



## CHAPITRE 4

### **Victor Bout, le « Bill Gates » des trafics**

Ah, ces ingrats de Français. Les diplomates du Quai d'Orsay ont plaidé pour que l'empereur du trafic d'armes soit inscrit sur la liste noire des Nations unies. Et pourtant: l'une des opérations militaires françaises les plus importantes de ces dernières années s'est en partie déroulée grâce à lui. Peu de spécialistes le savent mais c'est Victor Bout qui a fait démarrer Turquoise, l'intervention française au Rwanda, sur les chapeaux de roues. Car quel qu'en fût le bilan, surtout au vu des relations incestueuses entre la France et le pouvoir Hutu maître de ce Rwanda déchiré par une terrible guerre civile, Turquoise sera opérationnelle en quelques jours seulement : il a fallu organiser un véritable pont aérien au départ de la France, une formidable projection de forces, hommes et matériels vers le coeur de l'Afrique, à Goma. C'est cette ville située dans l'est de l'ancien Zaïre qui va servir de base logistique à toute l'intervention militaro-humanitaire au Rwanda. Mais l'histoire officielle, telle qu'elle a été racontée par une brochette de généraux devant la mission d'information de l'Assemblée nationale en 1998, omet certains détails de ce formidable transport de troupes. Pour expédier au plus vite sur le théâtre des opérations soldats, armes, hélicos et véhicules de toutes sortes, sans oublier de gigantesques volumes de carburant, on ne s'est pas trop renseigné sur celui qui avait pu fournir les énormes cargos seuls capables de ce tour de force. Et oui, c'était un trafiquant d'armes...

#### **L'ami français de Victor Bout**

Pour en savoir plus, il faut s'attabler avec un vieux briscard de l'aéronautique. Après avoir séjourné dans le sud de la France, les Antilles et toutes sortes de territoires lointains, Michel Victor-Thomas vit désormais près de Gisors, dans l'Eure. Du baroudeur, il a le style. Grand, sec, buriné, la gauloise au bec... Lui qui pilote et transporte depuis quelques décennies en terrain « compliqué » pratique le « risque calculé ». Alors que les vols sont interrompus entre Paris et Alger, en 1994 et 1995, après le détournement d'un appareil d'Air France et la prise de ses passagers en otages, il est le seul à faire voler un avion à 29 reprises, pour le compte de l'état-major des Armées et sous haute protection des forces d'élite gendarmesques : il faut bien acheminer depuis Paris l'ambassadeur et sa femme, les personnels diplomatiques, les équipes de sécurité, voire les ouvriers qui vont effectuer des réparations dans l'ambassade... Victor-Thomas est aussi sur le Dakar. Il envoie des cargos à Bangui, en Centrafrique, lors d'une prise d'otages. Chaque Antonov contient seize véhicules blindés. Il convoie également les légionnaires à Mururoa au moment de la reprise des essais nucléaires, dans un DC10, alors que la piste d'atterrissage est trop courte... Quand on lui met sous le nez la note des Renseignements généraux qui lui est consacrée, il se marre. Ses meilleurs amis sont agents de la DGSE, policiers des RG, généraux, colonels...

## II transporte les troupes françaises de Turquoise

C'est grâce à Michel Victor-Thomas que celui à qui un ministre britannique a un jour collé l'étiquette de « Bill Gates du trafic » a transporté les troupes françaises en 1994. « Le 21 juin, j'ai reçu un coup de fil d'un commissionnaire de transport mandaté par l'État-major des armées, raconte-t-il. "On a des urgences sur Turquoise. Est-ce que tu peux passer nous voir", me dit-on. J'y vais, et on me donne carte blanche. Après cela, j'ai travaillé en ligne directe avec l'État-major pour toutes les questions logistiques<sup>1</sup>. » Patron de la société Spairops, une entreprise d'affrètement d'avions, Victor Thomas se charge de trouver les Antonov, les énormes avions-cargos qui transportent les matériels les plus gros qui soient. La « faiblesse » et l'« état de délabrement du transport aérien militaire français », selon un expert, sont tels que l'armée, avec ses Transall et ses C-160 insuffisants, doit sous-traiter au privé le transport de ses troupes et de ses équipements. Dans l'urgence, il faut se débrouiller. « Quand on demande à Bout un avion en urgence, il répond "OK, à quelle heure ?" et accepte de faire décoller ses appareils sans paiement d'avance, ce qui est rarissime dans le métier, se souvient Michel Victor-Thomas. Il ne faut pas perdre de vue que l'armée française paie au mieux à échéance de 90 jours... » Au plus fort du transport - de la « projection » sur le terrain, disent les militaires -, douze avions voleront en même temps. À entendre ce baroudeur des airs, le ministère de la Défense ne savait même pas que Bout, déjà suivi par les services secrets, était en fin de chaîne. Ils l'ont appris après.

