

# L'AFFAIRE AIR COCAÏNE

Mafia et jets privés



Marc Leplongeon  
Jérôme Pierrat

# L'AFFAIRE AIR COCAÏNE

Mafia et jets privés

Éditions du Seuil  
25, bd Romain-Rolland, Paris XIV<sup>e</sup>

ISBN 978-2-02-128873-5

© Éditions du Seuil, octobre 2015

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

[www.seuil.com](http://www.seuil.com)

## Avant-propos

Ce samedi matin, Joséphine Bongo, l'épouse du président gabonais, avance dans une grosse voiture américaine, sur le tarmac de l'aéroport de Franceville. Une imposante décapotable qui virerait presque au ridicule, tant sa rutilante carrosserie blanche est recouverte d'autocollants de marques africaines. Nous sommes à la fin des années 1970. L'aviation d'affaires s'est largement déployée au Gabon. Sous l'essor de l'aventurier et célèbre pilote de brousse Jean-Claude Brouillet, les compagnies forestières y ont recours depuis plus de vingt ans. Ce jour-là, Jean-Pierre, jeune pilote, vient de poser son avion et regarde le curieux manège qui se répète devant ses yeux chaque week-end. Transporte-t-il des amis du chef de l'État, des dossiers importants, de l'argent ? « Juste des magazines, s'amuse-t-il. Chaque semaine, on partait depuis Libreville avec *Elle* et *Paris Match*, pour les apporter à Mme Bongo, qui vivait à Franceville, à une heure d'avion. » À l'époque, les kiosques de Libreville

étaient toujours les premiers approvisionnés. Et la femme du président, ne se refusant aucun caprice, était pressée de s'adonner à ses lectures favorites. Elle avait fait de Jean-Pierre son coursier de luxe. Des récits comme ceux-là, les pilotes en ont des centaines. Pas forcément illégaux, mais tout aussi étonnants.

Un pilote se souvient ainsi d'avoir volé pour Michel Tomi, « l'empereur des casinos en Afrique », « le parrain des parrains » selon certains, lieutenant de feu Charles Pasqua au Gabon et au Mali. « Michel Tomi, c'était vraiment le Corse dans toute sa splendeur, les bras grands ouverts, se souvient un pilote. Quand on volait pour lui ou pour Pasqua, Tomi nous invitait toujours au resto du casino, on y mangeait très bien. Après le dîner, il nous proposait d'aller jouer un peu. Un soir, une de nos hôtes, qui adorait les jeux, a voulu jouer au bandit manchot, une machine à sous. Tomi a appelé le chef de salle : "Une bonne machine pour mademoiselle !" Le lendemain, on la revoit, elle avait gagné 7 000 balles avec une mise de 100 francs. J'ai compris ce que ça voulait dire : c'est la machine qu'on donnait aux ministres quand ils faisaient le déplacement ! Quelque temps plus tard, je pars chercher Karl Lagerfeld à Stuttgart dans l'avion de Tomi. Comme le Corse était plutôt branché jeux, vous l'avez compris, les murs intérieurs de l'avion étaient verts et des fers à cheval étaient accrochés au mur. Quand Lagerfeld est entré, il a dit : "Qu'est-ce que c'est que cette décoration ?" » L'homme en était presque choqué ! Le milieu de l'aviation d'affaires,

nourri de ce genre d'histoires, alimente ainsi bien des fantasmes et reste opaque pour beaucoup. En France, on imagine très facilement tel politicien ou porte-serviette de la Françafrique s'envoler pour des destinations mystérieuses, arborant lunettes de soleil, complet noir et attaché-case.

L'opinion, elle, voit parfois d'un mauvais œil les personnalités publiques emprunter ce moyen de transport, réservé aux plus riches. Il n'est pas toujours de bon ton, pour les propriétaires d'avions ou pour ceux qui les utilisent occasionnellement, d'étaler leur opulence. Nicolas Sarkozy s'y est brûlé les ailes, lui qui, sur les deniers de son nouveau parti, Les Républicains, a eu recours à un taxi-jet le 26 mai 2015 pour se rendre à un meeting au Havre, et cela pour la modique somme de 3 200 euros... et alors que le parti politique était ruiné. Le Premier ministre Manuel Valls a lui aussi subi le courroux de la presse, après qu'il s'est permis, en juin 2015, d'emprunter un avion d'affaires, entre la France et l'Allemagne, pour assister avec ses deux fils à la finale de la Ligue des champions. Un amour pour le FC Barcelone que le chef de gouvernement a payé très cher, contraint de faire un chèque de 2 500 euros au Trésor public pour calmer des Français passablement énervés.

