

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2009)
Heft: [1]: Aviation

Artikel: L'aviation dans le collimateur des terroristes
Autor: Martel, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-348887>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Aviation

L'aviation dans le collimateur des terroristes

Dr Daniel Martel

Journaliste aéronautique

Depuis les années 1960, le transport aérien a été cible d'attaques à motivation politique. Communément appelés « terroristes », leurs auteurs ont choisi l'aviation pour plusieurs raisons qui s'inscrivent dans la logique d'actions de guérilla. Les contraintes du transport aérien limitent les options des intrus. En conséquence, les mesures défensives peuvent être focalisées.

« We are diverting according to company instructions ». Malgré tout, le contrôleur avait quelques questions : « Please explain your latest message EL AL 426. What do you mean you are diverting ? » Silence, puis la radio s'est mise à grésiller : « Rome ! Rome ! This is Al Jiddah 707. This was EL AL 426. Here speaking is the Palestine Liberation Organization ». Ce genre de dialogue s'est répété maintes fois. Pourquoi cet avion a-t-il été détourné ? Qui était derrière l'attaque ? Quelles ont été les réactions des responsables aéronautiques et gouvernementaux ?

La contribution suivante énumère les trois caractéristiques du transport aérien qui attirent les saboteurs, repère la logique derrière leurs attaques et révèle la logique qui détermine la défense contre elles.

Le transport aérien : un objectif attrayant

L'aviation est indissociable du monde contemporain. Elle offre une cible de choix pour trois raisons :

- D'abord, les avions et aéroports représentent des valeurs - même un petit appareil coûte des millions. Or, 200 grammes d'explosifs suffisent pour le détruire.
- Ensuite, le transport aérien assure la mobilité à l'échelle planétaire. Selon l'association mondiale des compagnies aériennes IATA, plus de 2,2 milliards de passagers transitent chaque année. 44 millions de tonnes de fret sont acheminés. Cela représente 35% de la valeur des exportations. Quelques 5,5 millions d'emplois sont directement assurés par ces activités.
- Malgré son allure imposante, le système du transport aérien dans son ensemble est fragile. Les prestations

dépendent d'un grand nombre de paramètres, dont les opérations au sol et le contrôle aérien.

- Enfin, le transport aérien implique les gouvernements. Ils assument la régulation et la surveillance. L'aviation est un enjeu international également. Les tensions entre l'Allemagne et la Suisse au sujet de Zurich-Kloten l'illustrent.

Une interférence délibérée crée des perturbations multiples. Le transport aérien est attrayant pour un autre motif encore. Il permet des attaques adaptées aux intentions stratégiques et aux ressources des auteurs. Une prise d'otages promet la libération de prisonniers et l'humiliation d'un gouvernement, même si celui-ci est doté d'un appareil de sécurité puissant. La destruction d'un avion par un engin explosif improvisé crée un sentiment de vulnérabilité. Enfin, l'attaque d'un aéroport inflige des pertes humaines. Aujourd'hui, le missile antiaérien portable (MANPADS¹) offre un nouveau vecteur d'attaque. En Afghanistan, il a prouvé son efficacité durant l'invasion soviétique de 1982 à 1986.

Le terrorisme comme risque et leçon

Des actes de violence contre l'aviation remontent aux débuts des vols commerciaux. Lorsque les attaques se sont multipliées dans les années 1960, des écrans défensifs ont été dressés. Les terroristes n'ont pas tardé à les contourner. Chaque fois, les responsables de la sûreté ont déterminé les raisons de leur échec. En conséquence, ils ont adapté les dispositifs. Au fil du temps, une « course à l'armement » entre les terroristes et les acteurs aéronautiques secondés par les autorités s'est développée.

