrôler». D'où l'importance primordiale du renseignement sur cette thématique. À ce jour, les renseignements accumulés sont disparates, chaque service dispose, peu ou prou, d'éléments qu'il inscrit dans son propre cadre avec une faible inclination au partage et encore moins dans une dynamique interministérielle. Un service douanier, la Division des services opérationnels

développe une véritable expertise relative à l'aviation générale, pour partie liée au contrôle des obligations fiscales (acquittement des taxes) mais aussi et, de plus en plus, liée à l'analyse criminelle.

Pour autant, certaines structures, du type de celle du Centre national des opérations aériennes - CNOA, oeuvrent au profit de plusieurs services de l'État sur la question de l'intrusion d'aéronefs dans l'espace aérien français sans plan de vol, ou considérés comme suspects par leur comportement en vol. La présence en son sein d'agents de liaison (GTA, PAF, DGDDI) contribue à transmettre des informations aux état-major respectifs relatives à la trajectographie des aéronefs grâce à la couverture radar militaire.

La coopération internationale se révèle incontournable

Le vecteur aérien impose, par nature, une coordination et une rapidité d'action des services en particulier lorsque l'information d'un aéronef transportant de la drogue est transmise par les services de contrôle d'un pays tiers.

Comme le soulignent bon nombre d'interlocuteurs, une partie de cette réponse implique donc *a minima* le niveau européen, dans la mesure où l'espace aérien européen reste marqué par une fragmentation liée aux souverainetés nationales encore prééminentes. *A fortiori*, le franchissement de frontières est aisé avec ce type de vecteur, ce qui requiert de la part des autorités la possibilité de poursuivre un appareil en infraction au-delà de son propre espace aérien. En ce sens, des accords bilatéraux existent et permettent une incursion dans un pays voisin le temps que le relai soit assuré par les services de ce même pays. Déjà en vigueur dans le domaine de la criminalité transfrontière terrestre grâce aux accords Schengen, la coopération entre services de pays tiers, s'agissant du domaine aérien, demande de partager une même perception de la menace. Ce qui n'est pas chose aisée, soit qu'une politique pénale renvoie au second plan le trafic de stupéfiants par l'aviation générale, soit que le lobby du microcosme aéronautique est si fort

qu'il soutient le choix de la «*soft law*» (régulation fondée sur des chartes de sûreté et des codes de bonne conduite) pour ne pas nuire à la liberté de circulation.

Sur d'autres continents, certains pays sont d'ores et déjà confrontés à cette menace. Citons, l'office des Nations-Unies en charge de la drogue et du crime (UNODC) qui rend compte dans son rapport annuel de 2011, du recours à l'aviation générale, notamment en Afrique de l'Ouest, «l'utilisation de jets privés, appareils pouvant pénétrer jusque loin dans les terres africaines, devient une méthode alternative pour acheminer la cocaïne de l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe». Cette pratique est éprouvée depuis plusieurs années en Amérique du Sud et en Amérique centrale. A telle enseigne que les autorités péruviennes et colombiennes ont mis en place, avec le soutien actif des Etats-Unis, le Air Bridge Denial Program dès les années 1990, comme nous l'avons évoqué ci-dessus. Par ce système, le nombre de vols illégaux détectés en Colombie est passé de 657 en 2003 à 32 en 2009, soit une réduction de près de 95%. Le Brésil et la République Dominicaine ont emboîté le pas à ces pays attestant de la diffusion de la menace.



INHESJ

École Militaire

1, place Joffre – Case 39

75700 Paris 07 SP

Tél : +33 (0)1 76 64 89 00

Tél : +33 (0)1 76 64 89 31

www.inhesj.fr