



DEFENSE ET TERRORISME AERIEN

Mémoire de géopolitique

du commandant Jean-Luc FAVRE

dans le cadre de l'étude dirigée

« menaces non militaires de niveau stratégique »

Directeur : M. Xavier RAUFER

De l'université Paris II - Panthéon-Assas

Mai 2002

DEFENSE ET TERRORISME AERIEN

Sommaire

Partie I :

Présentation

Historique

Définitions

Partie II :

Actions civiles

Mesures juridiques

Mesures techniques

Partie III :

Actions militaires

Organisation territoriale de la défense en France

Actions des armées

DEFENSE ET TERRORISME AERIEN

<u>Table des matières</u>	Page
Introduction	4
I. Présentation	6
I.1. Historique	6
I.2. Définitions	9
I.2.1. Classifications	10
I.2.2. Statistiques	12
I.3. Nouveaux vecteurs, nouvelles cibles	13
II. Actions civiles	15
II.1. Mesures juridiques	15
II.1.1. Influence des conventions	18
II.1.2. Coordination de la lutte antiterroriste	19
II.2. Mesures techniques	21
III. Actions militaires	24
III.1. Organisation territoriale de la défense	24
III.2. Actions des armées	27
III.3. Action de la gendarmerie	30
Conclusion	33

Introduction

« Un fanatique, un kamikaze, a le culte de la mort pour la mort, de la douleur pour la douleur, et c'est plein d'espoir, la joie au cœur, dans un état de jubilation qui n'a d'égale que la désolation de leurs victimes, qu'ils marchent vers le martyr et désirent leur propre supplice... » B.H. Lévy

« On n'est pas un homme tant qu'on n'a pas trouvé quelque chose pour quoi on accepterait de mourir » J.P. Sartre

Notre effroi a été porté à son comble avec ces images apocalyptiques de milliers d'individus fuyant les Twin Towers en feu. Pareille tragédie impose aux consciences une sorte de deuil qui se traduit par le silence accablé ou par le ressassement obsessionnel.

Devant ces images du World Trade Center en flammes, nous avons pressenti la présence de l'irréparable et de l'éternellement ineffaçable.

La piraterie aérienne, portée à un extrême quasiment impensable avant le onze septembre 2001 (même si la catastrophe avait été envisagée par quelques auteurs de romans fantastiques), représente plus que jamais une menace non militaire de niveau stratégique, dans la mesure où de tels actes mettent en cause les intérêts vitaux du pays d'appartenance.

Pour la première fois dans la courte histoire de la piraterie aérienne, des avions civils ont été utilisés comme des armes de destruction massive. Ces attentats ont d'ailleurs été assimilés à un acte de guerre compte tenu de la violence de l'attaque, du nombre de victimes et de l'incroyable charge symbolique que l'événement a véhiculé dans les consciences occidentales en mémoire à d'autres drames historiques. La réponse immédiate a d'ailleurs été militaire : fermeture du ciel américain, patrouilles d'avions de combat dans le ciel, militaires en armes dans les rues des grandes villes, etc.

Nous vivons aujourd'hui dans un monde multipolaire dominé par une puissance globale dont la suprématie politique, militaire, économique et culturelle est unique dans l'histoire. Face à cette hyperpuissance, aucun état n'a évidemment ni la volonté ni le pouvoir de lutter à armes égales, par affrontement direct. Seuls des groupes terroristes et criminels transnationaux ont la volonté d'affronter ce géant par des moyens asymétriques (probablement d'ailleurs soutenus clandestinement par des états, car il y a bien sûr toujours des pays qui ont intérêt à ne pas maintenir le statu quo et à essayer de déstabiliser l'ordre établi, même si souvent le discours officiel assure du contraire). La piraterie aérienne peut elle être le vecteur privilégié du « contournement asymétrique » de la puissance américaine, ce qui serait d'ailleurs assez remarquable à une époque où la stratégie militaire américaine repose en grande partie sur la puissance aérienne ?

Il y a de toute évidence une géopolitique du terrorisme aérien dans la mesure où une menace contre le transport aérien se traduit immédiatement, on l'a vu après le onze septembre, par des ralentissements brutaux de la mobilité des biens et des personnes et, partant, d'un ralentissement de l'économie du pays. De plus, et c'est un aspect qui est loin d'être négligeable, un attentat contre un avion de ligne a un impact considérable sur les foules et instille dans les consciences un sentiment d'impuissance, de vulnérabilité et d'insécurité sans commune mesure avec le nombre des victimes dans l'avion lui même (et c'est une autre nouveauté du onze septembre que le nombre des victimes « extérieures » d'un accident d'avion dépasse de manière aussi spectaculaire le nombre de victimes « intérieures » ; on peut parler de « dommages collatéraux » pour reprendre un terme militaire)

Après avoir passé en revue quelques statistiques de la piraterie aérienne, les nouvelles menaces et les nouvelles méthodes de la piraterie, nous verrons les mesures judiciaires, techniques et militaires qui existent et celles dont la mise en application serait susceptible de faire reculer cette menace. Nous verrons que l'outil militaire, s'il ne peut et ne doit être la principale réponse à cette menace, apporte une aide non négligeable dans le traitement de ce type de crise.

I. Première partie : présentation

I.1. Historique :

C'est le développement à partir des années 60 de l'aviation civile comme moyen de transport de masse qui permettra à de nombreuses organisations violentes poursuivant des buts politiques de détourner ou de détruire des avions et de prendre en otage les équipages et leurs passagers. L'avion est, en effet, outre un symbole fort de la mondialisation, un moyen de transport vulnérable dans la mesure où, quand il est en vol, sa protection face à des attaques ne dépend que de son équipage et éventuellement des passagers. D'autre part, à l'instar des bateaux, l'aéronef possède une certaine extraterritorialité, voire une souveraineté propre, du fait que, pendant son vol, il ne relève plus de l'autorité des pays qu'il survole. Tout ceci contribue à établir le cadre symbolique d'une souveraineté au dessus des nuages. La relative facilité technique du détournement et le fort pouvoir symbolique d'une souveraineté à l'échelle réduite, bien plus vulnérable que celle des états, étaient deux éléments très attrayants pour des groupes armés. Ceux-ci, candidats pour la plupart à la prise du pouvoir ou à la fondation d'états, pouvaient jouer dans les avions détournés le rôle de petits dieux mortels face à des civils désarmés pris en otage. Ils étaient souverains pour quelques heures dans le sens très précis que Michel Foucault donne à ce terme : « souverain est celui qui peut donner la mort ».

Plus généralement, il me semble que dans le monde du XXIème siècle, largement dominé par la communication et l'instantanéité, la mobilité des informations, des biens et des personnes est devenu un des paramètres de la géopolitique moderne. De même que la mobilité stratégique est une caractéristique essentielle de toute armée moderne, la capacité de circulation des marchandises et des citoyens est une caractéristique essentielle de toute société moderne. Les avions de ligne et les compagnies aériennes nationales, vecteurs essentiels de cette mobilité, deviennent alors des enjeux stratégiques majeurs. Les attaques du onze septembre sur le World trade center revêtent à ce titre une double signification : les

twin towers, symboles du marché et donc de la libre circulation des informations et des capitaux, sont détruites par des avions de ligne, symboles de la circulation des biens et des personnes.