La défense contre le terrorisme s'appuie sur la logique de la gestion du risque. Elle s'inspire de la certitude que des attaques sont possibles voire probables et repose sur

1. *Man Portable Air Defence System* (MANPADS), à l'exemple du *Stinger* américain. 100'000 de ces engins, produits par une dizaine de pays, sont enregistrés comme « manquants » et aux mains de forces irrégulières ou terroristes par la CIA. (NdlR)

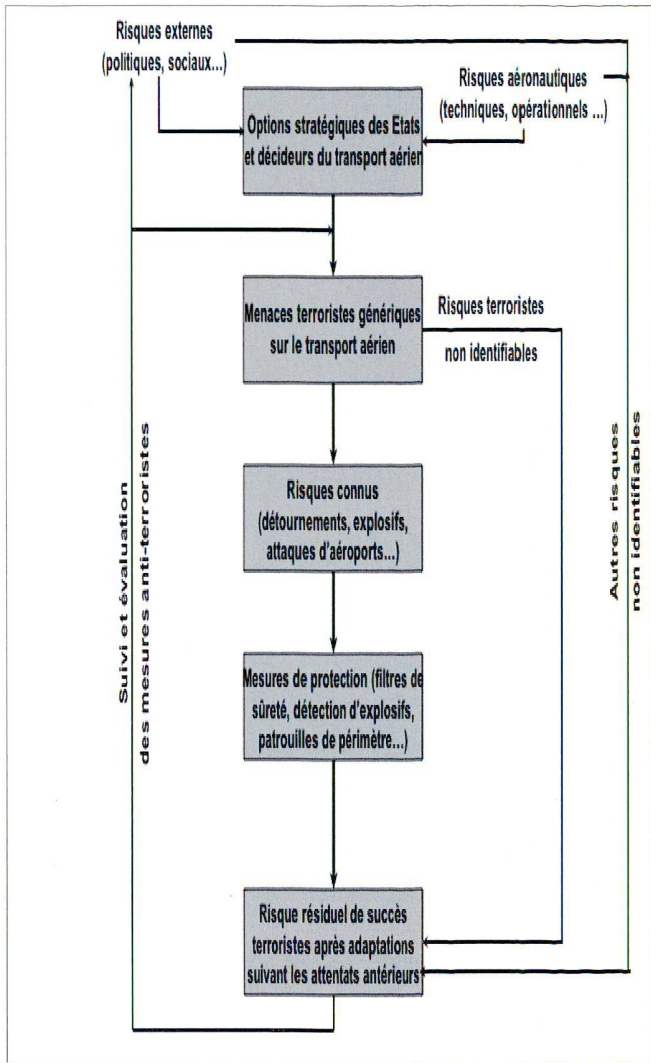


Schéma 1 : La lutte anti-terroriste comme processus de gestion du risque résiduel.

Source : Auteur basé sur Mueller-Gauss, 2004: 55-57, Naudin, 2007, Reason, 1997, Sweet, 2004: 1-4, Wallis, 2003: 9-64, Whittaker, 2002: 169-172.

l'extrapolation des possibilités des terroristes et les réactions appropriées sous forme de dispositifs de sûreté. Les milieux de la sûreté demeurent prudents, car aucune protection ne garantira jamais l'étanchéité à 100%.

Les terroristes – des acteurs rationnels

Comme partout, des criminels ont sévi au sein du transport aérien également. Une récente étude réalisée par le criminologue français Christophe Naudin² démontre que leurs motivations sont individuelles. C'était même le cas pour les premiers engins explosifs improvisés. A leur origine étaient des fraudes d'assurance. L'acte terroriste en revanche a toujours une motivation politique. Ses auteurs se considèrent comme des résistants contre l'oppression. Ils visent à porter préjudice à un ennemi.

L'histoire enseigne que le terrorisme est une forme de guérilla ou de résistance. Les nombreuses études³

concluent que les terroristes sont, contrairement aux idées reçues, tout à fait rationnels et opèrent dans une logique de commandos militaires.

