



**ObsCi**  
Observatoire  
des Criminalités  
Internationales

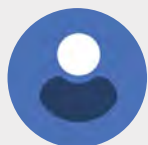
# CHOC SANITAIRE, CRISE ÉCONOMIQUE, GÉOPOLITIQUE ET SYSTÉMIQUE : LES CONSÉQUENCES EN MATIÈRE CRIMINELLE SUR LE SECTEUR AÉRIEN

**Johanne Gojkovic-Lette** / Colonel de gendarmerie,  
membre du Conseil d'orientation scientifique de l'ObsCI

Juin 2022



## PRÉSENTATION DES AUTEURS



**Johanne Gojkovic-Lette** / Colonel de gendarmerie,  
membre du Conseil d'orientation scientifique de l'ObsCI

*Les opinions exprimées dans cet article ne sauraient engager l'institution dans laquelle travaille l'auteur.*

---

## PRÉSENTATION DE L'OBSERVATOIRE

L'Observatoire des criminalités internationales (ObsCI) a pour objectif d'étudier et d'analyser en toute indépendance les différents champs des criminalités internationales en appréhendant les problématiques sécuritaires dans leur globalité, en intégrant ses enjeux pour nos sociétés et leurs effets sur les politiques publiques en France comme à l'international. Ses axes d'intervention se concentrent en particulier sur les trafics illicites, la criminalité financière et la corruption, la délinquance, la criminalité environnementale et sanitaire, ainsi que la cybercriminalité.

En mobilisant à la fois des chercheurs et des praticiens de différents pays, l'ObsCI produit des analyses indépendantes qui intègrent leurs incidences économiques, politiques, diplomatiques, sociales, territoriales, étatiques et in fine militaires, dont les interrelations constituent précisément sa géopolitique.

Il a pour objectif d'alimenter les débats publics de manière constructive, ainsi que d'accompagner les pouvoirs publics, les collectivités territoriales, les professionnels et les entreprises sur ces sujets.

Il est dirigé par **Gaëtan Gorce**, chercheur associé à l'IRIS, membre honoraire du Parlement, et **David Weinberger**, chercheur associé à l'IRIS, sociologue.



@ObsClcrim

---

[iris-france.org](https://iris-france.org)



@InstitutIRIS



@InstitutIRIS



institut\_iris



IRIS



IRIS - Institut de relations internationales et stratégiques

La crise sanitaire liée au Covid-19 a entraîné pour le secteur aérien de lourdes conséquences. Les confinements successifs, la fermeture des frontières, les restrictions de circulation, etc. ont en effet touché de plein fouet un secteur économique que la guerre en cours en Ukraine et la lutte contre le dérèglement climatique risquent encore plus fragiliser.

## UN SECTEUR ÉCONOMIQUE FRAGILISÉ

Dans un entretien accordé en novembre 2020, Alexandre de Juniac<sup>1</sup>, directeur général de l'Association internationale du transport aérien (IATA), évoquait un choc d'une violence inouïe illustré par la faillite de 40 compagnies aériennes et d'un trafic aérien ne représentant plus que 35 % de celui de 2019, soit un grand bond en arrière de près de 20 ans. Selon certaines prévisions, le trafic passager ne reviendra à son niveau de 2019 qu'en 2024... au mieux, car ces estimations ne prenaient pas en compte alors la hausse des prix (dont ceux du carburant passés de 500 dollars à 1 200 dollars la tonne actuellement) engendrés par la guerre en Ukraine. Cet effondrement du marché conduit naturellement à une forte restructuration du secteur qui s'accompagne de dizaines de milliers de licenciements et une rationalisation des coûts. Les ruptures des baux de location par les grandes compagnies et les ventes d'avions vont se développer. La réorganisation des flottes va mettre sur le marché des milliers d'appareils, quelle que soit leur taille, et de nombreux personnels navigants commerciaux (PNC) – les pilotes et co-pilotes notamment – vont se retrouver sur le marché du travail. Afin de poursuivre leur activité, mais aussi pour maintenir leurs (onéreuses) licences à jour, certains d'entre eux seront sûrement moins regardants sur leur prochain emploi. Des aéronefs, issus des faillites ou des restructurations économiques d'écoles de pilotage de petites et grandes compagnies aériennes, vont être bradés sur le marché de l'occasion. Les compagnies et les entreprises qui survivront à la crise seront malgré tout financièrement fragiles pour la plupart d'entre elles et seront encore plus regardantes sur leurs coûts d'exploitation.