Heureusement, il existe une face beaucoup plus reluisante de l'aviation d'affaires, que des pilotes, bien habitués du Bourget, se plaisent à raconter. « Arrêtons avec les fantasmes ! lance ainsi Didier, commandant de bord. L'aviation d'affaires est nécessaire

à l'activité économique d'un pays. » Lui a transporté de grands patrons, à commencer par Christophe de Margerie, feu le patron de Total, qui a perdu la vie en octobre 2014 après que son avion eut heurté en Russie une déneigeuse sur la piste de décollage. Et il l'affirme : « En trente ans de métier, je n'ai jamais vu de magouilles. » L'aviation d'affaires n'est pas une aviation de voyous, elle est surtout destinée aux gens riches qui veulent optimiser leur voyage. À ceux qui n'ont pas de temps à perdre dans les aéroports ; qui veulent devancer la concurrence dans des endroits où les avions de ligne ne pourraient se poser ; qui souhaitent – en toute discrétion – démarcher en un temps record des clients particulièrement courtisés. Didier insiste sur l'ampleur des enjeux, qui valent bien un aller-retour en avion privé : « J'étais pilote lorsque le patron de Vivendi s'est déplacé aux États-Unis pour signer le contrat de rachat d'Activision pour 18,9 milliards de dollars. Le vol a dû coûter 110 000 euros aller/retour. Vous trouvez ça choquant ? Moi j'ai eu l'impression d'avoir fait un truc nécessaire pour l'activité économique de mon pays. » « On assiste parfois à des choses étonnantes, mais qui ne sont pas forcément anormales, renchérit Thierry, autre pilote. Il m'est arrivé de faire un voyage Milan-Saint-Brieuc aller/retour juste pour réceptionner un petit colis fermé par du papier kraft. Il s'agissait en réalité de quatre boulons pour la Ferrari de Schumacher, qui étaient spécialement fabriqués dans une aciérie du nord de la France ! »

Et qu'en est-il de la vie trépidante de cet autre professionnel, ancien du Glam – la flotte d'aviation ministérielle dissoute par Chirac en 1995 – et reconverti depuis dans l'aviation d'affaires ? À l'époque, dans les années 1980, les missions diplomatiques s'enchaînent et les politiques sont très friands de ce mode de transport si discret. Ainsi Roland Dumas, avant même la chute du mur de Berlin, atterrissait-il discrètement à Lhassa au Tibet, sans en avertir la Chine. Histoire de prendre la température et, pourquoi pas, de nouer de discrètes alliances politiques. « À la fin des années 1980, le climat était terrible. On imaginait déjà les Russes sur la place de la Concorde, raconte un ex-pilote du Glam. Alors quand on est partis en mission en URSS avec quelques émissaires du gouvernement, et qu'on s'est aperçus qu'ils n'avaient même pas l'eau chaude vingt-quatre heures sur vingt-quatre, ça nous a rassurés. La peur n'était plus là. L'aviation d'affaires, c'est ça : aller au contact de la vraie réalité. » Mais c'est également vivre des choses un peu en dehors du commun, des vols que l'on n'aurait jamais accomplis, comme pilote pour Air France, sur des lignes régulières. C'est suivre la campagne présidentielle de Chirac, et le voir arriver tous les matins dans son éternel pantalon en velours côtelé, et de l'entendre râler en souriant contre Bernadette, dont il dit qu'elle est toujours en retard. C'est rencontrer, le temps d'un vol, tel *people*, chanteur ou star du ballon rond, et vivre un moment un peu particulier avec lui. « Vous pouvez piloter Elton John pour sa tournée

européenne, assister à tous ses concerts depuis les loges, les coulisses, la régie son ou l'éclairage. Ce sera formidable. Mais une fois la tournée terminée, vous ne le reverrez jamais. » Une relation tout éphémère.

Loin du bling-bling du showbiz, l'aviation d'affaires, c'est également « faire les abats », ces vols souvent mal payés qui consistent à aller chercher des organes – cœur, foie ou poumon – qui serviront pour une greffe urgente dans tel ou tel hôpital. Quand d'autres aiment, au pied levé, se lancer dans des Evasan, des évacuations sanitaires, être au contact des toubibs à l'autre bout du monde, et cela dans des conditions de fatigue parfois limites. Ici, aucun luxe, cela requiert une attention à toute épreuve : il faut voler pendant des heures sans s'endormir, atterrir sur des terrains en latérite en prenant bien soin d'éviter les projections de graviers, ne pas donner de coup de frein brusque pour éviter la catastrophe. « J'ai de très bons souvenirs de ma première frayeur : je suis descendu un peu trop au ras des barbules. J'ai vu les arbres me défilier dans la figure alors que j'étais encore dans les nuages. J'ai tiré tout ce que je pouvais. À partir de là : c'était fini les conneries », témoigne un pilote. Ce métier-là est magnifique.