A l'origine du terrorisme contemporain se trouve la Guerre des Six Jours de 1967. Des Palestiniens qui ont fui entendaient se venger. Divers groupements, dont l'Organisation de libération de la Palestine (OLP), ont recouru au terrorisme. Etant donné les risques élevés sur le territoire israélien, les combattants ont modifié leur stratégie. En 1968, un commando de l'OLP réussit pour la première et dernière fois à détourner un avion d'EL AL. Immédiatement, les Israéliens ont réagi par des mesures défensives. Par la suite, les stratèges palestiniens ont focalisé leurs opérations sur d'autres compagnies et aéroports. Les terroristes ont également rajouté l'engin explosif improvisé à leur arsenal et l'attaque au sol à leur stratégie.

La course entre les terroristes, les acteurs aéronautiques et autorités s'est rapidement amplifiée. Après la révolution iranienne de 1979 et la victoire de la résistance afghane contre l'armée soviétique, une nouvelle génération de terroristes s'est justifiée par l'Islam. L'affaire essentiellement palestinienne est devenue l'enjeu d'innombrables adhérents à la foi musulmane. Pour eux, la seule manière d'affronter l'ennemi occidental derrière Israël et les Etats-Unis était la tactique terroriste. Des attentats toujours plus sophistiqués en ont résulté. Le point culminant était le 11 septembre 2001. Une autre opération impliquant jusqu'à 10 avions et des suicidaires en 2006 a pu être déjouée. En conséquence, les liquides ont été bannis des avions.

A première vue, les actes terroristes paraissent limités uniquement par l'imagination de leurs auteurs et leur capacité de contourner les dispositifs de sécurité. En fait, la configuration du système du transport aérien limite les options terroristes à trois axes. Ce sont l'infiltration de combattants ou d'un engin explosif improvisé à bord et l'attaque de l'avion au sol. L'embarquement et l'approvisionnement présupposent l'immobilisation des aéronefs sur terre et de les rendre accessibles. Ces trois voies dictées par les contraintes fonctionnelles de l'aviation sont connues des spécialistes antiterroristes.

Mesures stratégiques et opératives contre le terrorisme ?

Comme mentionné plus haut, la lutte anti-terroriste est basée sur la gestion du risque inspirée des leçons tirées des opérations terroristes et les anticipations des milieux antiterroristes.

Durant les 40 dernières années, ce processus s'est matérialisé en un dispositif complexe basé sur la redondance en série. Les mesures sont basées sur la coopération transnationale et le caractère mondial du transport aérien. Comme toute opération militaire, la lutte antiterroriste suit la logique de la vision stratégique, la conceptualisation opérative et l'exécution tactique. Le schéma suivant illustre la séquence.

2. NAUDIN, Christophe, *Sûreté aérienne. La grande illusion*. Paris, Editions de la table ronde, 2007.

3. *Ibid.*

THOMAS, Andrew R, *Aviation Insecurity. The New Challenges Of Air Travel*. Amherst (NY), Prometheus Books, 2003.

WHITTAKER, David J, *Terrorism: Understanding The Global Threat*. Harlow (UK), Pearson, 2002.