Tout cela dans un contexte général où ce secteur économique est de plus en plus pointé du doigt au nom de l'écologie et de la lutte contre le dérèglement climatique<sup>2</sup> comme en témoignent le phénomène émergent du *flygkam*, désignant la honte de prendre l'avion, ou les réglementations de plus en plus strictes adoptées par les États pénalisant une rentabilité

<sup>1</sup> <https://www.journal-aviation.com/actualites/45504-entretien-avec-alexandre-de-juniac-directeur-general-de-l-iata>

<sup>2</sup> Même si le secteur aérien, avec moins de 4 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre n'est pas le principal émetteur, la question des émissions va impacter durablement le développement du secteur : <https://www.ecoco2.com/blog/limpact-reel-du-transport-aerien-sur-le-climat/#:~:text=On%20%C3%A9value%20en%20g%C3%A9ral%20%C3%A0,un%20article%20paru%20dans%20le>

mise à mal par les désordres susmentionnés. Déjà, avant la crise de 2020, la lutte pour la survie économique et la compétition féroce à laquelle se livrent les compagnies avaient mis en évidence certaines affaires de corruption dans le cadre de l'obtention de marchés publics et privés<sup>3</sup>. Or, à l'instar de tout système en crise, l'écosystème aérien risque de voir se développer en son sein des opportunités pour les organisations criminelles. L'objectif de cette note prospective est d'identifier les fragilités et les vulnérabilités susceptibles d'être exploitées par le crime organisé.

## INVESTISSEMENT ACCRU DU CRIME ORGANISÉ DANS LE VECTEUR AÉRIEN

Les groupes criminels ont bien compris l'intérêt de l'aviation pour se livrer à leurs activités, notamment dans l'aide à l'immigration irrégulière ou le transport de marchandises de contrebande (tabac, stupéfiants, blanchiment d'argent, etc.). Une affaire récemment dévoilée montre par exemple qu'une organisation basée au Brésil disposait de plusieurs dizaines d'avions dont certains, à n'en point douter, capable de faire la traversée de l'Atlantique<sup>4</sup>. Le recours au vecteur aérien pour le crime organisé présente en effet, cela mérite d'être rappelé, un certain nombre d'avantages. Le premier est l'anonymat. C'est le cas notamment quand les criminels ont recours à l'aviation générale<sup>5</sup> du fait de son exclusion du schéma PNR (Passenger Name Record) qui ne concerne que le transport commercial de passagers ou de marchandises. Seule une *Gendec* (*General Declaration*) est demandée. Elles sont stockées, en attente, auprès de l'aéroport d'atterrissage lorsque le vol provient d'un pays situé hors de l'espace Schengen. Or, ces *Gendec* ne sont pas forcément centralisées et ne font donc pas l'objet d'un traitement informatisé qui permettrait de faire du renseignement criminel. L'anonymat peut être également garanti soit par l'utilisation de fausses immatriculations soit par des immatriculations obtenues légalement par l'entremise de « trusts <sup>6</sup> » créés spécialement. Le second avantage réside dans la mobilité. L'aviation d'affaires offre ainsi la possibilité de

---

<sup>3</sup> L'exemple le plus récent est la convention judiciaire d'intérêt public qui a été passée le 29 janvier 2020 entre le procureur de la République financier près le tribunal judiciaire de Paris et AIRBUS SE. Airbus s'est engagé à payer une somme supérieure à 2 milliards d'euros pour mettre fin aux poursuites initiées notamment pour des faits de corruption d'agent public étranger, abus de confiance, etc.

