

Affaire « Air Cocaïne »: l'étrange agitation de certains parlementaires

PAR MICHEL DELÉAN, LOUISE FESSARD ET MARINE TURCHI
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 28 OCTOBRE 2015



L'eurodéputé FN Aymeric Chauprade et les deux pilotes. © Twitter / a_chauprade

Des parlementaires de droite, un eurodéputé FN ancien conseiller « spécial » de Marine Le Pen, des avocats réputés proches des réseaux Sarkozy. Derrière l'histoire de la rocambolesque évasion de deux pilotes accusés de trafic de cocaïne, l'affaire « Air Cocaïne » est un dossier éminemment politique.

C'est un dossier qui suscite une agitation bien étrange de la part d'un microcosme d'avocats ayant des connexions politiques et de parlementaires situés à droite de l'échiquier, voire à l'extrême droite. L'affaire « Air Cocaïne » a connu lundi un rebondissement étonnant, avec la révélation de l'exfiltration de deux pilotes condamnés en août à vingt ans de prison en République dominicaine pour trafic de cocaïne.

[[lire_aussi]]

Accusés par les autorités de la République dominicaine d'avoir tenté de transporter plus de 600 kilos de cocaïne à bord d'un jet privé, les deux Français, Pascal Fauret et Bruno Odos, étaient assignés à résidence en attendant un nouveau procès. Ils ont quitté clandestinement cette île des Caraïbes depuis plus d'une semaine, et refusent aujourd'hui de dévoiler les conditions de ce retour.

Selon une source proche du dossier citée par *Le Monde*, des commandos de marines et des agents de la Direction générale de la sécurité extérieure (DGSE) seraient impliqués dans cette opération. «

Des Dominicains et des agents de l'État français ont participé à cette exfiltration, sans avoir reçu de feu vert officiel de leurs États respectifs », a précisé cette source. D'après Europe 1, Christophe Naudin, expert autoproclamé du « terrorisme aérien » et de la « criminalité identitaire », était à bord de l'avion qui a ramené en France les deux pilotes. « D'abord sur le premier vol, un vol Air Caraïbes entre Saint-Martin, île franco-néerlandaise des Antilles, et Fort-de-France, en Martinique, indique la radio. Puis sur le second, en direction de la France, un vol Corsair entre Fort-de-France et Orly, arrivé samedi matin. »

Sur France 2, mardi soir, Bruno Odos, l'un des deux pilotes, s'est emporté contre le journaliste qui l'interrogeait sur les détails de l'opération et son coût :

Derrière l'histoire de cette rocambolesque traversée de l'Atlantique, c'est un dossier qui devient éminemment politique. Plusieurs élus se sont démenés pour les pilotes. Parmi eux, le député européen (FN) Aymeric Chauprade, le sénateur (UDI) représentant les Français établis hors de France, Olivier Cadic, les députés des Bouches-du-Rhône Christian Kert (LR) et Jean-Pierre Maggi (PS). Mardi, ce sont deux avocats réputés proches de Nicolas Sarkozy ou de ses réseaux, M^e Éric Dupond-Moretti et Jean Reinhart, qui se sont saisis du dossier pour assurer la défense des deux pilotes lors d'une **conférence de presse très médiatisée**.



Le pilote français Pascal Fauret (à droite) avec ses avocats Éric Dupond-Moretti (à gauche) et Jean Reinhart, le 27 octobre. © Reuters

Si les députés Christian Kert et Jean-Pierre Maggi ont appuyé sur le frein ces derniers jours (le premier a **désapprouvé cette évasion**, le second a dit la « *comprendre* » tout en relevant que ses « *conditions très élaborées intriguent* »), d'autres parlementaires se sont félicités de cette opération.

Présent à la conférence de presse, le sénateur centriste Olivier Cadic fait la tournée des médias pour se « réjouir » du retour en France de ces « **deux types épatants** » : « *C'est ma conviction, ils n'ont vraiment rien à se reprocher.* » « *Ce sont des militaires. Ils ont défendu la France. C'est pour ça qu'il fallait les défendre.* » Le sénateur était-il au courant de l'opération ? « *Aucun commentaire* », répond-il, en ajoutant : « *Concernant toute l'affaire il faut comprendre aussi qu'il faut protéger des gens qui ont participé.* »

Sur mediapart.fr, un objet graphique est disponible à cet endroit.