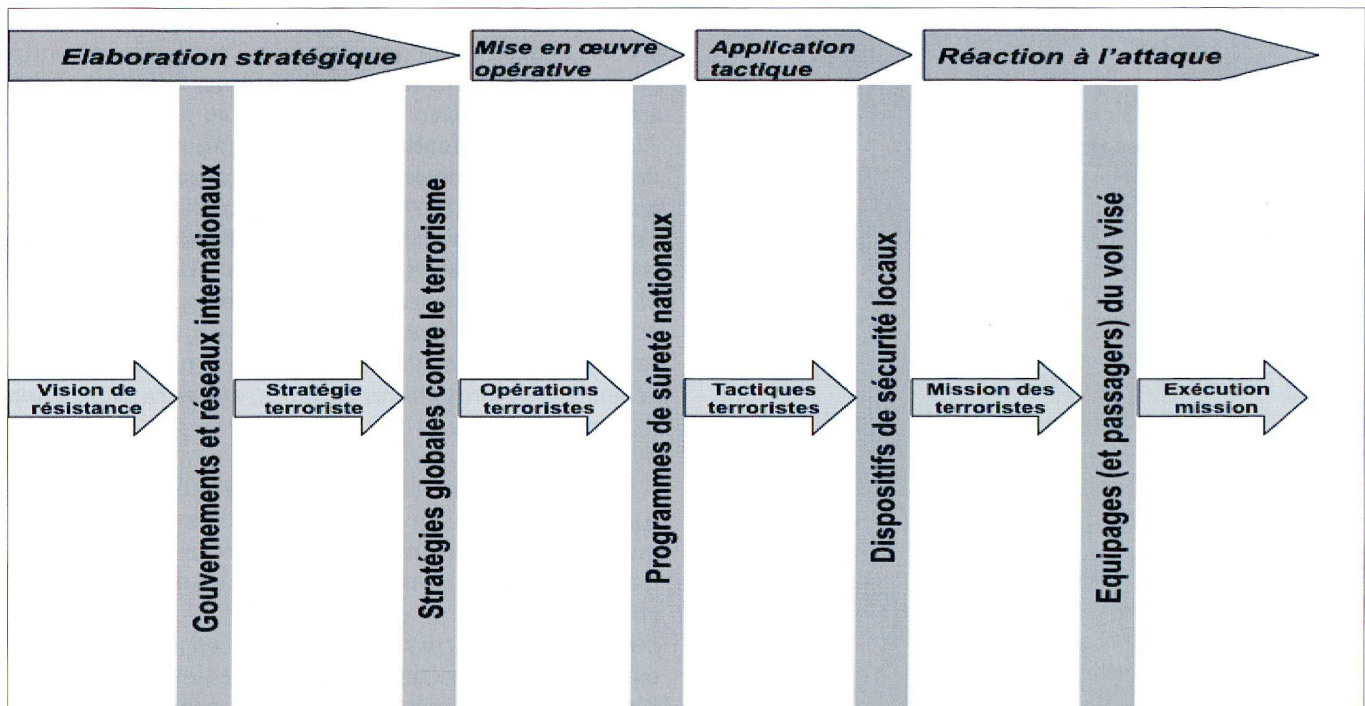


Schéma 2 : La lutte antiterroriste par écrans redondants

Source: Auteur basé sur Mueller-Gauss, 2004: 55-57, Naudin, 2007: 52-68 et Thomas, 2003: 139-142.

La vision stratégique ou bien l'idée derrière la lutte antiterroriste est d'élever des barrières. De la conception stratégique à la mise en œuvre opérative et la préparation tactique, elles se densifient de la vision directrice générale et du filet de surveillance au contrôle physique de chaque passager. La défense obéit la logique de la redondance en série.

Pour leur élaboration, les acteurs gouvernementaux et aéronautiques s'appuient sur les circuits institutionnels et procéduraux nationaux et transnationaux existants, dont les organisations internationales. A travers leurs services de renseignement, les gouvernements réunissent les informations sur les activités terroristes. En Suisse, ce sont le Service de renseignement stratégique (SRS) international et le Service d'analyse et de prévision (SAP) national qui les suivent. Les acteurs aéronautiques s'échangent les informations entre eux. Il en a résulté un ensemble de stratégies anti-terroristes. Des conventions internationales entendent créer les bases légales pour faciliter la poursuite des terroristes. Plusieurs en ont été signées, la première en 1963 déclarant illégal tout acte terroriste en vertu du droit international. Des normes opérationnelles élaborées notamment par l'Organisation des Nations Unies pour l'aviation civile (OACI) et IATA visent à harmoniser les opérations. D'autres conventions toujours plus déterminées ont été ratifiées et l'OACI a dédié un de ses documents principaux, l'Annexe 17, à l'anti-terrorisme. Or, il reste le dilemme que plusieurs pays du Proche et Moyen Orient continuent à tolérer voire soutenir des groupes terroristes.

Les programmes de sécurité nationaux opérationnalisent ces actes. En raison de la souveraineté nationale et du monopôle coercitif de l'Etat sur son territoire, ils sont soit intégrés aux forces d'ordre soit accrédités par elles.