Face à ce nouveau défi, deux visions s'affrontent :

- la vision « catastrophiste », et je cite Pierre Hassner, du Centre d'études et de recherche internationales (CERI), janvier 2002 : « je suis persuadé – et la plupart des spécialistes aussi, même si c'est parfois avec quelque excès – qu'il y aura des attentats avec des armes chimiques et biologiques, et que peut être un jour un avion ira se précipiter sur une centrale nucléaire avec des effets bien supérieurs à Tchernobyl ».
- la vision « évènementielle », qui considère que cette attaque restera unique car liée à un groupe et à une individualité particulière dont la disparition suffirait à nous prémunir contre ce type d'action.

Je ne prendrais pas parti dans ce débat mais j'insisterais seulement sur le fait qu'il faut prendre cet « avertissement » avec le plus grand sérieux. Ce n'est pas la nature du terrorisme qui a changé, c'est la dimension de ses objectifs, de ses moyens, de ses effets. Une porte a été ouverte, dont il est improbable qu'elle se referme avant longtemps : le terrorisme de masse est, désormais, possible, présent. Il est nécessaire dans ce cadre de faire preuve d'imagination et d'envisager toutes les menaces possibles, même les plus invraisemblables, car le onze septembre marque une rupture entre une ère où les pires menaces étaient seulement pensables et une ère où toutes les menaces deviennent possibles.

Il existe bien une géopolitique du terrorisme aérien. Les premiers actes d'intervention illicite dirigés contre la sûreté du transport aérien ont eu lieu en Europe, dans les années 50, par des personnes voulant fuir le bloc socialiste pour se réfugier à l'ouest. Le même phénomène réapparaît à la fin des années 50 sur le continent américain, en relation directe avec les évènements de Cuba.

Au début des années soixante prédominent les détournements d'appareils (29 en 1968, 87 en 1969) qualifiés en droit de « captures illicites d'aéronefs », suivis dans les

années soixante-dix par des exécutions de membres d'équipages ou de passagers puis par la destruction volontaire d'appareils en vol, du type du DC10 d'UTA au dessus du Niger en 1989 ou du Boeing 747 de la Pan Am à Lockerbie un an plus tard. De toute évidence, un seul point commun permet de relier tous ces évènements, celui d'actes commis par des minorités franchissant toutes les échelles de la violence armée. En moins de quarante ans, le terrorisme aérien a donc évolué, de l'agression dirigée contre le vecteur (cas du détournement) à l'attentat aveugle (cas de l'explosion en vol par sabotage) pour aboutir désormais à un acte visant l'avion, son équipage, ses passagers, et le reste du monde. A ses débuts, la piraterie aérienne s'accompagnait de revendications précises et de négociations. Tel n'est pas le cas depuis les attentats de 1988 et 1989 qui, pas plus que ceux du 11 septembre, n'ont été clairement revendiqués : bien plus, ils n'ont été assortis d'aucune négociation permettant à un état de peser sur l'issue de ces actes.

Il y eu environ 940 actes de détournement depuis 1968.

Leur occurrence obéit, dans la grande majorité des cas, à certaines constantes, dont :

- L'existence d'un foyer de tension politique ou religieux ;
- L'existence d'un contentieux économique ou politique ;
- La réaction à des évènements politiques déterminés ;
- L'abus de position dominante de la part d'un état ;
- Les prises de position politiques de la part d'un état ;
- L'existence d'un état commanditaire ou groupe de pression ayant un but précis (libération de prisonniers, reconnaissance, pressions,..) ;
- Le rythme propre de l'actualité et de la presse (il est en effet statistiquement rare qu'un acte d'intervention illicite intervienne dans une période où l'actualité est chargée d'autres évènements importants).

I.2. définitions :

Voyons d'abord quelques définitions de base tirées du code pénal :

Le détournement : il s'agit de la modification de la destination ou de l'itinéraire du plan de vol d'un aéronef, fait par un tiers étranger à l'équipage ou au contrôle de la circulation aérienne. Le détournement peut s'opérer du sol ou d'un autre aéronef en vol par violence ou menace de violence. La tentative de détournement se caractérise par le fait que l'aéronef se pose quand même dans l'aéroport de destination première.

La capture illicite d'aéronef : il s'agit de la modification de la destination ou de l'itinéraire du plan de vol d'un aéronef, fait par un tiers étranger à l'équipage ou au contrôle de la circulation aérienne. A la différence du détournement, l'auteur de l'infraction est à bord de l'aéronef et s'en empare ou en exerce le contrôle.

La piraterie : la piraterie est constituée de tout acte illégitime de violence, de détention ou toute dégradation commis pour des buts personnels par un équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé contre un autre navire ou aéronef, ou contre les personnes et les biens qui se trouvent à bord.

Sanction applicable à un acte de détournement aérien : « le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate forme fixe située sur le plateau continental est puni de vingt ans de réclusion criminelle ».

On voit que les actes du onze septembre empruntent aux domaines du terrorisme aérien et de la piraterie aérienne : il s'agit, pour être exact, d'un acte de piraterie terroriste ou d'un détournement d'avion à visée terroriste (le détournement étant défini comme un acte volontaire exécuté sous la contrainte et la menace par un individu ou un groupe d'individus s'étant rendus maîtres de l'aéronef par la force, et exerçant une menace contre la sécurité et la vie des passagers et de l'équipage). Remarquons que la qualification de piraterie aérienne doit être abandonnée dans certaines situations comme la mutinerie, le détournement d'avion se soumettant aux injonctions d'un appareil militaire, les détournements opérés depuis le sol ou grâce à l'usage d'autres aéronefs (convention de Tokyo et de La Haye). Il n'y a infraction que si le détournement est le fait d'une ou plusieurs personnes se trouvant à bord de l'aéronef, celui-ci étant en vol.

I.2.1. Classifications :

Il existe deux grandes catégories d'actions : celles qui visent une personne morale et celles, plus rares, qui visent une personne physique :

Les actions visant une personne morale sont de six types :

- Actions décidées par des états, exécutées directement par eux ou par des groupuscules terroristes à leur service et destinées à faire pression sur un autre état ;
- Actions prenant pour cadre un état afin de régler des comptes qui lui sont parfaitement étrangers ;

- Actions qui visent à faire perdre la crédibilité morale, politique ou économique d'un état ou destinées à le déstabiliser ;
- Actions qui ont pour but de tester la capacité d'un état à réagir ;
- Actions visant une personne morale de droit privé et exécutées par des criminels de droit commun (chantage, extorsion,..) ;
- Actions personnelles d'individus irresponsables ou malades mentaux (vengeance, solidarité envers une cause,..).