<sup>4</sup> <https://www.europol.europa.eu/newsroom/news/over-40-arrested-in-biggest-ever-crackdown-against-drug-ring-smuggling-cocaine-brazil-europe>

<sup>5</sup> L'aviation générale désigne toutes activités s'exerçant hors du champ du transport commercial comme l'aviation de loisirs ou d'affaires.

<sup>6</sup> La particularité du trust, de droit anglo-saxon à l'origine, est de ne pas être soumis à enregistrement, car il est considéré comme un simple contrat et non comme une entité juridique. Comme dans la plupart des pays, il n'est pas prévu d'enregistrer les trusts, l'anonymat des fiduciaires et des bénéficiaires est ainsi totalement garanti.

décoller de petites plates-formes aéroportuaires sans aucune présence étatique (gendarmerie, police ou douane), en toute discrétion, avec une grande flexibilité et disponibilité. Il existe plusieurs centaines de plateformes permettant à ces aéronefs privés d'atterrir en France et des milliers en Europe, rendant encore plus compliqué le contrôle de ce vecteur de transport. De plus, l'amélioration des performances des avions permet aussi à des aéronefs de moins en moins coûteux de franchir, moyennant une étape au Cap-Vert ou en Gambie, l'Atlantique entre l'Amérique du Sud et l'Europe. Même de petits monomoteurs et bimoteurs d'aéro-club peuvent facilement traverser la méditerranée et les frontières entre les pays une fois entré dans l'espace Schengen, et ce en volant sous les radars et à l'abri d'un contrôle. Ces avantages sont toutefois contrebalancés par le caractère onéreux du recours à ce vecteur qui nécessite de disposer d'une surface financière importante réservant ce moyen de transport aux organisations criminelles les plus importantes. Or, la crise que traversent le secteur aérien et un certain nombre d'entreprises privées risque de conduire à la fois à la vente au rabais d'aéronefs et à la présence sur le marché du travail de pilotes prêts à commettre des vols illégaux. La crise a provoqué en effet des milliers de licenciements chez les personnels navigants techniques et commerciaux dans un contexte où leurs professions sont soumises à une forte pression à la réduction des coûts salariaux. Ainsi, alors que les frais du personnel représentent environ 34 % du prix d'un billet d'avion et que la concurrence, même en période faste, a toujours été âpre entre les compagnies aériennes, le poste des charges de personnels est dans le collimateur des *cost killers*. Les compagnies *low costs* jouent déjà des différentiels de législation sur le travail pour optimiser les charges de personnels. Cette stratégie touche tout le secteur, comme des compagnies de travail aérien<sup>7</sup>. Dans ces conditions les personnels, y compris les plus qualifiés comme les pilotes, sont en situation de fragilité personnelle et seront probablement moins regardants quant à leur condition d'embauche, d'autant plus que des minima d'heures de vol sont nécessaires pour conserver la possibilité de voler. Garder seul des qualifications aéronautiques à jour est particulièrement onéreux. Les fraudes et le travail dissimulé vont rapidement se développer dans ce secteur à n'en point douter.

La facilité d'utilisation de l'aviation d'affaires, combinée à la baisse générale des coûts provoquée par les crises qu'affronte le secteur, pourrait finir de convaincre les groupes criminels d'accroître le recours à ce vecteur pour le trafic de stupéfiants, mais aussi et surtout pour celui de migrants. Cela peut paraître de prime abord contre-intuitif en raison d'un supposé « ticket d'entrée » trop élevé pour se servir d'un aéronef comme moyen de faire