Lors de la lecture des auditions de la mission d'information sur le Rwanda, on ne trouve nulle part trace de Bout. À la Défense, on préfère rester dans le vague sur l'origine des avions loués. « Pour la mise en place des forces de Turquoise, il a été fait appel à une centaine de rotations d'Antonov qui, à partir de cinq plates-formes en France, notamment Roissy, Nantes, Istres et Lyon, ont amené les personnels, les matériels et les ressources. [...] Les détachements qui sont venus de France et qui représentaient une partie seulement de la force - 1 500 personnes sur 2 700, le reste étant pris sur les forces prépositionnées en Afrique - ont été mis en place par Antonov, et sont essentiellement ukrainiens. Les autres types d'appareils ont permis la mise en place des personnels et de l'aide gouvernementale d'urgence », note le colonel Alain Le Goff devant les députés. On ne peut faire moins précis. Pourtant, à la demande de l'état-major des armées, Victor-Thomas a affrété les avions de Bout, plus un DC 10 d'AOM, la compagnie française depuis lors en faillite, et les appareils de compagnies ukrainiennes et russes. En Ukraine, c'est l'entreprise qui fabrique les Antonov (Antonov Design Bureau) qui fournit les cargos à la France. Ce sont eux qui ont acheminé vers la base française de Goma les batteries de DCA et des masses de munitions.

### Le pape des trafics lit Paulo Coelho

Victor Bout, le pape des trafics d'armes ? Un type « exceptionnel », sur qui « on peut compter », le genre de chic type qui se met aux fourneaux quand vous l'invitez à un repas chez vous. Voilà le portrait qu'en dresse son ancien associé, Michel Victor-Thomas, qui se souvient avec des trémolos dans la voix d'un week-end dans sa résidence d'Aix-en-Provence où son ami Bout l'avait rejoint avec sa femme Alla, « jolie, élégante et discrète ». Elle tient une boutique de vêtements. « Il nous a cuisiné un dîner franco-russe. » Mais sans alcool : Bout ne boit pas - sauf un peu de vodka bien sûr. L'un des rares journalistes avec qui il a déjeuné quand, début 2000, il cherchait encore à lisser sa réputation sulfureuse, raconte que Bout a commandé un jus de carotte et une salade. Moment surréaliste. « Ses auteurs favoris sont, me dit-il, les écrivains *new age* Paulo Coelho et Carlos Castaneda. "Ce que je voudrais vraiment faire aujourd'hui, c'est prendre l'un de mes hélicoptères pour l'Arctique Nord et tourner des films sur la nature pour *National Geographic*" », écrit Peter Landesman en rapportant ses propos<sup>2</sup>. Il semblerait que Bout n'a pas encore réussi à réaliser son rêve.

Dans l'état civil qu'ont pu reconstituer services secrets, chercheurs et journalistes, Victor Bout serait né en janvier 1967 à Douchanbé, au Tadjikistan, de parents russes. Après une

<sup>1</sup> Entretien du 28 juillet 2005.

<sup>2</sup> Peter Landesman, « Arms and the Man », *New York Times Magazine*, 17 août 2003.

dizaine d'années à l'école numéro 47 de Douchanbé et l'obtention en 1987 d'un diplôme de sociologie, il aurait fréquenté les collèges militaires russes, section interprétariat. Bout s'exprime facilement en six langues. Certaines sources affirment qu'il rejoint ensuite l'aviation soviétique. A-t-il été agent du KGB, comme les services de renseignements occidentaux l'assurent ? « Dans les années 1980, je l'ai rencontré à l'ambassade de Russie au Mozambique, où il travaillait comme traducteur. Il parlait en effet afrikaans. Nous étions amis puis nous sommes perdus de vue<sup>3</sup>», se souvient Daniel Coetzer, qui dirige aujourd'hui en Afrique du Sud une petite compagnie d'aviation, Tramon Air. Traducteur... rien de tel comme couverture quand on est agent secret. Le beau-père de Bout a-t-il été l'un des hauts responsables du KGB, comme l'avancent certains ? Il dément formellement dans ses rares interviews. Mais comme souvent en la matière, le mystère demeure.

En cette année 1995, trois ans après avoir démarré son business, Bout veut s'installer à Ostende, en Belgique. Il cherche un associé. « En tant que Russe, je ne peux pas être actionnaire majoritaire. Est-ce que tu veux prendre des parts de la société ? », demande-t-il au baroudeur français, en lui sortant les documents. Et voilà Michel Victor-Thomas actionnaire<sup>4</sup> d'une compagnie, Transaviation Network Group (TAN), autour de laquelle s'organiseront les activités du trafiquant pendant des années. Installé, grâce à de faux papiers obtenus d'une filière turque<sup>5</sup>, dans une belle villa du coin, Victor Bout fait de cet aéroport belge une base discrète. Ostende, au bord de la Manche, s'est depuis des lustres spécialisé dans l'aviation de tourisme et le transport de marchandises. Pratique : il est situé à quelques minutes du centre-ville, de sa digue et de ses ports de plaisance. On y compte 1 200 à 1 700 vols par mois, dont une grande partie d'avions-cargos qui transportent tout et n'importe quoi. Et surtout, des tonnes d'armements. De quoi intéresser les services de renseignements belges et les commissions d'enquêtes en tout genre, comme celle créée par les Nations unies après le génocide au Rwanda.