Les actions visant une personne physique peuvent être de quatre types :

- Actions dirigées contre des personnes physiques occupant une fonction précise ou exerçant un métier précis, sans qu'une institution ou un état soit visés (journalistes, enseignants, artistes, écrivains,..) ;
- Actions ayant pour cible une institution ou un état et visant des personnes physiques du fait de leur ethnie, religion, opinions politiques, nationalités ou fonctions (Israélite, employé d'ambassade, militant,..) ;
- Actions exécutées par des criminels de droit commun ;
- Actions individuelles d'individus irresponsables ou malades mentaux.

La motivation des auteurs suit, ou parfois précède, avec un léger décalage, la courbe des crises politiques mondiales.

Trois grandes catégories de motifs peuvent se présenter :

- Volonté de fuir un pays ou son régime ;
- Volonté de combattre un pays et son régime ;
- Paiement d'une rançon ou extorsion.

Souvent, la logique des preneurs d'otages veut que si un passager utilise telle compagnie pour se déplacer plutôt qu'une autre, soit il s'identifie au mode de vie, soit il est en accord avec la politique menée par l'état d'immatriculation. De ce fait, il cesse d'être une victime innocente.

I.2.2. Statistiques (cf annexe) :

Si on prend les statistiques depuis 1968, on s'aperçoit que les Etats-Unis représentent 25 % du nombre total, alors que l'Europe occidentale en représente 8 %.

En revanche, si on s'intéresse aux statistiques à partir du milieu des années quatre vingt, on trouve un taux à peu près identique d'un peu moins de 10 % pour les Etats-Unis et pour l'Europe, alors que les pays de l'est et du proche et moyen orient représentent chacun presque 20 % du total.

La sécurité est donc devenue très importante et sensiblement identique sur les compagnies d'Amérique du nord ou d'Europe occidentale.

La France, avec un peu moins de 2% du total, est finalement relativement peu touchée par le phénomène.

I.3. Nouveaux vecteurs, nouvelles cibles :

Le onze septembre a mis en évidence l'utilisation d'avions de ligne comme missiles de croisière. A partir de là, d'innombrables menaces deviennent possibles, de la « frappe stratégique » à longue distance à des « frappes chirurgicales », en fonction du vecteur et de la cible.

Deux exemples viennent déjà confirmer la validité de cette hypothèse :

- le samedi 5 décembre 2001, un jeune américain de 15 ans, admirateur de Ben Laden, Charles Bishop, précipite son Cessna contre l'immeuble de quarante étages de la Bank of America à Tampa, en Floride. Seul le pilote est tué sur le coup, mais imaginons le résultat potentiel un jour de semaine avec un avion d'affaires à réaction chargé de kérosène ;
- le jeudi 18 avril 2002, un piper s'écrase contre le vingt-cinquième étage d'une tour haute de 120 mètres, au centre de Milan, faisant trois morts et de nombreux blessés. Même si la thèse retenue est celle de l'accident, il est tout de même étrange de voir un avion de tourisme, même en détresse, survoler une ville de la taille de Milan (strictement interdite de survol) et s'écraser sur un gratte-ciel. Quelles que soient les conclusions définitives, on perçoit la réalité de cette menace, et surtout la difficulté (voire l'impossibilité) de l'empêcher.

Dans les années à venir, s'il sera de plus en plus difficile de détourner un avion de ligne d'une compagnie occidentale, il sera toujours plus facile de détourner un jet d'affaires ou un hélicoptère, ce qui arrive d'ailleurs très régulièrement lors d'évasions de prisonniers.

L'imagination des pirates de l'air, et surtout leur motivation, font craindre que quels que soient les efforts déployés pour y faire face, il y aura encore dans l'avenir des détournements.

Oussama Ben Laden, dans son allocution télévisée sur Al Jezirah, quelques jours après les attentats, déclarait en effet que « la pluie des avions allait se poursuivre... ».

Le terroriste Richard Reid, qui a tenté le 22 décembre 2001, durant le vol Paris - Miami, de déclencher des explosifs dissimulés dans ses chaussures, en est un exemple, puisque l'enquête a démontré qu'il était proche de Al Qaeda. D'autant plus que les mesures de sécurité prises par les aéroports sont encore timides (par exemple, Aéroports de Paris ne dispose pas de département sécurité), et des personnels constatent avec inquiétude aujourd'hui la recrudescence de vols d'uniformes de la société (employés de pistes, personnels navigants commerciaux, ..), ainsi que la multiplication des badges d'accès volés ou falsifiés. La préfecture de zone de Paris a bien mis en œuvre un plan particulier de mise en protection des aérodromes de la région parisienne (PPMP), mais on imagine la difficulté (voire l'impossibilité) de contrôler trente cinq aérodromes représentant environ un million de mouvements par an.

De plus, s'il est évident qu'accéder illégalement ou avec des armes à bord d'un avion passager est de plus en plus difficile, qu'en est il des avions cargo, qui peuvent représenter un risque tout aussi important, voire plus (il n'y a pas de passagers à maîtriser pour prendre le contrôle de l'appareil..).

La menace NRBC, prise très au sérieux depuis les envois d'anthrax aux Etats-Unis, pourrait être terriblement plus efficace en cas d'épandage par un avion agricole. Un seul de ces avions pourrait contaminer en quelques minutes toute une grande ville.

Outre les immeubles de grande hauteur de Paris et sa région, il y a en France 57 sites nucléaires (centrales, centre de retraitement ou d'études). Or, le risque de crash d'un avion de ligne sur une centrale nucléaire n'a pas été pris en compte lors de la conception des centrales (elles sont prévues pour résister sans dommages au crash d'un avion de tourisme) alors que les dégâts potentiels seraient évidemment considérables (les plus alarmistes parlent d'une catastrophe 67 fois supérieure à celle de Tchernobyl). On verra plus tard que l'effort de protection de ces sites est assez faible alors qu'ils représentent clairement le plus grand danger potentiel.

II. Deuxième partie : les mesures civiles

II.1. Les mesures juridiques :

De nombreuses conventions internationales ont permis de prendre des mesures juridiques pour faire face au terrorisme aérien. Voyons les principales :

La convention de TOKYO :

Née en 1963, mais appliquée à partir de 1969, intitulée :

« Convention relative aux infractions et à certains actes illicites survenant à bord des aéronefs »

Cette convention s'applique d'une manière très large à des actes qui peuvent compromettre la sécurité de l'avion, des personnes, des biens embarqués, du bon ordre et de la discipline à bord.

La convention de LA HAYE :

Née en 1970, entrée en vigueur en 1971, intitulée :

« Convention pour la répression et la capture illicite d'aéronefs ».

Cette convention renforce les dispositions peu contraignantes de celles de Tokyo en ce qui concerne les sanctions appliquées à l'auteur du délit.

La convention de MONTREAL :

Née en 1971, entrée en vigueur en 1973, intitulée :

« Convention pour les représailles des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ».

Cette convention est formulée de manière similaire à la précédente, puisque complémentaire, elle traite en sus du maniement des explosifs.

La convention EUROPEENNE :

Née en 1977 et traitant de tous les actes de terrorisme, y compris ceux aériens.