Mais c'est le rôle joué par un autre élu qui intrigue aujourd'hui : le frontiste Aymeric Chauprade. Le député européen s'emploie depuis plusieurs mois à soutenir bruyamment les pilotes : **communiqués**, tweets, vidéo, rencontres. « *Aller en appel devant une Justice corrompue ne sert à rien* », **tweete-t-il le 22 octobre**.

Sur mediapart.fr, un objet graphique est disponible à cet endroit.

Le 17 octobre, peu avant leur évasion, Aymeric Chauprade a dîné avec les deux pilotes, à Saint-Domingue, et immortalisé l'instant par une photo sur son compte Twitter. « *Je dînais avec eux, (...) ils ne cachaient pas leur intention de partir* », a raconté l'élue mardi soir **sur BFMTV**, en se disant « *très heureux de la réussite de cette évasion* ».

Sur mediapart.fr, un objet graphique est disponible à cet endroit.

Aymeric Chauprade, l'ex-conseiller « spécial » de Marine Le Pen

Le député européen a-t-il mobilisé ses contacts pour les pilotes ? D'après **Valeurs actuelles** et **Le Monde**, il avait en tout cas réservé à son nom un hélicoptère qui devait initialement être utilisé pour faire diversion lors de l'exfiltration. « *Il avait mis une option sur la location d'un hélico, c'est courant à Saint-Domingue. Mais il n'a pas été utilisé* », précise à Mediapart l'un des proches de l'eurodéputé.

Aymeric Chauprade reste évasif. « *Évidemment, les Français ont compris que je savais beaucoup de choses. Je ne vais pas le nier, je sais beaucoup de*

choses », a-t-il dit sur Radio Classique. « *J'ai participé mentalement et dans mon cœur à cette évasion* », a-t-il expliqué sur BFMTV.

Mais l'eurodéputé refuse de commenter « *les modes opératoires* » et met en avant son « *rôle d'élue* » : « *Mon rôle politique ce n'est pas d'aller délivrer ou aider à la libération des pilotes, mon rôle est de les soutenir politiquement. Et de faire comprendre aux Français pourquoi il n'y avait pas d'autre solution que de les faire revenir sur le territoire.* » « *Il nous a apporté son soutien à titre personnel, comme des milliers de gens, rien de plus* », a également minimisé Pascal Fauret, l'un des pilotes. *Il est venu nous rendre visite. C'est un homme politique, il prend souvent des photos avec les gens.* »

Ce n'est pas la première fois qu'Aymeric Chauprade joue les facilitateurs dans des dossiers internationaux. Ce « *géopoliticien* » et consultant international de 46 ans, ancien proche de Philippe de Villiers, est avant tout un homme de réseaux (**lire notre portrait-enquête**).

L'élue est devenu l'une des icônes de la mouvance identitaire depuis son ouvrage *Chronique du choc des civilisations* (2008), qui lui a valu d'**être démis en 2009 de ses fonctions** d'enseignant de l'École de guerre, par le ministre de la défense de l'époque, Hervé Morin (il y relayait les théories remettant en cause « *la vérité "officielle" du 11 Septembre* » 2001). Chauprade n'a pas rompu les liens avec d'autres sphères d'extrême droite que la présidente du FN elle-même juge infréquentables : l'Action française, Renaissance catholique, la revue nationaliste et identitaire **Synthèse nationale**.



Aymeric Chauprade lors de la présentation de sa candidature par Marine Le Pen, le 24 avril.

Cela n'a pas empêché Marine Le Pen de faire appel à lui. Dès 2010, il l'a conseillée sur les dossiers internationaux et lui a ouvert son carnet d'adresses.