### **Un jour trafiquant honni, le lendemain, collaborateur des États-Unis**

De passage en Belgique, des inspecteurs de cette commission ont visité l'aéroport d'Ostende, suspecté d'être une base de départ importante des transports d'armes, en dépit de l'embargo international, vers le régime hutu en exil au Congo-Kinshasa. Mais difficile de coincer Victor Bout. À Ostende, au milieu des années 1990, ce dernier est encore un « petit » du métier. Il possède un avion, dispose de deux appareils en leasing. Ses avions stationnent sur le tarmac le plus souvent à vide ; ils vont charger ailleurs, sur les lieux de production ou de vente: en Roumanie, Bulgarie, Ukraine ou ailleurs. Ils prennent ensuite la direction de l'Afrique. À la fin de 1997, les Belges ont interdit l'aéroport à 32 avions cargos... pas à cause des trafics mais de la pollution sonore excessive.

Victor Bout, le « Bill Gates » des ventes d'armes, en a intéressé des agents secrets. Ils ont pondu rapports sur rapports : normal, Bout a passé ces dernières années à déménager d'un pays à l'autre, à chaque fois que des enquêtes se sont intéressées d'un peu près à ses activités. Ses sauts de puce et ses implantations planétaires ont été étudiés à la loupe par une foule de services, par les enquêteurs des Nations unies ainsi que par Interpol. L'organisation internationale a même intitulé un rapport complet sur le sulfureux personnage « Project Blood Stone<sup>6</sup> » - Projet Pierres de sang, en référence aux diamants qui, souvent, ont servi de monnaie d'échange à l'alimentation en armes et qui ont nourri, voire amplifié, les conflits africains.

Mais ces facettes sulfureuses de Bout, certains depuis 2004 veulent les masquer. Sa double casquette en est la cause. Un jour trafiquant honni de tous, le lendemain, il n'est autre qu'un collaborateur du gouvernement des États-Unis... Dans aucun document officiel sur Bout - alias Vitali Sergitov, l'identité qu'il utilise en Afrique du Sud, ou aussi Victor Butt, Buyt, Butte,

<sup>3</sup> Correspondance avec l'auteur, janvier 2006.

<sup>4</sup> Le Français prend alors environ 10 % des parts de la société. La cheville ouvrière de la compagnie est un pilote belge, Ronald de Smet, qui va accompagner Victor Bout dans nombre de ses pérégrinations.

<sup>5</sup> C'est ce qu'il a raconté à un journaliste belge, Dirk Draulans, lors d'une rencontre inopinée en République démocratique du Congo, en 2001.

<sup>6</sup> Archives de l'auteur, décembre 2000.

Byte, Boutov, voire Aminov ou Bulakin -, sa double vie est évoquée... Personne ne s'en vante ! Seules les enquêtes d'une poignée de journalistes et les confidences de quelques experts des Nations unies permettent d'en savoir plus. Titillés sur le sujet à partir de la fin de 2004, les agents secrets restent muets. Voilà même ce que répondait pour ce livre, en novembre 2005, un responsable d'un service de renseignements européen: « Victor Bout est devenu un monsieur bien. Vous ne trouverez aucun service de renseignements disposé à ouvrir ses dossiers sur lui. Même les Français de la DGSE n'ont plus intérêt à parler de lui. » Il n'avait pas tort. Comme par hasard, les responsables de la Piscine n'ont pas souhaité répondre aux questions de l'auteur sur le cas Bout. Ou alors pour en relativiser l'importance, comme cet ancien officier, qui l'évoque sous couvert de l'anonymat. Il tient, en ce jour d'avril 2006, un raisonnement en deux temps. Tout d'abord, à l'entendre, Bout aurait surtout le profil d'un homme de logistique, un transporteur plus qu'un trafiquant. « C'est un exécutant présentant une façade de légalité, dont on aurait besoin pour effectuer de basses besognes dans les pays où les contrôles existent et qu'il s'agit de contourner », explique l'agent. La seconde partie de l'explication de l'ex-espion repose sur la frontière entre le légal et l'illégal. « Quel est le degré exact d'illégalité des affaires de Victor Bout ? Où sont les preuves légales de ses trafics d'armes », se demande à haute voix l'ancien agent. Il est vrai que les rares enquêtes judiciaires lancées sur Bout dans une poignée de pays se sont vite taries. L'homme a bien un mandat d'arrêt aux fesses émis par la Belgique. Ce qui ne l'empêche visiblement pas de dormir. Contacté pour cette enquête par le biais de plusieurs de ses proches ou anciens compagnons d'affaires, ainsi que par son avocat moscovite Victor Burobin, Bout n'a pas souhaité répondre. Tapi dans l'ombre pour les besoins de son business, protégé voire choyé par de puissants amis, Bout n'éprouve plus le besoin de se justifier; il craint désormais le moindre coup de projecteur.

### **Plusieurs compagnies de Bout oeuvrent pour les Américains...**

Les méfaits de la realpolitik ! Avec leurs phénoménaux besoins en transports en Afghanistan et en Irak, les Américains n'ont plus aucun scrupule ; ils ont passé alliance avec Victor Bout alors que ce dernier a alimenté en armes les ennemis des États-Unis... Transports de matériels et de troupes sont assurés depuis une date indéterminée par l'une ou l'autre de ses compagnies aériennes, grâce à plusieurs de ses avions gros porteurs : British Gulf, Air Bas, Aerocom, Flying Dolphin, Phoenix Aviation...