Elle se limite aux états membres de l'union européenne et vise à renforcer leur confiance réciproque, eu égard à la qualité des règles de compétence et de conduite civilisée qu'elle impose à tous.

L'union européenne (UE) :

Après le onze septembre, l'UE, lors du sommet de Laeken (décembre 2001), a considérablement amélioré son arsenal législatif et judiciaire en adoptant une définition commune des « activités terroristes » applicable par les juridictions nationales. Elle sera assortie d'une liste de « circonstances aggravantes » et d'un éventail de peines fixant le « minimum du maximum » à prévoir dans la législation de chaque état membre. Sont également adoptées des règles communes de lutte contre le financement du terrorisme, en favorisant une coopération accrue entre les services de police et de justice (EUROPOL, EUROJUST), et surtout en adoptant le « mandat d'arrêt européen » qui rendra de facto obsolètes les lourdes procédures d'extradition actuelles. Il s'appliquera aux suspects de « crimes transnationaux majeurs » comme le trafic d'êtres humains, le trafic de drogue, le terrorisme, la pédophilie.

Le conseil de l'Europe a également émis une série de recommandations par l'intermédiaire de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), qui comporte actuellement trente huit membres.

L'organisation de l'aviation civile international (OACI) :

Cette organisation internationale, dont le siège est à Montréal, est chargée de promulguer et faire appliquer les conventions signées et approuvées par l'assemblée générale (actuellement 187 pays).

L'annexe 17 (ou annexe sûreté) de l'OACI, adoptée en mars 1974 et applicable en février 1975 comporte un certain nombre de recommandations dont certaines concernent l'organisation générale de la sûreté, d'autres sont destinées plus spécifiquement aux aéroports ainsi qu'aux exploitants d'aéronefs.

Lorsque, malgré tous les efforts et les mesures, survient dans le transport aérien un acte d'intervention illicite, il ne faut pas déduire hâtivement que le nécessaire ne fut pas fait

ou que la sûreté s'est dégradée. Il faut regarder cela comme un accident, un accident de sûreté.

II.1.1. L'influence des conventions sur les actes de terrorisme :

Il est indéniable que chaque convention signée et appliquée, a dans le temps eu une influence positive sur les actes que ces conventions cherchaient à éliminer, tout du moins à en infléchir la courbe.

L'application des conventions de Tokyo, puis celle de Montréal et de La Haye, ont fait singulièrement baisser le nombre de détournements (mais, paradoxalement, elles ont fait augmenter le nombre d'attentats en vol entre 1980 et 1990).

Le rôle de la DGAC :

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est l'une des grandes directions techniques du ministère de l'équipement, du transport et du logement.

Ses missions consistent soit à assurer directement l'intervention de l'état dans le secteur de l'aéronautique civile, soit à garantir la cohérence d'ensemble de l'action des services de l'état dans les domaines très variés que ce secteur recouvre : transport aérien, construction aéronautique, navigation aérienne, sécurité technique, sûreté, développement et insertion des plates formes aéroportuaires.

II.1.2. Coordination de la lutte antiterroriste en France :

Le dispositif de lutte antiterroriste français comporte de nombreux acteurs dépendant de ministères différents et trois structures de coordination différentes. Doit on y voir un effort de centralisation des efforts ou au contraire une manifestation de la devise « diviser pour mieux régner » ?

Tout d'abord, il faut rappeler que la France a une longue expérience du terrorisme et que des structures existent. Il n'y a pas en France d'organisme unique chargé de la répression du terrorisme : le principe de base dans la lutte antiterroriste consiste en une mobilisation de tous les services susceptibles d'apporter une contribution à la prévention ainsi qu'à la répression des actes terroristes, qu'ils appartiennent au ministère de l'Intérieur, de la défense ou à tout autre département ministériel. Cette organisation complexe et les difficultés de concentration des efforts qui en découlent ont fait apparaître la nécessité d'une coordination efficace et de structures ad hoc.

Les structures :

Le Comité interministériel de liaison antiterroriste (CILAT) est la plus ancienne. Il s'agit d'une structure non permanente créée en 1982 et qui se réunit en théorie une fois par semaine mais dans la réalité uniquement en période de crise terroriste. Il réunit, sous la présidence du ministre de l'intérieur, les représentants du Premier ministre, des ministres de la justice, de la défense, le préfet de police de Paris, le chef de l'UCLAT et les directeurs centraux de la police nationale.

L'Unité de coordination de la lutte antiterroriste (UCLAT) : créée le 8 octobre 1994, organe permanent sous l'autorité directe du directeur général de la Police nationale.

Actuellement, la sûreté aérienne est au premier plan. L'UCLAT, en relation avec la Direction générale de l'aviation civile, évalue la menace sur les aéroports français. Elle entretient également des rapports périodiques avec les administrations des douanes et des finances. Au sein du ministère de la défense, l'UCLAT dispose de partenaires privilégiés. La gendarmerie joue un rôle particulièrement important pour sa couverture territoriale, même si le terrorisme est plutôt un phénomène urbain (sauf en Corse et au Pays basque). Elle s'occupe de recueil du renseignement et de prévention. La DGSE est aussi fortement impliquée : dans un souci de coordination générale avec le renseignement interne, il y a des réunions internes avec ces deux services. Enfin, la DPSD et la DRM sont également concernées. Les compétences naturelles se complètent. Chacun, dans son métier, apporte des éléments dans la lutte antiterroriste. L'UCLAT se charge d'assurer le passage des informations.

Ceci dit, beaucoup s'interrogent sur l'efficacité de l'UCLAT, et si ses réunions ne sont pas une partie de « poker menteur » où chacun garde ses meilleures cartes.

Le conseil de sécurité intérieure : dernier organisme en date, créé le 18 novembre 1997 par M. Jospin, il est présidé par le premier ministre et réunit les ministres de l'intérieur, de la défense, des affaires étrangères et des finances. Certains ont pu dire qu'il s'agissait de concurrencer le Conseil restreint de défense présidé par le Président de la République. Force est de constater que le CSI a pris de l'ampleur sur les questions de sécurité intérieure.

Enfin, il existe en France une structure juridique chargée exclusivement de lutte contre le terrorisme. Cette cellule permet, depuis 1986 (à la suite de la campagne d'attentats perpétrés à cette époque par le Hezbollah), de centraliser à l'échelon parisien l'ensemble du contentieux terroriste, qu'il s'agisse des affaires de terrorisme interne ou de celles de

terrorisme externe, puisqu'il existe une loi d'extraterritorialité lui permettant d'être compétente pour des actes terroristes commis à l'extérieur, dès lors qu'il y a des victimes françaises. **La cellule antiterroriste** est composée de quatre magistrats qui sont chargés de l'ensemble du contentieux de l'antiterrorisme en France. Ils travaillent à deux ou trois sur les affaires islamistes depuis 1993, sans discontinuer et dans des conditions parfois difficiles.

Tout le travail effectué par Jean-Louis Bruguière et ses collaborateurs lui permettait, dès décembre 1999, de prévoir que le territoire américain était désormais directement visé, sans imaginer pour autant la gravité des événements du onze septembre.