---

<sup>7</sup> <https://www.capital.fr/entreprises-marches/une-compagnie-aerienne-soupconnee-de-travail-dissimule-son-boeing-saisi-1362908>



entrer illégalement des étrangers sur un territoire donné. Toutefois l'actualité très récente inflige un démenti à cet a priori<sup>8</sup> <sup>9</sup>. Pour les groupes criminels, cyniquement, le migrant n'est pas un passager, mais une marchandise, du fret. Il suffit de calculer son coût au kilomètre ou à l'heure de vol. Et il n'est pas rare que les migrants versent plusieurs dizaines de milliers d'euros pour rejoindre l'Europe. L'avantage pour le candidat à la migration est que cela lui évitera une traversée maritime ou terrestre bien plus longue et dangereuse. La *National Crime Agency* anglaise et Europol ont d'ores et déjà bien identifié cette menace criminelle<sup>10</sup>.

## DÉVELOPPEMENT D'UNE CRIMINALITÉ ANNEXE ?

Outre l'accès facilité à l'aviation d'affaires, un des effets indirects de la situation difficile dans laquelle se trouve le secteur aérien pourrait concerner la criminalité environnementale au sens large et en particulier la question de la gestion des déchets et du recyclage des aéronefs en fin de vie ou de contrat. Le recyclage constituant un marché en soi, les enjeux financiers sont tels que la criminalité l'a infiltré<sup>11</sup>. Selon un rapport conjoint d'Interpol et du Programme des Nations unies pour l'environnement, cette forme de criminalité se situe au quatrième rang mondial des activités illicites<sup>12</sup>, après les trafics de drogues, de contrefaçons et d'êtres humains. Le nombre d'aéronefs à mettre à la casse va en effet augmenter sous l'effet combiné du renouvellement des flottes conséquemment à la mise sur le marché d'appareils moins gourmands en énergie fossile et d'une diminution des aéronefs afin de limiter les coûts et faire face à la baisse des vols. Des aéronefs auxquels ils restent pourtant du potentiel de vol, sont d'ores et déjà sur le chemin du démantèlement<sup>13</sup>. Dans la chaîne de valeur de l'écosystème aérien, le démantèlement d'un avion représente bien évidemment un coût qu'il convient de réduire. Dès lors, il existe un risque réel que les avions destinés à la casse et au démantèlement n'empruntent un chemin similaire à celui des navires et que le recyclage des composants électroniques ne vienne nourrir les externalisations négatives sur l'environnement. Quoi qu'il

<sup>8</sup> <https://www.ouest-france.fr/monde/migrants/calais-deux-ans-et-demi-de-prison-pour-avoir-passe-des-migrants-par-avion-5148387>

<sup>9</sup> [https://www.lepoint.fr/societe/orly-les-immigres-clandestins-etaient-achemines-en-jet-privé-17-12-2020-2406340\\_23.php](https://www.lepoint.fr/societe/orly-les-immigres-clandestins-etaient-achemines-en-jet-privé-17-12-2020-2406340_23.php)

<sup>10</sup> <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/european-migrant-smuggling-centre-6th-annual-report-%E2%80%93-2022>

<sup>11</sup> [https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/08/27/le-monde-du-crime-a-infiltré-le-secteur-des-dechets-et-contribue-a-la-pollution-plastique-denonce-interpol\\_6050134\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/08/27/le-monde-du-crime-a-infiltré-le-secteur-des-dechets-et-contribue-a-la-pollution-plastique-denonce-interpol_6050134_3244.html)

<sup>12</sup> <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/7662/->

[The rise of environmental crime A growing threat to natural resources peace%2C development and security-2016environmental\\_crimes.pdf.pdf?sequence=3&isAllowed=y](#)

<sup>13</sup> <https://www.aerobuzz.fr/breves-transport-aerien/emirates-se-separe-pour-la-premiere-fois-dun-a380/>

en soit, la crise va certainement augmenter les opportunités pour cette criminalité et il n’y a pas de raison que le secteur aérien échappe à cette « règle ».