Propulsé tête de liste FN aux européennes en Île-de-France, chef de la délégation frontiste au parlement européen et conseiller international de la présidente du FN, il a perdu ses deux dernières casquettes après la vidéo dans laquelle il dressait un parallèle entre islam radical et nazisme (**lire notre article**). Pour autant, il reste influent auprès de Marine Le Pen, dont il a organisé le voyage en Égypte, en mai.

Partisan d'une alliance franco-russe, Aymeric Chauprade est d'abord un pilier **de la filière russe du Front national**. Ami de l'oligarque russe Konstantin Malofeev – un proche de Poutine –, l'élus a servi d'intermédiaire pour débloquer le premier prêt russe (2 millions d'euros), signé par Jean-Marie Le Pen en avril 2014, comme Mediapart l'a révélé (**ici et là**). Le trouble avait entouré **sa venue en Crimée**, un mois plus tôt, comme « observateur » du référendum, à l'invitation d'une obscure organisation pro-russe, créée par un ancien néonazi belge.



Aymeric Chauprade avec l'ancien président de la République dominicaine, Leonel Fernández, qu'il a conseillé pendant cinq ans. © blog.realpolitik.tv

Dans sa biographie sur **son site RealPolitik.tv**, l'élus se vante de détenir un « *important carnet d'adresses international* », et raconte avoir créé sa propre société de conseil « *pour répondre aux demandes d'expertise de grands groupes français ou de banques suisses* ». Il a conseillé plusieurs personnalités internationales, comme le roi du Maroc **Mohammed VI pour le Sahel**, mais aussi ... l'ancien président de la République dominicaine, Leonel Fernandez, entre 2009 et 2012.

Et le voici aujourd'hui au cœur de l'exfiltration des deux pilotes. Son entourage n'y voit rien d'étonnant : « *Aymeric a un lien très fort avec ces pilotes, c'est un ancien officier de réserve dans la marine nationale.*

Cela fait deux ans qu'il se bat pour les faire libérer. À la base, il a été attiré par leur profil particulier : c'est l'élite de l'élite de l'armée, qui a le feu nucléaire. Ce n'est pas rien ! Il est allé plusieurs fois à Saint-Domingue, c'est un pays qu'il connaît très bien, tout comme ses défauts : beaucoup de corruption, une justice qui fonctionne mal. »

Au Front national, le vice-président Florian Philippot a répondu n'être « *au courant de rien* » et explique que si Aymeric Chauprade est intervenu, « *c'est dans un cadre privé* ». **Sur RMC**, la députée FN Marion Maréchal-Le Pen, proche de Chauprade, l'a quant à elle « *félicité* » pour sa mobilisation « *dès le premier jour* » pour ces pilotes. « *C'est l'État français qui aurait dû se charger de ça. C'est quand même malheureux qu'on soit obligés de passer par des choses détournées.* »

Le Falcon d'Afflelou rempli de cocaïne

Les pilotes devront en tout cas répondre aux questions de la justice française. « *La France appliquera les règles de droit. Nous n'extradons pas des citoyens français lorsqu'ils sont sur notre sol* », a rappelé mercredi le porte-parole du gouvernement, Stéphane Le Foll, sur RTL. Mais « *il n'y aura pas d'impunité* », a indiqué l'Élysée au **Monde**.

L'affaire fait également l'objet d'une enquête en France ouverte en janvier 2013 à Draguignan avant d'être confiée en mars 2013 à deux juges d'instruction de la Juridiction interrégionale spécialisée (Jirs) de Marseille. Les deux pilotes, qui ont été condamnés à vingt ans de prison pour trafic de drogue, le 14 août dernier, en République dominicaine, sont aussi mis en examen par la justice française pour « *importation de stupéfiants et bande organisée* », « *association de malfaiteurs* » et « *blanchiment* ». Ils ont pris la fuite voilà quelques jours avec l'aide d'une équipe bien organisée, sachant que la France

n'a pas pour habitude d'extrader ses ressortissants. Ils sont soupçonnés d'avoir participé à trois vols suspects antérieurement à celui qui leur a valu d'être arrêtés.