Tout ceci était le fruit d'une équipe et d'une synergie tout à fait exceptionnelles et qui sert de modèle aujourd'hui, notamment aux Etats-Unis. Cette coopération des services est une des clés de la réussite du dispositif actuel. C'est ainsi qu'il a été possible de mettre au point en France un système efficace d'écoute, d'analyse, de prévention et de répression. C'est pourquoi les Etats-Unis cherchent actuellement à s'inspirer du modèle français pour décloisonner leur dispositif et faire en sorte de créer des équipes qui soient beaucoup plus opérationnelles dans une synergie plus grande.

II.2. Les mesures techniques :

Après le onze septembre, de nombreuses propositions ont été proposées par les constructeurs pour tenter d'éviter que des terroristes puissent prendre le contrôle de l'appareil, par exemple :

- Isoler le cockpit avec une porte blindée pour éviter tout contact entre les passagers et les pilotes ;
- Equiper la cabine d'un système qui envoie un gaz dans la cabine passagers en cas de problème ;

- Compartimenter la cabine passagers pour isoler d'éventuels pirates ;
- Avoir en permanence à bord des policiers ou officiers de sécurité ;
- Avoir des caméras dans l'avion pour permettre une meilleure évaluation de situation dans le cockpit ;
- Interdire tous les objets coupants ou potentiellement dangereux ;
- Equiper les pilotes de pistolets paralysants par décharge électrique à distance ;
- Equiper les avions de transpondeurs non désactivables ;
- Permettre aux contrôleurs de prendre le contrôle de l'appareil depuis le sol en cas de détournement par système de transmissions de données ;
- Equiper l'avion d'un pilote automatique qui prendrait le contrôle de l'appareil en cas de détournement et dérouterait l'avion vers un aéroport où il serait attendu par la police ;
- Créer une carte d'identité nationale du voyageur, à partir d'empreintes digitales ou de scanner de l'œil, informations qui pourraient être corrélées en temps réel (lors de l'embarquement) à celles d'une base de données gouvernementale.

Toutes ces solutions présentent des avantages et des inconvénients, en particulier des problèmes de coût pour les compagnies, de temps d'embarquement et de discussions sur le fameux dilemme qui se pose entre sécurité et liberté (en particulier en France, avec la loi informatique et liberté qui interdit de « croiser » des fichiers de noms de personnes).

En tout état de cause, l'OACI a décidé le 15 mars 2002 que tous les avions de ligne de plus de 60 passagers ou pesant plus de 45 tonnes devront disposer d'un cockpit avec porte blindée avant le 1^{er} novembre 2003. Ces portes blindées devront évidemment être en

conformité avec les spécifications en vigueur : normes antifeu et antifumées, résistance à la dépressurisation, trappe de sortie en cas de blocage de la porte, étanchéité du cockpit en cas d'attaque, résistance structurale, etc.

Selon les premiers fabricants à se lancer sur ces études, le marché potentiel pour la mise en conformité des quelques 100 000 avions en service dans le monde se situe aux alentours de deux milliards d'euros.

Les compagnies américaines ont d'ailleurs décidé de créer leur propre société d'assurances pour se couvrir contre les risques terroristes.

L'administration américaine de sécurité des transports (TSA) vient de commencer le recrutement de 30 000 agents fédéraux de sécurité.

Enfin, la commission européenne vient de confier la définition des statuts et l'organisation de la future Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) à un consortium composé d'un cabinet d'audit et des organismes de réglementation aéronautique Bureau VERITAS (France), CAA (Royaume-uni) et SENASA (Espagne). L'AESA sera le pendant européen de la FAA américaine. Comme elle, elle élaborera les normes de navigabilité et supervisera l'exploitation des aéronefs, au travers de standards applicables par les Etats membres.

En conclusion de cette partie, force est de constater que malgré les progrès techniques et les dispositions juridiques mis en œuvre, il n'y a aucune parade face à un commando suicide déterminé. L'imagination des terroristes et notre technologie aidant (il existe par exemple des pistolets recouverts d'un plastique indétectable par les portiques de sécurité des aéroports), il faut malheureusement admettre que les mesures de sécurité seront toujours insuffisantes. Il est quasiment impossible, par exemple, d'empêcher un intrus de pénétrer à l'intérieur d'un aéroport compte tenu des superficies concernées et du nombre important de personnes travaillant (environ 50 000 personnes à Roissy) ou transitant dans ces zones.

Malgré les cellules de crise mises en place au ministère des transports, à la DGAC, à Aéroports de Paris ou chez Air France, il restera toujours des zones d'ombre incontrôlables.

De plus, si les standards de sécurité des compagnies occidentales sont quasiment au plus haut niveau possible, que penser des compagnies desservant l'Europe et venant de pays « à risques » (Bosnie, Albanie, Algérie, etc) ?

III. Troisième partie : les actions militaires

III.1. Organisation territoriale de la défense en France :

A la veille des attentats du onze septembre, la menace majeure envisagée par les experts américains était celle d'une attaque terroriste utilisant une arme de destruction massive. L'emploi d'avion de lignes a validé ces prédictions, dans la mesure où ils ont été utilisés comme bombes volantes, comme de véritables armes de destruction massive.

Ainsi, la notion de Homeland Defense (défense du territoire national) est revenue au premier plan des préoccupations américaines. Elle a quitté la simple gestion des conséquences pour une défense plus globale et préventive. Ce conseil de la sécurité du territoire auprès du Président (Homeland Security Council), confié au gouverneur Tom Ridge, est chargé d'assurer la coordination de la lutte anti-terroriste. Le Pentagone va être réorganisé afin d'assurer une meilleure coordination interarmées et interministérielle.

Depuis les attentats, le dispositif législatif contre le terrorisme a été renforcé (peines alourdies, suppression de la prescription de l'action publique, mise en œuvre de tribunaux militaires d'exception), ainsi que le dispositif anti-blanchiment et sur l'immigration.

De même en France, la droite comme la gauche envisagent la création d'un grand ministère de la sécurité intérieure.

En effet, dans l'organisation de la défense en France (ordonnance du 7 janvier 1959), le concept de défense intérieure n'existe pas : on y distingue la défense militaire, la défense civile et la défense économique, ainsi qu'un temps de paix et un temps de guerre.

Cette ordonnance est évidemment marquée par son époque, la guerre froide, et son exploitation est rendue aujourd'hui malaisée par les innombrables et nécessaires ajouts, abrogations et réécritures. Depuis 1959, ont ainsi vu le jour les notions de « dissuasion nucléaire », de « guerre économique », de « guerre de l'information », de « forces de projection professionnalisées » et de « défense sur le territoire ». La rédaction d'un nouveau texte fondateur s'impose d'urgence.

Cette notion de défense sur le territoire, la plus proche de la défense intérieure, recouvre les domaines de la contribution des forces armées à la défense civile et à la défense opérationnelle du territoire (DOT).