Et puis, il y a la part d'ombre de l'aviation d'affaires. C'est voler un peu partout dans le monde pour des personnalités sulfureuses, dont on voit parfois le nom à la télé au journal de 20 heures. C'est transporter tel ou tel homme d'affaires vers la Suisse ou un autre paradis fiscal, et comprendre qu'il ne transporte pas que des

oranges... C'est convoier des bagages sans s'interroger – ce n'est pas le rôle des pilotes, disent-ils – sur leur contenu. Verriez-vous un chauffeur de taxi vous demander d'ouvrir vos valises ? Vous demande-t-on votre identité avant d'entrer dans un train ? Et l'on découvre alors un pan de l'aviation d'affaires que l'on ne connaissait pas, obscur et opaque, avec son fric, ses combines et sa législation honteuse qui autorise les dérives, et qui permet à des voyous en col blanc d'organiser des trafics en tout genre. Ces délinquants-là sont richissimes. Leur nom est parfois connu.

Lorsque nos interlocuteurs et nos sources ont su que nous allions écrire un livre sur l'affaire Air Cocaïne, et par conséquent sur l'aviation d'affaires, beaucoup se sont méfiés de nous. Les pilotes d'aviation d'affaires ne sont pas des aventuriers mais des pilotes comme les autres, régis par les mêmes règles et le même code de conduite que les autres, nous ont-ils dit. S'ils avaient pu, ils seraient allés chez Air France, où ils auraient meilleurs statut et rémunération, ont-ils ajouté. Certains se sont agacés, affirmant qu'ils s'étaient dirigés vers l'aviation d'affaires par choix, et que c'était un honneur pour eux que de côtoyer l'élite. Tout au long de nos entretiens, ces passionnés n'ont eu de cesse de comparer leur métier à un artisanat de luxe, semblable au prêt-à-porter qui a fait et fait encore aujourd'hui la réputation de la France à l'étranger. Dans un pays de tradition aéronautique, pourquoi devrait-on avoir honte de ses avions privés – symbole de puissance économique –, comme on cherche à cacher aux yeux

## L'AFFAIRE AIR COCAÏNE

du commun des Français ses yachts et ses limousines ? C'est ainsi que plusieurs pilotes nous ont fermé leur porte. Pas pour préserver des secrets inviolables, mais pour que nous ne puissions pas donner une mauvaise image de l'aviation d'affaires, et entretenir un « mythe », selon eux depuis longtemps dépassé. À vous de juger.

## Quand la drogue voyageait dans le jet d'Afflelou

Ce 23 mars 2013, Alain Afflelou, le célèbre homme d'affaires français, ne décolère pas. *Le Journal du dimanche* publie sur son site internet un article très relayé par les médias et intitulé « La cocaïne voyageait dans le jet d'Alain Afflelou ». Trois jours plus tôt, son avion privé, un Falcon 50, a été intercepté en pleine nuit sur le tarmac de l'aéroport de Punta Cana, en République dominicaine. À l'intérieur, selon l'agence antidrogue locale, la DNCD (Dirección Nacional de Control de Droga), 700 kilos de coke, répartis dans vingt-six valises bourrées à craquer, retrouvées dans la soute et dans le salon VIP de l'appareil. Lors d'une opération de police spectaculaire qui avait fait le tour du monde, les agents de la DNCD avaient braqué leurs armes sur l'avion qui s'apprêtait à décoller pour la France, forçant les pilotes à couper le moteur d'appoint. De mémoire de voyou, on n'avait pas vu ça depuis des années. Et les vieux bandits corses et marseillais, plus ou moins retirés,

s'étaient bien marrés en entendant parler d'une telle cargaison de poudre. Dans le Sud, les canards font régulièrement leurs choux gras des quelques belles saisies de la police. Mais à ce point-là, quasiment jamais. Il n'y aurait guère que le vieux Maurice, surnommé « le papy de la Schnouf » à Marseille, qui aurait pu avoir le culot d'envisager un truc de cette envergure. En 2009, le vieux de 75 ans avait essayé d'importer 140 kilos de coke du Venezuela, planqués dans les flotteurs de son catamaran. Mais il s'était fait cueillir à son arrivée au port, dénoncé par une « source anonyme », comme on dit dans le jargon. Toujours est-il que les pilotes du Falcon d'Afflelou, eux, n'ont même pas eu le temps de décoller. Avec cinq fois plus de drogue à bord, et sans aucune trace du commanditaire des vols. Aux Baumettes, les briscards du circuit s'interrogent : puisque apparemment les Corses n'étaient pas dans la boucle, qui a bien pu avoir l'audace de tenter un coup pareil ?

