

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2016)
Heft: [2]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: MANPADS à Genève
Autor: Höller, Frédéric / Charles, Cyrille
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781509>

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: 13.03.2025

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



Un exemple des dégâts que peut engendrer un MANPADS sur avion civil.

Terrorisme

MANPADS à Genève

Frédéric Höller & Cyrille Charles

Police cantonale genevoise

Originellement destinés à fournir à l'infanterie une arme efficace et portable pour abattre un aéronef ennemi dans le cadre d'un conflit conventionnel, les MANPADS (Man-portable air-defense systems) représentent actuellement une source de préoccupation majeure en termes de sécurité aérienne. Ceci est essentiellement dû à leur utilisation récurrente dans les trente dernières années, par des acteurs non étatiques (ANE) dans le cadre de conflits asymétriques.

Dans un contexte de risque terroriste en augmentation depuis plusieurs années en Occident, particulièrement depuis les années 2010, il s'avère légitime de s'interroger sur l'étendue de cette menace, qui nécessite donc une analyse et une réponse soigneusement adaptée.

Or, de nos jours, des dizaines de milliers de MANPADS seraient disponibles sur le marché noir, à un prix d'entrée d'à peine 5'000 à 10'000 USD pour les modèles les plus anciens. Cette disponibilité accrue peut avoir deux origines. D'une part, elle peut être due aux conséquences de guerres par procuration, au cours desquelles des armes furent fournies à des ANE. Par exemple, lors de la première guerre d'Afghanistan (1979-1989), lors de laquelle la CIA livra une quantité importante de MANPADS jusqu'en 1992.

D'autre part, cette disponibilité accrue est également due à la chute de régimes autoritaires. Parmi les exemples les plus marquants, on retrouve la chute de l'URSS, qui entraîna durant les années 1990 la vente au marché noir de milliers de MANPADS issus des stocks des anciens pays de l'URSS. Plus récemment, le renversement brutal des régimes de Saddam Hussein en 2003 et de Mouammar Kadhafi en 2011, qui virent leurs stocks d'armes pillés lors de leur chute, engendra la dissémination de plusieurs milliers de MANPADS.

Il est cependant nécessaire de mentionner que sur les 50 attaques au MANPADS répertoriées contre des avions civils par des ANE entre 1973 et 2007, seules

trois attaques se sont déroulées sur sol européen. Parmi celles-ci, on compte deux échecs du groupe terroriste palestinien Septembre noir en 1973, en Italie et un seul cas ayant causé un accident mortel, en Bosnie, en 1992. Il sied également de préciser que cette dernière attaque est survenue dans le cadre d'un conflit armé (guerre de Bosnie-Herzégovine). D'une manière générale, la quasi-totalité des 50 cas évoqués se sont déroulés dans des pays en guerre ou faisant face à une insurrection armée d'envergure.

De plus, l'entretien que nécessitent ces armes, ainsi que l'entraînement nécessaire à leur utilisation, de même que le fait que ces armes soient originellement destinées à abattre de petits aéronefs en font des armes peu utilisées par les groupes terroristes dans le cadre d'attaques contre des avions de ligne.

Si la menace émanant des MANPADS pour le trafic aérien ne doit donc pas être exagérée, elle ne doit pas non plus être minimisée car elle se révèle complexe. En effet, les dégâts potentiels en cas d'attaque réussie peuvent être dramatiques. La moyenne de personnes tuées lors des trente cas d'attaques ayant résulté en un crash est de 45 morts par attaque. De plus, l'argument du caractère inadapté de l'arme doit être relativisé, car sur les 50 cas mentionnés au total, 60% ont provoqué un crash de l'appareil visé, qui n'était pas systématiquement un gros avion de ligne, soulignant la menace contre le trafic aérien en général.

Enfin, il ne faut pas négliger le facteur chance dans de nombreux cas parmi les vols ayant réussi à effectuer un atterrissage d'urgence. Par exemple, le cas de l'avion DHL de Bagdad, victime d'une attaque au MANPADS en 2003 est particulièrement éloquent. L'atterrissage d'urgence fut un succès malgré les chances de réussite réduites, et les tentatives d'atterrissage en simulateur effectuées a posteriori dans les mêmes conditions ont toutes échoué. Si la menace posée par les MANPADS ne représente

donc pas une menace de premier ordre pour la sécurité aérienne en Occident, elle ne doit pas être ignorée, car la sécurité aérienne y est loin d'être infaillible. A ce titre, de nombreux aéroports, dont celui de Genève (AIG), présentent des vulnérabilités exploitables par un groupe terroriste déterminé.