En cas de crise, différentes dispositions exorbitantes du droit commun peuvent être prises par le gouvernement : ce sont la mise en garde, la mobilisation, la déclaration de guerre, la mise en œuvre de mesures de DOT, l'état d'urgence ou l'état de siège. Cette gradation complexe révèle l'obsession du pouvoir civil de ne se dessaisir de l'autorité qu'à la dernière extrémité. C'est dire que les problèmes de coordination et d'interface revêtent alors la plus grande importance. L'organisation territoriale de la défense doit y pourvoir.

Cette organisation est régie par le décret 2000-555 du 21 juin 2000. Elle prévoit sept zones de défense métropolitaines (ZD), cinq ZD outre-mer plus le territoire de Saint-Pierre et Miquelon.

A Paris, le Secrétariat général de la défense nationale (SGDN) assure les études, la coordination et le pilotage des crises. Ses correspondants sont les Hauts fonctionnaires de défense (HFD) de chaque ministère.

Dans chaque ZD, un préfet de zone anime et coordonne les politiques et les actions ; dans chaque département, les préfets sont ses correspondants tout en restant responsables des actions de défense civile.

Depuis la promulgation du récent décret mentionné plus haut, l'organisation territoriale militaire est devenue interarmées, ce qui marque un progrès. Elle est maintenant aux ordres du chef d'état-major des armées (CEMA) qui dispose d'un Centre opérationnel interarmées (COIA), lequel fonctionne en permanence. Ses correspondants intérieurs dans les zones de défense sont les officiers généraux de zone de défense (OGZD), conseillers militaires des préfets de zone. Dans les départements, ce sont les délégués militaires départementaux (DMD), conseillers militaires des préfets. Ces derniers disposent tous de centres opérationnels de défense (COD) activés selon les besoins.

La nécessaire coopération civilo-militaire obéit à deux principes essentiels :

- Principe de subsidiarité : sur réquisition préfectorale ou demande de concours, les moyens militaires viennent en complément des moyens de défense civile.

- Principe de responsabilité de l'autorité civile, jusqu'à ce que la gravité de la situation amène le gouvernement à déclarer l'état d'urgence, la défense opérationnelle du territoire, voire l'état de siège qui prévoit le transfert d'une part variable de l'autorité aux forces armées.

Les missions confiées aux armées sont soit des missions de sécurité civile, soit des missions de sécurité générale qui prévoient l'exécution des plans généraux de protection (PGP) ou de sécurité générale (PSG). Ces plans sont mis en œuvre lorsque des troubles graves menacent la population et le fonctionnement des services publics.

Si la situation l'exige, on déclenche la défense opérationnelle du territoire. « La DOT est mise en œuvre sur décision du gouvernement en présence d'une menace extérieure ou d'une agression...elle concourt au maintien de la liberté et de la continuité d'action du gouvernement ainsi qu'à la sauvegarde des organes essentiels de la défense et de la nation ». Il s'agit donc d'opérations militaires visant à rassurer la population, rechercher le

renseignement, intervenir au profit des points sensibles (PS) menacés, neutraliser les éléments hostiles,...

Ces points sensibles sont répertoriés en nombre et en qualité par le SGDN et ils bénéficient de plans de protection.

Dans le contexte du terrorisme, on peut considérer qu'une réévaluation des points sensibles appelant une protection fixe, plus substantielle que celle offerte par les barrières de VIGIPRATE, serait peut-être nécessaire.

III.2. actions des armées :

Après ce survol du fonctionnement de la défense intérieure en France, voyons quels sont les réponses que peuvent apporter les armées et la gendarmerie au problème particulier du terrorisme aérien.

Les armées ont été mobilisées immédiatement après les attentats par l'activation du plan « VIGIPRATE renforcé ».

La conception du plan VIGIPRATE date de 1978. Lié aux situations de crise exceptionnelle, ce dispositif prévoit de mobiliser des forces de police et de gendarmerie, auxquels peuvent s'ajouter des éléments des trois armées.

VIGIPRATE est un plan d'exception qui comporte deux phases : VIGIPRATE simple qui précède la phase dite VIGIPRATE renforcé, auquel participent des forces armées. Le plan a été appliqué en 1985 et 1986, puis en janvier 1991 (pendant quatre mois), lors de la guerre du Golfe. Depuis, VIGIPRATE n'a jamais été levé, mais simplement allégé. Ce plan a été renforcé en 1995 (attentats à Paris), en 1998 (coupe du monde de football), en 1999 (guerre au Kosovo) ainsi qu'en novembre 2000 en Corse.

Au total, ce sont près de 7000 hommes, policiers, gendarmes ou militaires qui ont été affectés au plan VIGIPIRATE renforcé après les attentats. A Paris, environ 600 soldats, 850 parachutistes et 1300 gendarmes ont renforcé le plan.

Toutes les zones publiques des aéroports ont fait l'objet d'un renforcement des patrouilles militaires et des forces de l'ordre.

Des batteries de missiles sol-air ont été installées à La Hague, ainsi qu'à la base de sous-marins de l'île longue (Finistère).

Il faut noter que les missiles de La Hague ont été retirés à la mi-mars, alors qu'il s'agissait sans aucun doute d'une des mesures les plus importantes à maintenir.

L'armée de l'air a pour sa part procédé au renforcement de la défense aérienne et a adapté, dès le 12 septembre, son dispositif :

- Une dizaine d'avions de combat de défense aérienne renforce la permanence opérationnelle à partir de cinq bases aériennes : Cambrai, Colmar, Orange, Tours et Creil. Ces avions sont prêts à décoller avec un préavis de deux minutes ;

- Des hélicoptères Fennec équipés en version MASA (mesures actives de sûreté aérienne), dont sept en permanence en région parisienne (Villacoublay), prêts à intercepter tout intrus aérien volant à basse vitesse et basse altitude ;

- Une vigilance renforcée des contrôleurs et des opérateurs chargés d'assurer la détection, l'identification et la classification au dessus du territoire métropolitain, ainsi qu'une coordination plus étroite entre les services civils de la circulation aérienne et le centre de Taverny apte à distinguer des pistes non conformes au milieu de l'activité aérienne grâce à son propre maillage radar (Aladin, Centaure, etc).

Une première remarque à ce niveau : les Fennec « canons » sont capables d'intercepter des appareils évoluant à moins de 110 kts, tandis que les Mirage 2000 ne peuvent guère intercepter des appareils évoluant en dessous de 180 kts. Conclusion : il existe toute une gamme d'appareils, capables d'évoluer dans cette marge de vitesses, dont l'interception pourrait poser problème. Il faudrait pour combler cette lacune disposer

d'hélicoptères rapides, de type Dauphin, ou d'avions « lents », de type Tucano, équipés en version MASA.

Ce dispositif, partie intégrante du plan gouvernemental PIRATAIR , a pu démontrer son efficacité le 12 mars 2002, lorsqu'un avion d'Air France effectuant la liaison Toulouse-Paris a été intercepté et accompagné jusqu'à l'atterrissage suite à une erreur de compréhension entre le pilote et le contrôleur (« fire on board » annoncé par le pilote et compris « five men on board » par le contrôleur).