Mais le Pentagone n'avait pas prévu que les révélations sur les contrats passés avec lui fuiteraient depuis le service... des essences de l'armée. Il a fallu en effet qu'un journaliste du site d'investigation politique américain MotherJones<sup>7</sup> se penche sur les approvisionnements en carburant des avions transportant les GI's en Irak et en Afghanistan pour lever le lièvre. En mars 2004, au moins une compagnie aérienne liée au réseau Bout, Air Bas, a signé un contrat avec l'administration militaire américaine, comme le montrent les dossiers du Défense Energy Support Centre (DSEC), le service aux essences de l'armée étoilée, qui attestent que la compagnie bénéficie de l'autorisation de remplir ses réservoirs sur les bases militaires américaines. Jusqu'en août 2004, la compagnie a donc volé vers l'Irak pour le compte des États-Unis. « Ces dossiers ne mentionnent pas quel service du Pentagone employait Air Bas, mais ils confirment que les vols ont été approuvés par le commandement militaire pour des "objectifs officiels gouvernementaux" », écrit l'enquêteur de MotherJones. Transport des troupes, convoi de matériels, etc. : la présence américaine massive en Afghanistan puis en Irak nécessite de lourds moyens logistiques. Enregistrée aux Émirats arabes unis, Air Bas était managée par le frère de Victor Bout, Sergueï, avec l'aide d'un expert-comptable homme à tout faire installé au Texas, Richard Chichakli. Syrien naturalisé américain, ce dernier est le neveu d'un ancien président syrien. À la demande d'un sénateur, une enquête a été lancée par le département d'État suite à ces... fuites. Mais le Pentagone, sommé de s'expliquer, a laissé filer. Et pendant ce temps, les charters perduraient vers Bagdad et la base aérienne de Balad, au nord de l'Irak.

---

<sup>7</sup> [www.motherjones.com](http://www.motherjones.com)

Ce n'est pas tout. Une autre compagnie appartenant à la toile d'araignée de Victor Bout, British Gulf International, elle aussi immatriculée à Sharjah, était sous contrat avec le ministère de la Défense de Washington depuis le 5 avril 2004. « À plusieurs reprises ses avions ont pris leur essence à Bagdad en mai, juin et juillet. Et également, cela mérite d'être noté, à Kandahar, en Afghanistan, en avril<sup>8</sup> », a découvert le journaliste du *Washington Post*, Douglas Farah. En épluchant les registres du service aux essences du Pentagone et en fouillant à Washington, d'autres compagnies aériennes liées à Bout apparaissent. Ainsi Aerocom, devenue Asterias Commercial, Irbis Air (Kazakhstan), Phoenix Aviation (Kirghizstan). Et probablement d'autres encore. Toutes ont signé des contrats avec des divisions du ministère américain de la Défense, voire des sociétés américaines qui lui sont proches, telles Kellogg, Brown and Root (KBR, filiale du groupe Halliburton que le vice-président Dick Cheney a dirigé pendant des années) et le transporteur Fedex. Il a fallu attendre avril puis mai 2005, pour que certaines compagnies liées à Bout se voient interdire, à nouveau, de voler: à cette date, le Trésor, une autre administration américaine, chargé d'appliquer le gel des avoirs des ennemis des États-Unis et visiblement plus pointilleux que le Pentagone, demande en effet que Bout et une trentaine de sociétés soient proscrits.

... ainsi que pour les Nations unies.

Il n'y a pas qu'à Washington où l'on devient schizophrène sur le cas de Victor Bout. À New York aussi, au siège des Nations unies. Car l'empereur des trafics protège ses activités en se rendant indispensable à l'ONU, qui pourtant l'épingle à longueur de rapports. Pendant qu'une direction de l'organisation internationale le poursuit de ses foudres, une autre signe avec lui pour des transports de casques bleus... Un magnifique cas d'étude pour les sociologues des organisations ! « Bout donne l'impression de mener une double vie ; il abrite son activité clandestine derrière un business légitime. En mars 1999, la compagnie de Bout, Air Cess, a convoyé depuis le Pakistan les forces de maintien de la paix de l'ONU vers Timor Est<sup>9</sup>. Le même mois, l'ONU révélait l'implication de Bout dans la probable violation de l'embargo sur les armes en Angola<sup>10</sup> », écrivent les services secrets sud-africains dans un rapport très documenté, remis en 2001 aux plus hauts responsables des forces de sécurité à Pretoria.

Déjà, en 1993, Bout participe à l'expédition onusienne en Somalie : il transporte les casques bleus belges dans ses avions. Cela lui permet de bénéficier d'indulgences, de modération, de passe-droits en quelque sorte. En 2001, le trafiquant apparaît pour la première fois sur les listes noires édictées par le Conseil de sécurité : interdiction de voyager<sup>11</sup>, gel des biens<sup>12</sup> et des comptes bancaires ; dans cette liste, la quasi-totalité des structures interdites de fonctionner sont liées à Bout... Au moment où l'ONU se mobilise le plus pour faire appliquer les sanctions sur les violations au Liberia et en Sierra Leone, le gouvernement britannique s'engage également dans la

<sup>8</sup> « More on Victor Bout and the DOD », 27 septembre 2004.