La responsabilité des mesures de protection incombe aux autorités cantonales. L'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) assume les échanges au sein de la communauté aéronautique.

D'autres mesures opératives se reflètent dans l'architecture des aéroports – pour cette raison elles se ressemblent partout – de même que dans la construction des avions.

Succès ou échec tactique contre les terroristes

La mise en place des lignes défensives tactiques sous forme de dispositifs de sécurité locaux varie selon le pays. Les exemples les mieux connus sont les « filtres de sûreté » et les « rondes de périmètre » aux aéroports. D'autres, comme la vérification des antécédents des employés aéroportuaires prospectifs sont plus discrets. En Suisse, les polices cantonales s'assimilent aux opérations aéroportuaires. Dans beaucoup d'autres pays, des entreprises sous contrat fournissent le personnel responsable.

Le contrôle physique couvre les passagers et leurs bagages, le fret et les périmètres aéroportuaires. Quelques chiffres illustrent l'effort quotidien en Suisse. En 2008, les passagers en partance ont enregistré 4'240'798 bagages à Genève. 21'195 couteaux, 64 armes, 1'172 sprays et 3'517 autres objets illégaux ont été retirés. A Bâle avec quelques 2,1 millions de passagers en partance et 1,46 millions de bagages de soute, environ 9'600 objets interdits dont 108 armes ont été découverts. A Zurich, quelques 850 professionnels embauchés par l'aéroport et sous contrat de la police cantonale assurent les contrôles. Quelque 10 millions de personnes en partance ont été vérifiées en 2008, ce qui correspond à une moyenne de 25'000 à 38'000 par jour. 50'000 objets ont été confisqués. La majorité est emportée par négligence ou inadvertance.

A titre d'exemple, les contrôleurs à Kloten ont trouvé une ceinture dont la boucle cache un couteau et un briquet en



Contrôle de sécurité des passagers.

forme de pistolet antique (cf. photos page 19). Un des plus spectaculaires était un pistolet mitrailleur factice emporté par un enfant. La maman aurait d'ailleurs fait une histoire après la confiscation.

Enfin, des objets innocents en apparence peuvent se révéler dangereux. Un exemple est cette lampe halogène (photo) qui s'était allumée et a failli déclencher un feu de soute. Les contrôleurs découvrent d'ailleurs régulièrement des objets interdits comme des animaux protégés et des drogues.

Si la réputation professionnelle de ces spécialistes chez nous n'est pas à faire, le prestige des « fouilleurs » au sein de la communauté aéroportuaire, surtout lorsqu'ils dépendent de prestataires externes, est assez basse dans de nombreux pays.

Il existe encore une ultime ligne de défense. Ce sont les équipages (et dans de très rares cas d'autres passagers) qui réussissent à neutraliser les terroristes. En revanche, il est trop tard pour arrêter un engin explosif improvisé en soute.

Pourtant, tout n'est pas perdu. Des unités spéciales peuvent tenter de libérer les otages. Les exemples les mieux connus sont le GSG 9 allemand, le GIGN français et les forces spéciales israéliennes. Leur intervention bénéficie d'une autre contrainte du transport aérien, à savoir le temps de vol limité. Ces opérations bien que spectaculaires ne cachent pas l'essentiel. Elles sont réactives, donc dictées par les terroristes qui ont réussi à percer tous les dispositifs de sûreté, des opérations des services de renseignement jusqu'au contrôle avant l'embarquement à la « sortie numéro 14 ».

Penser l'impensable

Comme dans toute course à l'armement, les deux camps essaient de vaincre l'autre par de nouvelles armes et méthodes. Peut-on transformer des avions cargo en bombes « sales » ou chimiques avec le fret approprié ? Les terroristes du 11 septembre 2001 se sont intéressés de près aux avions agricoles... Des sabotages par l'incorporation d'engins explosifs durant la construction de l'avion ont été imaginés par le romancier américain Nelson DeMille. Comme partout, il est conseillé de penser l'impensable. Pourtant, une chose est certaine. Même les auteurs de ces actes (encore) inédits auraient les barrières connues à franchir.