Cependant, force est de reconnaître que ce genre de mesures est plus « médiatique » que réellement efficace. En effet, la destruction d'un aéronef civil utilisé dans un but contraire à l'aviation civile (ce qui est manifestement le cas des avions suicide du 11 septembre) est fondée sur la notion de légitime défense telle que la définit l'article 51 de la Charte des Nations unies, laquelle est précisément visée par l'article 3 bis de la convention de Chicago, qui opère une nette distinction entre l'ouverture du feu, qui est prohibée, et la contrainte par la force à fin d'interception qui, elle, reste possible.

Pour les gouvernants d'un pays, l'ordre d'abattre un avion de transport de passagers relève sans nul doute d'une décision très difficile à prendre au regard de ses aspects humanitaires. En effet, même si un avion civil peut légalement être abattu en cas de légitime défense (si la menace d'employer l'appareil comme une arme est avérée), il est évident que la légitime défense ne peut formellement être établie qu'après que l'avion se soit écrasé sur son objectif.

Ce dilemme n'a pas de solution simple : en l'occurrence, la démarche la plus raisonnable consiste à faire en sorte que l'action corrective ne soit pas pire que la menace potentielle. Je m'explique :

Dans le cas où on peut supposer que l'avion va s'écraser sur une ville, il vaut sans doute mieux ne rien tenter, en gardant l'espoir que les terroristes changent d'avis au dernier moment où que l'équipage ou des passagers prennent le contrôle de l'appareil. La mesure la plus urgente dans ce cas est de faire évacuer le plus rapidement possible les immeubles ou

la partie de la ville directement menacés, pour n'avoir à déplorer que des dégâts matériels. Après tout, on peut toujours reconstruire une tour...

En revanche, si des calculs trajectographiques permettent d'établir que l'avion va s'écraser sur une centrale nucléaire ou sur un barrage important, l'ampleur de la menace (qui rend le risque potentiel absolument inacceptable) impose une destruction en vol de l'aéronef.

Par ailleurs, l'armée de l'air est impliquée dans le cadre de VIGIPIRATE renforcé, en compagnie des forces de police dans les aéroports et aux frontières, avec des hélicoptères MASA (mesures actives de sûreté aérienne). Chaque région aérienne est également concernée. Au total, le personnel d'une vingtaine de bases aériennes assure chaque jour, sur le terrain, l'accompagnement des rondes de surveillance de gendarmes ou de policiers.

L'échelon central NEDEX (neutralisation, enlèvement et destruction des explosifs) de VILLACOUBLAY participe également. Depuis la mise en œuvre du plan, plus de 500 interventions ont été effectuées par des équipes mixtes (un artificier militaire et un démineur civil) dans Paris et ses départements proches.

III.3. Action de la gendarmerie :

Voyons maintenant la part de la gendarmerie dans la lutte spécifique contre le terrorisme aérien, partie plus spécifiquement dévolue au Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) dans le cadre des plans gouvernementaux PIRATAIR-INTUSAIR contre le terrorisme aérien, définis par le SGDN le 15 avril 1998 suite à une directive du premier ministre du 15 juin 1995.

Le plan PIRATAIR concerne un aéronef détourné en France, un appareil français ou des ressortissants français à bord d'un aéronef étranger ou d'un avion étranger avec des

passagers étrangers si un accord de coopération existe entre la France et le pays concerné. Un accord spécifique peut être conclu entre la France et un pays pour lequel dans ce domaine, il n'existe pas d'accord de coopération.

La gestion de crise est du ressort du ministère des affaires étrangères à l'étranger, du ministère de l'intérieur en métropole et du ministère des DOM-TOM dans les entités administratives qui lui sont rattachées.

Pour les détournements en France comme à l'étranger, il est fait systématiquement appel au Groupement de sécurité et d'intervention de la gendarmerie nationale (GSIGN), qui coiffe depuis 1984 le GIGN, le Groupe de sécurité de la Présidence de la République (GSPR) et l'Escadron parachutiste et d'intervention de la gendarmerie nationale (EPIGN).

Toutefois, en cas de détournement simultané et si tous les moyens du GSIGN sont engagés, il pourra être fait appel sur le territoire national au RAID (Recherche, assistance, intervention, dissuasion) de la Police nationale. Mais quelque soit la zone, c'est au GSIGN auquel on fera appel dès lors qu'il s'agit d'un aéroport militaire ou si l'aéronef se trouve en pays étranger.

Le GIGN suit une préparation spécifique basée sur un entraînement quotidien réaliste, de jour comme de nuit, sur des types d'appareils différents, visant principalement à la maîtrise des savoir-faire tactiques et techniques.

Ce savoir-faire est renforcé par la maîtrise des personnels de l'unité dans les trois domaines que sont la conception, la négociation et l'action. Enfin, les gendarmes du GIGN obéissent à un principe de base : le respect de la vie humaine et la préservation de la vie des otages.

L'exemple le plus récent et le plus parfait de l'action de cette unité est l'intervention du 26 décembre 1994 à Marignane contre l'Airbus d'Air France qui assurait la ligne Paris-Alger, et qui fut détourné par des terroristes du Groupe islamiste armé (GIA) .

A Marignane, quelques instants avant l'assaut, le GIGN savait que les terroristes avaient prononcé la prière des morts, que les négociations se bloquaient dans le sens où

l'autorité politique avait imposé que l'avion ne redécolle pas (car les renseignements obtenus indiquaient que les terroristes voulaient le faire s'écraser sur la capitale), et d'autre part que l'exécution d'un otage était imminente.

L'assaut a donc été conduit après un plan d'urgence, et a duré 22 minutes. Le GIGN a pénétré par 3 portes dans l'aéronef, appuyé par les tireurs d'élite de l'unité. Les otages ont été évacués en 4 minutes par les équipes du commando ayant pénétré par les deux portes arrières, protégées par l'équipe porte avant droite qui a pris le feu nourri des terroristes. Ces derniers se sont regroupés dans la cabine de pilotage avec l'équipage. Le copilote s'est extrait dès le début de l'assaut, les deux autres membres d'équipage ont été au centre de l'échange de coups de feu. Ils doivent leur vie au fait que le GIGN n'a jamais tiré en aveugle. Ils n'ont jamais tiré « à la Palestinienne » à travers les parois, comme l'ont fait les terroristes. Ces derniers se sont battus jusqu'au dernier, se protégeant avec le cadavre des autres pour continuer le combat.

Au bilan, les 172 otages ont été libérés, 12 ont été blessés légèrement. 10 gendarmes ont été blessés, par balles et éclats de grenade. Les quatre terroristes ont été abattus.

L'impact d'une telle action est extrêmement important sur deux plans : tout d'abord national : les Français ont été très fiers de la façon dont le GIGN a pu résoudre une crise aussi grave, qui plus est un soir de Noël. Au plan international enfin, la France a montré aux terroristes sa détermination à ne pas céder au chantage.

Conclusion :

Malgré toutes les précautions envisagées, on peut cependant dire qu'aucune mesure de sûreté n'offre de garantie sérieuse contre des actions de type kamikaze.