De même que l’on voit mal comment le troisième marché criminel, à savoir la contrefaçon, ne pourrait pas s’intéresser à la fabrication de pièces détachées. La maintenance, réparation et révision (MRO en anglais, Maintenance, Repair & Overhaul) sont en effet des activités extrêmement réglementées et constituent une charge financière importante représentant 11 % du montant des dépenses du secteur<sup>14</sup>. L’aéronautique est un secteur de haute technicité onéreux. On peut dès lors légitimement craindre que pour rogner sur les coûts de la maintenance, le planning des révisions ne soit plus scrupuleusement respecté, mettant en danger la sécurité aéronautique, et que des pièces détachées contrefaites prennent la place de pièces détachées d’origine<sup>15</sup>, mettant aussi en jeu la sécurité des vols<sup>16</sup>. L’apparition de faux dans le suivi de la maintenance et la tenue des documents réglementaires pourrait se développer.

La confiscation par la Russie de 500 aéronefs au début du conflit avec l’Ukraine<sup>17</sup> pourrait fournir une illustration de cette menace. La nécessité de maintenir en vol ces appareils conduira les acteurs du secteur aérien russe à contourner les sanctions occidentales, ce qui passera probablement par un trafic de pièces détachées et donc potentiellement de ventes de contrefaçons vers la Russie par des acteurs peu scrupuleux. Par ailleurs, le démantèlement d’aéronefs en Russie pourrait aboutir à la revente de pièces à des compagnies aériennes ou loueurs peu regardants. Ces actions auront des effets sur la sécurité des vols et enrichiront aussi des intermédiaires.

\*\*\*

Les exemples que nous venons de citer liés aux opportunités offertes au monde du crime par les crises qu’affronte le secteur aérien ne sont pas exhaustifs, loin de là, mais ils permettent de dresser un bref panorama de la menace et de sensibiliser à toutes les opportunités qui ne manqueront pas de se présenter à des criminels d’habitude ou d’opportunité au sein de cet écosystème en raison non seulement des conséquences des crises sanitaires<sup>18</sup> et

<sup>14</sup> <https://www.aeronevstv.com/fr/transport/compagnies-aeriennes/4674-compagnie-aerienne-les-plus-gros-postes-de-depense.html>

<sup>15</sup> <https://www.lesechos.fr/1998/01/les-fausses-pieces-detachees-dans-le-collimateur-des-avionneurs-785403>

<sup>16</sup> [https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/la-contrefacon-ca-peut-aussi-tuer\\_1448234.html](https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/la-contrefacon-ca-peut-aussi-tuer_1448234.html)

<sup>17</sup> <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/moscou-confisque-pour-10-milliards-de-dollars-davions-loues-a-des-occidentaux-1393474>

<sup>18</sup> Pour avoir une vision plus large de la criminalité aérienne, voir l’ouvrage de J. Gojkovic-Lette et G. Houillon, *Droit et criminalité du secteur aérien*, éditions Cepaduès, 2020.

géopolitiques que le monde traverse, mais aussi à la crise systémique liée au dérèglement climatique.

Dans un tel contexte, il est de la responsabilité des autorités de contrôle, celles responsables de la sécurité et de la sûreté de l'écosystème aérien, et aux forces de sécurité intérieure de demeurer particulièrement vigilantes.



# L'expertise stratégique en toute indépendance.



2 bis, rue Mercœur - 75011 PARIS / France

+ 33 (0) 1 53 27 60 60

[contact@iris-france.org](mailto:contact@iris-france.org)

[iris-france.org](http://iris-france.org)



L'IRIS, association reconnue d'utilité publique, est l'un des principaux think tanks français spécialisés sur les questions géopolitiques et stratégiques. Il est le seul à présenter la singularité de regrouper un centre de recherche et un lieu d'enseignement délivrant des diplômes, via son école IRIS Sup', ce modèle contribuant à son attractivité nationale et internationale.

L'IRIS est organisé autour de quatre pôles d'activité : la recherche, la publication, la formation et l'organisation d'évènements.