L'AIG notamment, dispose d'une situation géographique particulière à la frontière entre la Suisse et la France. Non seulement cette situation spécifique expose l'aéroport à la menace terroriste visant les intérêts français (particulièrement exposés à la menace terroriste en 2016), mais cela permet également d'envisager une attaque de type MANPADS depuis le territoire français contre un avion décollant ou atterrissant à l'AIG. Enfin, l'AIG représente une cible potentielle de premier plan dans l'hypothèse d'une attaque terroriste planifiée depuis la France voisine car c'est l'un des principaux points stratégiques densément peuplés à portée d'action d'une telle cellule. Cette situation géographique complexifie donc les réponses face aux menaces MANPADS à l'encontre de l'aviation civile.

La première ligne de défense : le renseignement

Sans renseignement, nous ne pourrions que subir et devrions gérer des situations de chaos. La capacité et la nécessité de disposer d'information étendues restent la première ligne de défense. Face à ce type de menace, la collaboration avec les services étrangers est plus que nécessaire. Dans le cas précis de la dissémination d'armes provenant de l'extérieur, la Confédération est dans ce cas précis liée à ses partenaires dans les échanges de renseignements.

Heureusement, toute action à l'encontre de l'aviation civile aurait une portée mondiale. Les attentats du 11 septembre montrent à quel point la sécurité de l'aviation civile est une question ultrasensible, qui touche toutes les nations. A la lumière des dernières affaires de terrorisme sur le sol européen, l'intensification des échanges de renseignements démontre que les services se parlent et collaborent quotidiennement. Dans ce cas précis de menace, les intérêts nationaux sont communs et le partage de renseignement est renforcé.

Cependant, bien que le niveau de menace terroriste soit élevé en suisse, le risque d'une attaque de type MANPADS contre l'aviation civile reste très peu probable. Les formes d'action de la partie adverse sont pour l'instant d'une autre nature. Toutefois, il est nécessaire non seulement de poursuivre le travail de collaboration des services de renseignement, mais également de prévoir et de planifier des réponses opérationnelles au niveau de l'engagement des forces de sécurité pour réduire les risques en cas d'élévation de la menace.

Les actions sur le terrain

Depuis plusieurs années, les acteurs du bassin genevois directement concernés par la question d'une menace de type MANPADS sur l'aviation civile ont pris un certain nombre de mesures. Dans ce cas comme pour d'autres

engagements, un processus de collaboration étroite entre les organes de sécurité helvétiques et français a été mis en œuvre afin de coordonner les actions de manière régionale. L'action sur un vecteur stratégique de communication que représente un aéroport a également nécessité la collaboration avec les instances fédérales suisses.

Cependant, au-delà des mesures de sécurité à proprement parler, la gestion de ces menaces contre l'aviation civile a également permis de rassembler les partenaires aéronautiques. Dès le début, l'AIG ainsi que SKYGUIDE ont été intégrés aux réflexions sur ce dossier. Ces partenaires jouent un rôle essentiel, notamment en ce qui concerne l'incidence des décisions des organes de sécurité pour la gestion du trafic aérien et des passagers. Préparation à l'engagement

Au-delà de la mise en place d'un concept de sécurité pour l'aviation civile, il nous a été possible à plusieurs reprises de tester le dispositif par l'engagement d'hommes dans le secteur d'engagement.

En 2012, le dispositif a été testé sur sol helvétique. Les forces de sécurité civiles ont pu compter sur l'engagement subsidiaire de l'armée suisse, afin de relever les dispositifs policiers et pouvoir maintenir la surveillance dans la durée. Sans cet appui au profit des forces de sécurité civiles, il serait impossible aux polices de mener leurs activités quotidiennes de sécurité et d'ordre publique au profit des citoyens, cette menace spécifique venant s'ajouter à l'activité ordinaire de sécurité des forces de l'ordre.

Plus récemment, sur la base des enseignements de 2012, le dispositif a pu être mis en place une nouvelle fois en intégrant cette fois-ci une partie du dispositif français. En effet, Le département de l'Ain a engagé ses propres moyens afin de couvrir une partie du compartiment de terrain et remplir la mission. L'engagement sur les deux nations a également été l'occasion d'intégrer la gestion du trafic aérien et de tester les procédures mises en place avec le commandement de la police.

Un travail sans fin

Si la recherche du renseignement est une action permanente, la poursuite de la planification des engagements et la mise à jour des dispositifs est également une constante. Les différents engagements ont permis de mettre en lumière des points qu'il est nécessaire de pouvoir améliorer. Sans entrer dans les détails l'engagement sur deux sols nationaux soulève bien évidemment des questions de base légale en rapport avec l'engagement des moyens. L'aspect de l'interopérabilité et des communications entre forces de sécurité (police, armée) reste un point crucial et n'a de cesse de se développer. Prochainement de nouveaux engagements seront mis en place afin de mettre à jour les procédures et de se préparer à ce que nous ne souhaiterions jamais avoir à vivre.