« Le terrorisme suicide est une menace grandissante », constataient en octobre dernier les spécialistes de la Jane's intelligence review. En février 2000, une réunion discrète s'est tenue en Israël, réunissant 80 experts du terrorisme suicide. Ils n'ont pu que constater son développement, recensant 271 attentats de 1980 à 2000, le plus souvent le fait de groupes proche orientaux et tamouls. Depuis cette date, le terrorisme suicidaire palestinien a décuplé. Le spectre du conflit de civilisations rôde autour de ce conflit. Jour après jour, les terroristes suicides de Palestine, largement médiatisés, excitent les rues arabes du Maghreb et du Machrek, enflamment les passions albanaises ou bosniaques et échauffent les cervelles des ghettos immigrés des grandes nations occidentales, et particulièrement en France, qui compte les plus importantes communautés musulmanes et juives d'Europe.

Aux Etats-Unis, la réflexion visant à améliorer la défense du territoire national a débuté par la détermination de dix cibles potentielles : les infrastructures de transport, les capacités de production et de stockage du pétrole et du gaz naturel, les infrastructures hydrauliques, financières et bancaires, des services d'urgence, les réseaux électriques, les réseaux de communication et d'information, les structures gouvernementales, celles de défense et enfin la population elle-même.

C'est dans cette optique qu'il faut comprendre l'augmentation des crédits de défense américains (et l'ampleur de la hausse devrait nous faire prendre conscience de l'ampleur de la menace, même s'il y a sans doute une certaine instrumentalisation de la menace pour faire accepter par le congrès l'augmentation des crédits et la vision du monde de l'administration Bush) et regretter la relative passivité européenne en la matière.

La problématique du terrorisme aérien en Europe, et particulièrement en France, est bel et bien celle du compromis acceptable entre la sécurité et le coût de cette sécurité. En effet, l'exemple d'Israël prouve que le terrorisme aérien peut être combattu si on en accepte le coût (l'état Israélien est l'état le plus menacé par le terrorisme et sa compagnie nationale, El Al, est la plus sûre du monde).

Le prix de la sécurité est en effet très élevé, que ce soit en termes économiques directs (infrastructures, équipements, personnels de sécurité, etc) et indirects (baisse de fréquentation, perte de profit des compagnies, etc), en terme de réduction des libertés (attentes dans les aéroports, contrôles d'identité, etc) et en terme politique (lois informatique et liberté, problème de marginalisation des minorités, etc).

Il est évident jusqu'à aujourd'hui que ce prix n'est pas accepté en France, ni par les hommes politiques, ni par les citoyens.

Le choix fait en France est clairement un choix de « prévention passive », l'impératif de sécurité étant entièrement assumé par les opérateurs privés. De plus, il est évident que la politique française de ces dernières années est assez largement pro-arabe, sans doute pour éviter que la colère des musulmans de France et d'ailleurs ne débarque à nouveau en France. L'anti-américanisme subtil d'une partie de l'intelligentsia française trouve au demeurant un avantage certain à limiter la menace aux intérêts américains, jugés souvent responsables d'une bonne partie des problèmes du monde.

Il est alors à craindre que des choix véritablement importants ne seraient faits que si un événement aussi important que celui du onze septembre arrivait en Europe, ce qui n'est évidemment pas souhaitable, et heureusement assez peu probable.

Le problème est donc bien évidemment un problème de courage politique : que les acteurs institutionnels bougent, prennent conscience des réalités des guerres terroristes criminelles ; qu'ils décident d'agir et tout le reste, professionnels, experts, civils et militaires, suivra.

Bibliographie

Ouvrages :

Bauer, Alain et Rauber, Xavier, *La guerre ne fait que commencer*, J.C. Lattès, 2002.

Revues :

Objectif défense, *Le défi terroriste*, N° 108, décembre 2001-janvier 2002 ;

Armées d'aujourd'hui, N°266, décembre 2001-janvier 2002 ;

Défense Nationale, janvier 2002, février 2002, mars 2002 ;

Air & Cosmos, N° 1871, 7 décembre 2001 ;

Le Monde, Dossiers & Documents, « *Terrorisme, l'ère de tous les dangers* », N° 306, février 2002.

Articles :

Kim, chef d'escadron, « *Terrorisme et contre terrorisme aérien* », mémoire de stratégie, Collège Interarmées de Défense, juillet 2001 ;

Roche, Serge, « *la piraterie : L'évolution de la piraterie maritime au terrorisme aérien* », mémoire de DEA « analyse des menaces criminelles contemporaines », université Paris II Panthéon-Assas ;

Dupont, Pascal, « *Avions et terrorisme, une nouvelle stratégie* », armées d'aujourd'hui, décembre 2001-janvier 2002 .

Conférences :

Dupont, Pascal, CRE LCL, « *droit et terrorisme aérien* », CID, 5 avril 2002.

Annexe

année	total	US	UE	FR	EST	MO
68	29	16	1	0	0	0
69	87	39	2	0	2	0
70	81	24	2	0	11	7
71	57	24	6	0	1	4
72	59	22	10	1	2	2
73	22	2	5	1	4	1
74	23	2	5	0	4	1
75	20	5	2	0	1	2
76	16	2	3	2	2	2
77	32	4	3	2	6	2
78	25	8	3	0	6	1
79	23	10	3	0	2	3
80	39	20	3	0	3	1
81	30	6	1	0	8	1
82	31	8	2	0	7	0
83	35	16	1	1	4	3
84	26	5	4	3	0	9
85	26	4	3	0	1	6
86	8	3	2	0	1	1
87	9	3	1	0	1	2
88	16	2	0	0	3	4
89	15	1	1	1	6	2
90	37	1	0	0	26	2
91	21	2	1	0	10	1
92	12	0	0	0	2	0
93	35	0	3	1	5	1
94	27	2	2	1	3	5
95	9	1	2	1	0	3
96	17	0	1	0	1	5
97	12	0	1	0	0	1
98	14	1	1	0	0	1
99	13	0	2	1	0	3
0	24	1	2	0	4	7
1	9	4	0	0	1	3
total	939	238	78	15	127	86
%		25%	8%	2%	14%	9%

année	total	US	UE	FR	EST	MO
84	26	5	4	3	0	9
85	26	4	3	0	1	6
86	8	3	2	0	1	1
87	9	3	1	0	1	2
88	16	2	0	0	3	4
89	15	1	1	1	6	2
90	37	1	0	0	26	2
91	21	2	1	0	10	1
92	12	0	0	0	2	0
93	35	0	3	1	5	1
94	27	2	2	1	3	5
95	9	1	2	1	0	3
96	17	0	1	0	1	5
97	12	0	1	0	0	1
98	14	1	1	0	0	1
99	13	0	2	1	0	3
0	24	1	2	0	4	7
1	9	4	0	0	1	3
total	330	30	26	8	64	56
%		9%	8%	2%	19%	17%

US : compagnies américaines

UE : compagnies d'europe occidentale

FR : compagnies françaises

EST : compagnies d'Europe de l'est et Russie

MO : compagnies proche et moyen orientales