Les deux pilotes lors de leur évasion. © Capture d'écran du JT de France 2.

Pascal Fauret et Bruno Odos ont tous deux été interrogés par la juge d'instruction marseillaise Christine Saunier-Ruellan, qui s'est déplacée pour ce faire en République dominicaine, les 22 et 23 mai 2013. Les procès-verbaux d'interrogatoires (auxquels Mediapart a eu accès) sont assez croquignoles. Les deux amis, anciens pilotes de chasse, avaient quitté l'armée au bout de vingt ans de service (essentiellement dans l'aéronautique navale), pour se reconvertir dans les vols privés, plus rémunérateurs. Face à la juge, ils se posent en victimes d'un coup monté, et se plaignent de leur arrestation deux mois plus tôt ainsi que de leurs conditions de détention.

Ayant pris des responsabilités dans une petite entreprise d'aviation d'affaires (SNTHS), ils paraissent au minimum très peu curieux ou imprudents quant à ce qu'ils transportent lors des vols en jet. Pour l'anecdote, l'avion à bord duquel ils ont été arrêtés appartenait à l'homme d'affaires Alain Afflelou, qui le louait à SNTHS quand il n'en avait pas l'usage, pour réduire ses frais d'entretien et de fonctionnement.

« Vous n'êtes pas novice dans le métier de commandant de bord. Ce n'était pas la première fois que vous pilotiez sur des lignes entre les Caraïbes et l'Europe, n'est-ce pas ?, demande la juge à Bruno Odos.

— J'avais déjà fait un vol en Guadeloupe, répond le pilote.

— Vous n'êtes pas sans savoir que la drogue, notamment de cocaïne, circule entre ces deux zones, n'est-ce pas ?

— J'ignorais totalement qu'il puisse y avoir un trafic de cocaïne entre ces zones.

— La cocaïne ne présente-t-elle pas les caractéristiques d'une substance de nature à présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef au sens du code de l'aviation civile (aujourd'hui code des transports) ?

— Je ne suis pas spécialiste de la cocaïne.

— Étiez-vous conscient qu'en application des articles précités L6522-3, L6522-4 du code des transports, vous aviez la responsabilité du chargement et la faculté de débarquer le chargement qui « peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef » ?

— Je ne peux pas ouvrir les bagages. Mais tout commandant de bord peut débarquer quelqu'un qui deviendrait violent, et si d'une valise suinte un produit qui paraît dangereux, on peut demander au passager d'ouvrir la valise.

— Qu'auriez-vous fait – en votre qualité de commandant de bord – si vous aviez découvert que ces valises contenaient de la cocaïne au départ de Puerto Plata ?

— J'aurais appelé à l'aide sur la radio, en premier la tour de contrôle. Puis j'aurais fait venir les autorités.

— Ne vous a-t-il pas paru curieux – à vous, commandant de bord – de voir l'avion affrété juste pour ramener des valises ?

— En 12 ans de métier j'ai vu toutes sortes de choses. Par exemple le déménagement entre Beyrouth et Djerba. Des exemples j'en ai beaucoup. On n'est pas étonné plus que ça.

— Cela ne vous a pas paru suspect de voir charger dans l'avion des valises sans passagers correspondant aux valises ?

— Je ne les ai pas vu charger. »

L'interrogatoire du second pilote, Pascal Fauret, le lendemain, est tout aussi tendu.

« Une dizaine de valises pour un passager, ça ne vous a pas semblé bizarre ? demande la juge, à propos d'un autre vol suspect.

— Non. L'avion est loué dans sa totalité.

— Vous avez un passager à l'aller qui part avec une valise, vous atterrissez en République dominicaine et vous restez trois nuits. Vous repartez avec le même passager et ces valises se sont démultipliées. Ça ne vous a pas paru bizarre ?

— Clairement, il venait chercher des valises. On prend la précaution de partir d'un aéroport international, de faire une escale sur un aéroport international et de prévenir les services de la douane à l'arrivée. Du moment qu'on passe les filtres et qu'on paie des taxes pour ça, on ne s'en préoccupe pas. On n'est pas des gendarmes. Si on avait vu quelque chose d'illicite, on en aurait référé aux autorités de l'aéroport (...)