En visionnant les images de ce que l'on présente comme une des plus grosses saisies de poudre de ces dernières années, Alain Afflelou aussi s'était interrogé, surpris que son nom soit mêlé à une telle histoire. L'affaire est embarrassante, d'autant plus que les médias lui ont déjà trouvé un petit surnom : « Air Cocaïne ». La DNCD, qui avait bien besoin de redorer son blason après plusieurs scandales liés à la corruption en République dominicaine, a filmé toute la scène. Dans une grande opération de communication, elle

s'était empressée de refiler les bandes aux chaînes de télévision. Le lunetier regarde, éberlué, les gros bras de la DNCD débarquer en pleine nuit en hélicoptère sur le tarmac de l'aéroport, se déployer autour de son avion et brandir leurs armes en direction du cockpit. Les ordres fusent pour faire stopper les machines. Quatre personnes sont sorties sans ménagement de la carlingue et immobilisées au sol, sous la menace des flingues. La séquence est une première fois coupée. Puis l'on retrouve nos quatre suspects, alignés en rang d'oignons devant l'avion, contraints de livrer leur identité à la caméra, sonnés et les traits crispés. Il s'agit des pilotes Bruno Odos et Pascal Fauret, du membre d'équipage Alain Castany et du passager VIP Nicolas Pisapia. Aucun n'est fiché au grand banditisme, ni même connu des fichiers de police, ou alors seulement pour des faits mineurs. Enfin, clou du spectacle pour le téléspectateur, vingt-six valises, dont la DNCD affirme qu'elles contiennent de la coke en grande quantité, sont entassées devant l'appareil. Pour la présomption d'innocence, l'effet est dévastateur. C'est du tout cuit, se disent les magistrats dominicains, qui croient tenir là le flagrant délit parfait.

En France, c'est la panique. Ainsi donc, Alain Afflelou, multimillionnaire et à la tête d'un empire, serait devenu un trafiquant international de drogue, capable d'importer et d'écouler sur le territoire français près de 700 kilos de cocaïne ? Furieux, l'homme d'affaires ne comprend pas comment son nom a pu être mêlé à cette histoire. Il explique avoir confié son

avion en leasing à la SN THS, une compagnie privée installée à Lyon et à Paris. Lorsqu'il n'utilise pas son Falcon 50, la SN THS le loue à des entreprises et à de riches particuliers. Un business qui rapporte à Afflelou 2 200 euros par heure de vol effectuée, et qui lui permet d'amortir une partie des 10,4 millions de dollars déboursés pour s'offrir le luxe de posséder son propre avion. Un système financier très répandu dans l'aviation d'affaires. Pour son image, l'opération est catastrophique, et il n'est pas seulement question de drogue... Les PDG des grandes boîtes ont en effet pris l'habitude d'immatriculer leurs avions à l'étranger, ou de les confier totalement à une entreprise spécialisée pour que leurs noms n'apparaissent pas. Les patrons ont peur, en temps de crise, de donner à leurs clients et actionnaires l'image d'un chef qui ne se refuserait rien, pas même le plaisir de voyager en jet privé pour de petits trajets. Très vite, Alain Afflelou contre-attaque. Il affirme dans les médias n'avoir joué aucun rôle dans ce mystérieux voyage transatlantique. Dès le 22 mars 2013, il a rédigé un courrier à l'intention du patron de la SN THS, Pierre-Marc Dreyfus. Parce que le dossier est sensible, son célèbre avocat, le ténor du barreau parisien Hervé Temime, est mis en copie. « Monsieur, j'apprends par la presse que l'avion que vous exploitez en gestion, immatriculé F-GXMC, fait l'objet d'une mesure de saisie en République dominicaine au motif de trafic de drogue, écrit-il. Je suis stupéfait et je vous prie instamment de bien vouloir me communiquer

par retour les coordonnées des personnes physiques ou morales ayant affrété ce vol, ainsi que toutes les explications sur cette situation. »