Un deuxième impératif est de motiver tous les acteurs dans tous les pays de lutter véritablement contre le terrorisme au lieu de le tolérer ou bien même l'encourager. Or malgré la mondialisation, la raison d'Etat de certains pays diffère de celle des promoteurs de mesures efficaces. Espérer un changement... penser l'impensable ?

La valorisation appropriée des contrôleurs et de leur mission s'impose. Dans ces temps de crise qui suivent les années de néolibéralisme avec son impératif de compresser les coûts sans égard au « facteur humain », voici probablement quelque chose d'impensable. Enfin, des gestes plus que symboliques qui pourraient soulager la situation des populations au Proche Orient ? Il n'est jamais trop tard de penser l'impensable.

A qui la victoire ?

La course à l'armement entre les terroristes et les défenseurs n'a pas connu de vainqueur. Certes, des attentats ont été déjoués, mais à quel prix ? Des ressources considérables sont absorbées par les mesures défensives. De plus, les passagers et les professionnels se sont résignés aux contrôles toujours plus sévères, sans parler d'autres limitations comme l'interdiction d'amener une bouteille d'eau pétillante à bord. Et pourtant, les humains continuent à nouer des contacts transcontinentaux et à découvrir de nouveaux pays... Voilà la véritable victoire sur les terroristes.

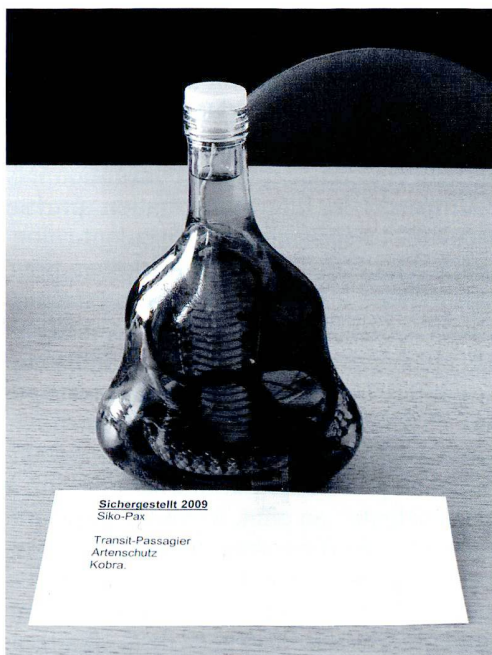
D.M.

Pour en savoir plus

MUELLER-GAUSS, Uwe, «Durchdringender Prozess. Risikomanagement: Integraler Bestandteil wertorientierter Unternehmensführung.» *Sicherheitsforum* 6, 2004 55-57.
 NAUDIN, Christophe, *Sûreté aérienne. La grande illusion*. Paris, Editions de la table ronde, 2007.
 REASON, James, *Managing The Risks Of Organizational Accidents*. Aldershot/Burlington/Singapore/Sydney, Ashgate, 1997.
 SWEET, Kathleen M, *Aviation And Airport Security. Terrorism And Safety Concerns*. Upper Saddle River (NJ), Pearson Prentice Hall, 2004.
 THOMAS, Andrew R., *Aviation Insecurity. The New Challenges Of Air Travel*. Amherst (NY), Prometheus Books, 2003.
 WALLIS, Rodney, *How Safe Are Our Skies? Assessing the Airlines' Response To Terrorism*. Westport (CT), Praeger Publications, 2003.
 WHITTAKER, David J., *Terrorism: Understanding The Global Threat*. Harlow (UK), Pearson Education, 2002.



Exemples d'objets saisis à l'aéroport de Kloten-Zürich



Sichergestellt 2009
Siko-Pax
Transit-Passagier
Artenschutz
Kobra.

Sichergestellt 2008
Siko-Pax
Gürtel mit Messer.
Pax hat den Gürtel geortet und wusste angeblich nicht,
dass in der Gürtelschnalle ein integriertes Messer war.