— Vous prenez à bord un passager que vous amenez aux Caraïbes, qui repart avec dix valises livrées à l'aéroport par une personne non identifiée, et vous ne vous inquiétez pas ?

— Pas du tout. Je ne suis pas responsable de ce qu'il y a dans les valises.

— Le commandant de bord n'est-il pas responsable du chargement de l'avion, avec la possibilité de refuser des chargement suspects ?

— Le commandant de bord n'est pas responsable du chargement. Il doit juste s'assurer que la soute est bien fermée. Des bagages suspects, je n'en ai jamais vu, et du moment que ça passe le filtre je ne me vois pas traumatiser le passager sur le contenu des bagages. Je ne me vois pas demander à Alain Afflelou ce que contiennent ses bagages.

— Aviez-vous déjà vu Afflelou partir avec une valise et revenir avec dix valises ?

— De un à dix, je ne sais pas.

— Quel style de valises était-ce ?

— Des bagages standard.

— Vous n'êtes pas novice dans le métier de pilote d'avion. Ce n'était pas la première fois que vous circuliez sur des lignes entre les Caraïbes et l'Europe, n'est-ce pas ?

— La dernière fois remontait à 2002.

— Vous n'êtes pas sans savoir que la drogue, notamment de la cocaïne, circule entre ces deux zones, n'est-ce pas ?

— Certes je le sais, mais en utilisant trois aéroports internationaux avec des douanes, je trouve ça à la limite de la stupidité. Rien n'est plus sûr qu'un vol aérien. Ce n'est pas le moyen le plus adapté à ce genre de situation.

— Et pourtant ?

— Je le sais maintenant. »

Outre les deux pilotes, deux autres Français, Alain Castany et Nicolas Pisapia, avaient été arrêtés dans le Falcon 50, le 19 mars 2013 à l'aéroport de Punta Cana (République dominicaine). Ils sont restés en République dominicaine après leur condamnation, et l'évasion des deux pilotes leur fait craindre une prochaine confirmation de leur peine en appel.

Dans les 26 valises qui étaient à bord du jet privé (dans la soute mais aussi dans le salon des passagers), les policiers dominicains avaient découvert, ce jour-là, 680 paquets contenant 630 kilos de cocaïne. À cette occasion, 35 personnes avaient également été arrêtées au sein des services de police, des douanes et de l'aviation civile dominicaines. L'avion devait atterrir à Saint-Tropez... où l'attendaient des gendarmes français qui avaient eux aussi bénéficié d'un tuyau.

Dans le volet français de l'affaire dite « Air Cocaïne », toujours instruit à Marseille, on retrouve les principaux protagonistes du dossier dominicain – dont les deux pilotes – mais aussi un douanier français basé dans le Var ou encore les responsables d'une société de location d'avions, la Société nouvelle Trans-hélicoptère service (SNTHS). La figure centrale de cette enquête française est un certain Franck Colin, soupçonné d'être l'organisateur du trafic pour le compte de trafiquants espagnols. Il est le seul de tous les mis en examen à être toujours en détention provisoire en France.

Au passage, les investigations de la juge française ont fait apparaître le nom de Nicolas Sarkozy. La juge d'instruction Saunier-Ruellan a en effet découvert que la société SNTHS avait transporté l'ancien président de la République, entre décembre 2012 et février 2013, lors de vols payés par l'un de ses amis, l'homme d'affaires Stéphane Courbit. Ce volet du dossier a finalement été jugé sans lien avec le trafic

de stupéfiants, et a été confié à des magistrats du pôle financier de Paris. Ceux-ci enquêtent sur de possibles

abus de biens sociaux commis au préjudice de Lov Group, une société fondée par Stéphane Courbit, à qui les vols ont été facturés.

Lire également notre onglet « Prolonger ».

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 28 501,20€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Gérard Cicurel, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitran ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 28 501,20€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.