<sup>9</sup> Le 15 septembre 1999, une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU a créé une force multinationale pour rétablir la paix au Timor Oriental. 8 000 casques bleus ont été mobilisés dans cette petite île de l'archipel indonésien.

<sup>10</sup> 5 février 2001. Archives de l'auteur.

<sup>11</sup> « Liste des noms des individus visés par l'interdiction de voyager imposée au paragraphe 4 de la résolution 1521 (2003) du Conseil de sécurité concernant le Liberia. » Extrait : « Le Conseil de sécurité décide que tous les États doivent prendre les mesures nécessaires pour empêcher l'entrée ou le passage en transit sur leur territoire de tous les individus désignés par le Comité, qui font peser une menace sur le processus de paix au Liberia, ou qui mènent des activités visant à porter atteinte à la paix et à la stabilité au Liberia et dans la sous-région, y compris les hauts responsables du gouvernement de l'ancien président Charles Taylor et leurs conjoints, les membres des anciennes forces armées libériennes [...] et toutes autres personnes associées à des entités fournissant un appui financier ou militaire à des groupes rebelles armés au Liberia ou dans des pays de la région [...]. »

<sup>12</sup> « Liste des personnes et entités auxquelles s'appliquent les mesures visées au paragraphe I de la résolution 1532 (2004). » Extrait : « Le Conseil de sécurité décide que pour empêcher que l'ancien président du Liberia, Charles Taylor, les membres de sa proche famille, en particulier Jewell Howard Taylor et Charles Taylor Jr, hauts fonctionnaires de l'ancien régime Taylor, ou des membres de son entourage, alliés ou associés [...] n'utilisent les fonds et biens détournés pour entraver le rétablissement de la paix et de la stabilité au Liberia et dans la sous-région, tous les États doivent immédiatement geler les fonds, autres avoirs financiers et ressources économiques se trouvant sur leur territoire [...]. »

bataille. À Londres, où la peau du dictateur sanguinaire Charles Taylor ne vaut pas tripette, on met le paquet sur Bout. Toutes les chancelleries reçoivent rapport sur rapport évoquant l'implication du trafiquant dans les livraisons d'armes qui mettent la région à feu et à sang. « Le ministre des Affaires étrangères d'alors, Jack Straw, qui a la tutelle des services secrets britanniques<sup>13</sup>, tape du poing sur la table. Il mobilise tous les services européens pour enquêter sur Victor Bout », se souvient un membre d'un service de renseignements. « Mais du jour au lendemain, il a fallu tout arrêter », révèle l'agent secret.

Dans les couloirs des Nations unies, on vire schizophrène. Pour preuves, les intenses batailles diplomatiques qui se sont déroulées à propos de la révision des fameuses « listes noires » des personnes soumises à sanctions internationales. En 2001, déjà, Washington a voulu s'opposer à l'inscription de Victor Bout sur ces listes. En 2004, les États-Unis tentent de le faire disparaître des mêmes listes lors de leurs révisions régulières. Ce n'est pas la diplomatie américaine qui s'est collée à la tâche, mais les Anglais, alors que chaque pays présentait sa propre liste avant le vote du Conseil de sécurité. Sur pression des États-Unis, Londres a présenté en mai 2004 une proposition de liste débarrassée du nom de Bout. Comme si de rien n'était. En remerciement des services rendus ? Des fuites opportunes dans le *Financial Times* ont permis de recadrer le débat. Comme l'a écrit *Le Monde*, « certains responsables, comme ceux qui voulaient voir Victor Bout jugé par la Cour pénale internationale, crient au scandale<sup>14</sup> ». Du coup, les États-Unis rajouteront aussi le frère de Victor, Sergueï, et d'autres comparses dans les listes suivantes.

### **Une nébuleuse de sociétés, des immatriculations de complaisance**

Le réseau de Victor Bout s'avère quasi impossible à décortiquer, tant l'opacité sur ses activités est grande. D'insatiables investigateurs américains, une poignée d'agents appartenant à la communauté du renseignement à Washington, quelques services secrets tentent jour après jour de saisir l'ampleur du phénomène. Pour cela il faudrait carrément suivre en direct la trace de dizaines d'avions dont le statut juridique est on ne peut plus flou et varie de jour en jour: loués ou vendus, voire donnés en leasing à des sociétés moldaves, kenyanes, afghanes, libériennes, kirghizes, centrafricaines, émiraties, mais toujours immatriculés dans d'autres pays puis réenregistrés sous le pavillon d'une autre compagnie. Quant aux compagnies aériennes, c'est le même jeu de bonneteau. Sitôt créées, elles sont déenregistrées avant de renaître, rebaptisées, dans une lointaine contrée. Suivre leurs traces, c'est se perdre dans une nébuleuse financière où les participations de sociétés ayant elles-mêmes des intérêts dans d'autres structures, holdings ou filiales, masquent en un tour de main l'identité des propriétaires réels. Surtout dans des pays aux moeurs pas très rigoureuses. Pour comprendre les réseaux, chaque service d'enquête a dressé des tableaux avec des flèches dans tous les sens, des schémas en arborescence. Mais la géographie du réseau Bout se modifie en permanence, heure après heure. Faux certificats de navigabilité, faux permis d'exploitation, faux certificats d'immatriculation...