Plus de deux ans plus tard, la justice n'a pas encore réussi à lever entièrement le voile sur cette histoire. Les pilotes, membre de l'équipage et passager de l'avion ont été jetés en prison en République dominicaine, interdits de quitter le territoire pendant de longs mois, loin de leur famille et de leurs proches. Le vendredi 14 août 2015, après un procès sous haute tension et dix heures de délibéré, les juges dominicains ont finalement condamné les quatre Français à vingt ans de prison, la peine maximale, suscitant un immense émoi en France. Et ce, alors même que le droit international, selon tous les experts, n'oblige en rien les pilotes d'aviation d'affaires à contrôler les bagages de leurs clients. Pour l'opinion publique, le dossier a des relents d'affaire Florence Cassez. Nous ne sommes pas face à l'affaire du siècle, mais face à des innocents, victimes d'un coup monté, entend-on dans les médias. Un comité de soutien en faveur de Bruno Odos et Pascal Fauret est monté par leurs amis et leurs proches, et fait grand bruit dans la profession. Des pilotes s'agacent : le milieu de l'aviation d'affaires tout entier est sali par deux inconscients, qui ont chargé vingt-six valises dans leur avion sans s'alarmer outre mesure, lit-on ici et là. Embarrassé, le ministère des Affaires étrangères veut botter en touche. Mais fait face à des doutes sérieux quant à la probité des douaniers, policiers, militaires et magistrats dominicains, qui semblent

avoir bidonné toute la procédure. Les diplomates s'activent en coulisse. « Il fallait agir dans la discrétion. Il n'y a que comme ça que la diplomatie est efficace », murmure-t-on au Quai d'Orsay.

Des investigations sont lancées un peu partout en Europe pour remonter les ramifications du réseau. Les policiers se rendent en Suisse et au Luxembourg à la recherche de flux financiers suspects, collaborent avec Europol et les polices du monde entier pour trouver les commanditaires de ce vol. « Air Cocaïne : l'enquête qui fait le tour du monde », titre ainsi le quotidien régional *La Provence*. Dès le début du mois d'avril 2013, Frank Colin, un mystérieux jet-setteur français très connu en Roumanie, est arrêté à Paris. On le soupçonne d'avoir financé et organisé les voyages à destination de la République dominicaine, avec la complicité d'un douanier toulonnais, François-Xavier Manchet<sup>1</sup>. Surtout, les enquêteurs partent à la recherche d'un certain Daryan ou Ryan, que les mis en cause de l'affaire décrivent comme le big boss d'un réseau d'importation de drogue sur le territoire français. Ils n'ont presque aucun renseignement sur lui. L'homme aurait la quarantaine, se dit agent de stars et de célébrités, et serait proche du joueur de football Karim Benzema. Pendant de longs mois, policiers et gendarmes vont

1. François-Xavier Manchet, remis en liberté sous contrôle judiciaire en avril 2014, nie avoir eu connaissance d'un quelconque trafic de drogue.

## L'AFFAIRE AIR COCAÏNE

plonger dans le monde de l'aviation d'affaires, univers opaque, méconnu du grand public, réservé aux riches et aux puissants de ce monde. À longueur de procès-verbaux, les enquêteurs vont s'étonner de ce qu'ils y découvrent, entre voyous, pègre marseillaise, mafia napolitaine, personnalités du showbiz, de la politique ou du sport. La France, une véritable passoire ? Voici notre enquête.

– II –

## Champagne et pistes de danse, la rencontre décisive

Sous le vrombissement des basses, on entendrait à peine les verres tinter. Ici, on ne trinque pas à l'Eristoff ou à la clairette de Die, mais au champagne Cristal et au Dom Pérignon. Tout en sachant qu'il est toujours plus chic d'en avoir une ou deux bouteilles d'avance, dans le bac à glaçons posé sur sa table... La musique est bonne sans être exceptionnelle. Nous sommes en juillet 2012 et la jeunesse tropézienne, qui sort tous les soirs ou presque, connaît déjà tous les tubes par cœur. Accoudé au zinc et légèrement grisé, Frank Colin sirote tranquillement un cocktail hors de prix. Toujours bien habillé, chemise blanche cintrée dans un costume impeccable, Colin a la peau mate, les cheveux courts et la barbe bien rasée. Beau gosse et dégaine d'homme d'affaires venu se la couler douce quelques jours sur la French Riviera. Dans quelques mois, c'est lui que la police soupçonnera d'avoir mis sur pied un des plus gros réseaux d'importation de drogue sur le territoire français : l'affaire que les médias,



RÉALISATION : NORD COMPO À VILLENEUVE D'ASCQ  
IMPRESSION : S.N. FIRMIN-DIDOT À MESNIL-SUR-L'ESTRÉE  
DÉPÔT LÉGAL : OCTOBRE 2015. N° 128872 ( )  
– *Imprimé en France* –