« Dans le commerce des armes, les immatriculations de complaisance peuvent être utiles en raison du laxisme caractérisant le contrôle des aéronefs et des exploitants effectué par le pays d'immatriculation des appareils. La plupart des services de libre immatriculation sont fournis dans des petits pays, dont la capacité de surveillance est limitée et qui ont une très faible activité aéronautique<sup>15</sup> », constate l'un des rapports de l'ONU sur la violation de l'embargo au Liberia. « Il est pour la plupart du temps impossible de remonter jusqu'à Bout », confesse un cadre du renseignement militaire belge sous couvert d'anonymat. On ne sait trop s'il en est l'inventeur, mais le trafiquant a développé à grande échelle le blanchiment du transport aérien. Ou comment utiliser de vieux appareils brinquebalants, voire déglingués, que les normes de sécurité classiques ne laisseraient pas voler un seul instant, en les louant à de respectables clients, des compagnies aériennes ayant pignon sur rue par exemple.

<sup>13</sup> Contrairement à la France, qui a placé ses services d'espionnage sous la hiérarchie du ministère de la Défense, le ministre britannique des Affaires étrangères a la tutelle du renseignement extérieur, le MI6.

<sup>14</sup> Jean-Philippe Rémy, « Pour services rendus en Irak, le trafiquant Victor Bout décroche l'aide des États-Unis », 19 mai 2004.

<sup>15</sup> Rapport du groupe d'experts sur le Liberia S/2001/1015 du 26 octobre 2001

Bout facture sa location et, comme il n'y a pas plus serviable, il vous procure à la demande un certificat de non-réexportation masquant la transaction sur les armes. Un faux, bien sûr : un État sous embargo n'ayant pas le droit d'acheter, il ne peut émettre de certificats garantissant qu'il ne réexportera pas les matériels acquis. Comme l'un de ses collaborateurs l'a raconté à la justice américaine<sup>16</sup>, le marchand de mort offre ainsi contre 50 000 dollars supplémentaires le sésame en papier qui octroie à l'opération un semblant de légalité. Quant à ses appareils, ils sont parfois si miteux que les accidents ne sont pas rares. Ainsi, le 3 février 2005, l'un de ses Iliouchine, appartenant à la compagnie East West Cargo (rebaptisée depuis Air West Cargo) s'écrase au Soudan, tuant l'équipage ukrainien et un traducteur soudanais. Pas de chance : pour une fois, le trafiquant transportait 46 tonnes d'aide humanitaire pour le Darfour, et non des armes. Cynisme du marchand de mort international, révélé par le journaliste Douglas Farah sur son blog le 15 février 2005<sup>17</sup>.

### **Enquêteurs-bloggers passionnés**

L'info mondiale sur Victor Bout tient en effet autant à la suractivité passionnée d'une communauté d'enquêteurs libres, journalistes ou citoyens, qu'aux investigations officielles. Ces dernières, menées en secret, tiennent à le rester, tant le marchand-trafiquant peut rendre de services à certains États. De nombreux bloggers, américains et autres, eux, font avancer jour après jour les enquêtes sur le réseau et les activités du trafiquant. Des passionnés d'avions, tel Ruud Leeuw, un Néerlandais, aussi. Il fait fonctionner un site Internet<sup>18</sup> dédié à son hobby et, quand il n'est pas sur un tarmac d'Australie ou des Émirats, casquette vissée sur le crâne, à photographier les avions, il passe son temps à surveiller les bases de données : immatriculations, activité des compagnies aériennes, changements de noms, etc., aucun détail ne lui échappe. Son site fait aujourd'hui référence pour toute recherche de base sur Bout : il y affiche la plupart des articles qui lui ont été consacrés depuis des années et de nombreuses photos des avions du trafiquant.

Ruud est en contact quotidien avec d'autres bloggers qui, comme lui, s'intéressent aux activités de Bout de par le monde. La Toile du Net prend là tout son sens : régulièrement, en provenance du monde entier, il reçoit des infos et des photos qui permettent en permanence de compléter le puzzle. « Sans rien savoir de lui, j'ai, un jour de 1999, photographié des avions sur l'aéroport de Sharjah et là, surprise, il m'a été impossible de les identifier officiellement, comme je le fais d'habitude avec tous les avions que je prends en photo. Les avions "n'existaient" pas ! Après ma petite enquête, j'ai appris qu'ils appartenaient à un certain Victor Bout, qui s'en servait pour des opérations parfois légales, parfois illégales. Voilà comment je me suis intéressé à lui. Son image de bandit charismatique et son parcours, qui pourrait faire l'objet d'un roman, font que je continue à le suivre de près<sup>19</sup> », explique Ruud Leeuw, en qui la passion des avions est née dans l'enfance : il a grandi près d'une base aérienne militaire, Soesterberg, accompli son service dans l'année de l'air néerlandaise et ensuite travaillé à l'aéroport d'Amsterdam.

Il y en a d'autres, des bloggers-enquêteurs sur Victor Bout, dont la liste serait fastidieuse à énumérer et qui ont créé une communauté virtuelle, un réseau d'alerte sur ses trafics et ses activités. Le phénomène a déjà lui-même fait l'objet d'un commentaire sur un blog<sup>20</sup>, posté le 24 juillet, et titré : « Les bloggers sur Victor Bout ». Le signataire, Chris, un blogger américain, s'intéresse au cynisme, à la philosophie, à Montaigne, au rocker Tom Waits et à l'éthique. Sans surprise, les trafics d'armes sur lesquels nos gouvernements démocratiques ferment les yeux lui restent en travers de la gorge. « Visiblement, blogger sur Victor Bout correspond à une nouvelle niche. » Il résume la motivation de la blogosphère qui a émergé sur le trafiquant aux amis « très, très puissants » : « Bout a lutté contre l'application internationale du droit pendant des années, mais pourra-t-il le faire contre la blogosphère ? »

<sup>16</sup> Interrogatoire de Sanjivah Ruprah, évoqué dans le chapitre consacré à ce dernier. Archives de l'auteur

<sup>17</sup> [www.douglasfarah.com](http://www.douglasfarah.com)

<sup>18</sup> [www.ruudleeuw.com](http://www.ruudleeuw.com) - Le dossier Bout est consultable sur : <http://www.ruudleeuw.com/vbout00.htm>.

<sup>19</sup> E-mail du 16 octobre 2005.

<sup>20</sup> [www.explananda.com/archives/000461.html](http://www.explananda.com/archives/000461.html)

La blogosphère : une joyeuse armada de « *Bout enthusiasts* », citoyens enthousiastes à l'idée que Bout soit un jour traduit en justice... Notre blogger cite comme principaux blogs celui de Douglas Farah, évoqué plus haut, de Laura Rozen<sup>21</sup>, ancienne journaliste de Washington spécialiste des questions de sécurité et de politique étrangère, le Yorkshire Ranter<sup>22</sup>. Il y a aussi Hannah Oluthon, qui s'est intéressée au site<sup>23</sup> enragé de Richard Chichakli, le collaborateur syro-américain de Bout qui subit l'ire de Washington, et Kathryn Cramer<sup>24</sup>, qui se définit comme écrivain, installée dans l'État de New York. Il faut dire qu'à les lire, certains bloggers frôlent la ligne jaune. « Tous les bloggers sont invités à repérer ses avions qui volent toujours et exiger leur saisie », lance celui-là, qui publie une liste d'aéronefs ainsi que leurs numéros de série. « Demandez leur confiscation - adressez-vous aux autorités de l'aviation civile du pays concerné. » Sur l'un des sites, on trouve même une lettre-type à adresser au ministre roumain des transports, lui demandant la saisie d'un avion de Bout stationné à Bucarest... Rien que ça.

Le Net permet aussi aux anciens collaborateurs de Victor Bout, particulièrement ceux traqués par les autorités, de diffuser leur vérité. Ainsi Richard Chichakli. Syrien naturalisé Américain, il vit au Texas. « Je ne pourrai pas vous aider, répond-il par e-mail<sup>25</sup> à l'auteur. Pour la simple raison que le Victor Bout dont vous me parlez, je ne le connais pas. Le Victor Bout que j'ai connu pendant une brève période de temps était un businessman de l'aéronautique, spécialisé dans le fret aérien. Les histoires d'armements que j'ai lues sur Internet ne sont pour moi qu'une invention des Nations unies et de leurs enquêteurs. » Un jour, plus en verve, il va plus loin, mais formule des propos ambigus: « L'homme que vous cherchez n'existe que dans votre tête, dans les médias qui recyclent les mêmes histoires. On a créé un monstre du Loch Ness. Tout ça, ce ne sont qu'histoires fabriquées, qui ont détruit ma vie en dépit du fait que j'ai donné des preuves montrant que je n'ai jamais travaillé pour Bout et que j'ai toujours été à des milliers de kilomètres de ses activités<sup>26</sup>. » Botterait-il en touche ?

### **Bout, charismatique sans humour...**

Blogs, livres et films... Victor Bout le trafiquant respire le charisme et inspire les esprits. Ceux qui l'ont côtoyé ou simplement rencontré s'en souviennent, fascinés ; Michel Victor Thomas, son ancien associé français, loue l'homme avec démesure; Richard Chichakli, l'ancien collaborateur installé au Texas, crie vouloir « sauver Victor Bout » en même temps qu'il déverse des tombereaux d'injures sur le gouvernement américain qui le poursuit pour ses liens avec le trafiquant. Les journalistes qui ont eu l'occasion de l'interviewer sont rares. Un a eu cette chance. Un jour de mars 2001, Dirk Draulans, un reporter de *Knack*, un magazine belge en flamand, s'envole pour l'est de la République démocratique du Congo, du côté de Bunia. C'est la troisième fois qu'il suit pour son journal un voyage de Jean-Pierre Bemba, le leader d'un parti, le Mouvement de libération du Congo, aujourd'hui vice-président et candidat à la présidence du Congo, avec qui il a un bon contact. Un homme est là, avec eux, qui ne se présente pas.

Il faut un jour ou deux aux journalistes pour saisir de qui il s'agit. « Nous ne lui avons pas tout de suite dit que nous l'avions reconnu mais après dix jours de voyage ensemble, à quelques heures du départ, nous lui avons posé des questions plus pointues ! Il louait au moins quatre avions et deux hélicos à Bemba et avait le sien à disposition, se souvient Dirk. Victor Bout racontait qu'il cherchait des opportunités commerciales dans un Congo pacifié. Des investissements dans les télécommunications, l'élevage de bétail, la culture du maïs pour nourrir les bêtes<sup>27</sup>... » Pourtant il se balade en permanence avec deux gardes du corps... Pour la

---

<sup>21</sup> [www.warandpiece.com](http://www.warandpiece.com)

<sup>22</sup> [yorkshire-ranter.blogspot.com](http://yorkshire-ranter.blogspot.com)

<sup>23</sup> [www.chichakli.com](http://www.chichakli.com)

<sup>24</sup> [www.kathryncramer.com](http://www.kathryncramer.com)

<sup>25</sup> Correspondance du 22 juin 2005.

<sup>26</sup> Correspondance du 29 juin 2005.

<sup>27</sup> Correspondance du 31 janvier 2006.

petite histoire, l'un des deux *bodyguards* fréquente à l'époque une photographe de presse américaine réputée, future otage en Irak, Molly Bingham.

Bout discute politique et histoire ; il n'a rien d'un bouteen-train et apprécie peu les causeries de corps de garde, se souvient Draulans. « Lorsqu'on se marrait tous ensemble un soir à propos des bienfaits éventuels du piercing de la langue pendant la fellation, il restait à l'écart ; on sentait que les femmes n'étaient pas au centre de ses intérêts. » Pour faire bonne figure, lors de cette fameuse soirée, Bout raconte l'aventure de l'épouse de son financier, un Belge alors installé en Afrique du Sud, qui faillit perdre un doigt durant une violente agression à la porte de leur villa en devant donner sa bague de fiançailles aux membres d'un gang.

Le trafiquant évoque à haute voix son intérêt pour le coltan, ce minéral rare utilisé dans les téléphones portables du monde entier, et l'or congolais. Il est visiblement à la recherche de nouveaux gisements pour de gros investissements. « Un jour il a voulu nous emmener faire un tour sur une zone qu'il voulait explorer, mais Bemba a refusé que nous partions seuls avec lui. Nous ne savons toujours pas pourquoi : voulait-il éviter que des journalistes puissent observer comment Bout agit dans le territoire sous son contrôle ? Ou alors craignait-il que les gardes du corps se débarrassent de nous en nous balançant depuis l'hélico ? Franchement, je ne sais toujours pas », s'interroge le reporter de *Knack*.

### Films et livres construisent ta légende

Bout, visiblement, est autant trafiquant que figure de roman. Gérard de Villiers en est convaincu. Il a d'ailleurs fait du businessman le protagoniste de l'un de ses SAS : L'Or d'Al-Qaida<sup>28</sup>. Entre deux pages de sexe et de sang, de blondes plantureuses et d'islamistes fous, son héros Malko s'est lancé dans de nouvelles aventures dans les Émirats, avec en toile de fond une description fidèle des activités du transporteur-mercenaire. On y lit que Victor Bout fait appel à des tueurs russes pour supprimer un individu qui lui fait ombrage: comme quoi il est toujours plus facile d'imaginer que d'enquêter. Quant aux films, ils exploitent évidemment le même filon romanesque. Michael Mann<sup>29</sup>, après avoir lu un long papier sur Victor Bout dans le *New York Times Magazine*, a immédiatement pris une option. Le journaliste, Peter Landesmann, s'est chargé du scénario : on voit Bout impliqué dans un vol de plutonium en Ukraine mais abandonner la panoplie du *bad guy* après la mort de son frère Sergueï. Irréel ! À l'été 2006, le film n'est toujours pas sorti. Autre ambiance dans *Lord of war*<sup>30</sup> : « Vendre des armes c'est comme vendre des aspirateurs, on passe des coups de fil, on fait des kilomètres pour prendre des commandes », assure Nicolas Cage, la star d'Hollywood, dans ce polar sorti en janvier 2006 et que les Américains ont refusé de financer. Le héros - si l'on peut dire - ne s'appelle pas Victor Bout, mais Yuri Orlov. Son grand problème existentiel, c'est: « Un homme sur douze est armé sur cette planète : alors comment faire pour armer les onze autres ? » On retrouve du Bout à tous les plans, celui qui a vendu à toutes les armées, sauf à celle du Salut. Un peu trop romancé, toutefois. Dans la vraie vie, le trafiquant s'en sort souvent sans même passer par la case prison !

---

<sup>28</sup> Publié en mai 2003.

<sup>29</sup> Réalisateur de *Heat*, *Révélations*, *Le Dernier des Mohicans*.

<sup>30</sup> Réalisé par Andrew Niccol, le réalisateur de *Bienvenue à Gattaca*, avec Ethan Hawke en agent d'Interpol. Une production de 50 millions de dollars. Contacté, Andrew Niccol n'a pas souhaité apporter plus de précisions sur ses recherches dans le milieu des trafiquants et confirmer une quelconque rencontre avec Victor Bout.