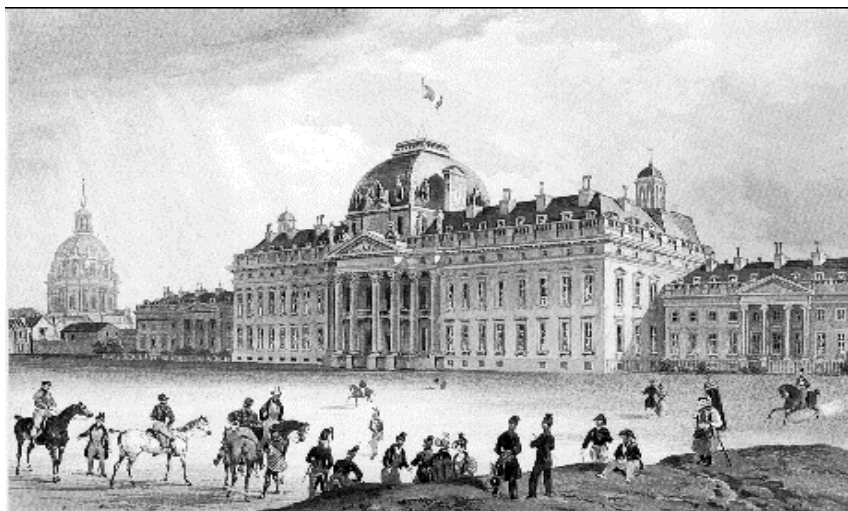




LA GESTION DE LA SECURITE AERIENNE ET LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME AERIEN

Mémoire de géopolitique

du commandant Simon PETER

dans le cadre du séminaire « Géopolitique du Terrorisme »

Directeur : M. François Géré

De l'Institut Français d'Analyse Stratégique

Mars 2007

FICHE DOCUMENTAIRE

1. La gestion de la sécurité aérienne et la lutte contre le terrorisme aérien
2. 2007_memoire_geop_terrorisme aérien_Peter
3. Commandant, armée de l’Air, PETER Simon , Nigéria
4. 12 Mars 2007
5. Division D – groupe D3
6. Mémoire de géopolitique
7. Le terrorisme est un ancien phénomène qui a évolué au fil des années et constitue aujourd’hui un véritable défi pour la communauté internationale. En effet, les organisations terroristes d’aujourd’hui ont atteint un niveau de sophistication considérable. Dans le domaine de la sécurité aérienne comme dans d’autres, le terrorisme se pose comme une véritable menace stratégique. Les gouvernements ainsi que les organismes impliqués dans la gestion de la sécurité aérienne ont essayé par divers moyens d’éradiquer le terrorisme à travers l’adoption de mesures de sécurités multiples. Néanmoins la persistance des détournements d’avions et des attaques terroristes contre l’aviation civile semblent démontrer que ces mesures sont inadéquates, voire inefficaces. Des mesures de sécurité crédibles doivent être mises en place avec une coopération très étroite entre les Etats pour pouvoir fermer la porte de nos aéroports aux terroristes.
8. Terrorisme, terrorisme aérien, sécurité aérienne , OACI.

LA GESTION DE LA SECURITE AERIENNE ET LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME AERIEN

Sommaire

Partie I :

Phénomène du Terrorisme

Concept, Nature et Définition
Evolution du terrorisme

Partie II :

Le Terrorisme Aérien et Sécurité Aérienne

Evolution du terrorisme aérien
Gestion de la sécurité aérienne

Partie III :

La Lutte Contre le Terrorisme Aérien

Rôle des organismes de gestion de la sécurité aérienne dans la lutte
contre le terrorisme aérien

INTRODUCTION

En avril 1985, Monsieur Rahul Aggarwal, professeur assistant à l'Université de Manitoba au Canada fut invité à dîner par son professeur. Pendant le repas, il évoqua avec enthousiasme son prochain voyage de recherches en Inde. A la nuit tombée, le jeune homme plein de vie quitta son professeur avec la promesse de lui faire un compte rendu dès son retour. Malheureusement, c'était la dernière fois que les deux hommes se voyaient. Deux mois plus tard, Rahul embarqua à Toronto à bord du vol 182 de la compagnie Air India à destination de New Delhi via Londres. Hélas, l'avion n'arriva jamais à New Delhi, il fut détruit au dessus de la côte irlandaise par une bombe posée par des terroristes. Trois cents vingt neuf personnes parmi lesquelles Rahul périrent dans l'explosion.¹

En 2000, CeeCee Lyles, mère de quatre enfants, décide de renoncer à sa carrière d'officier de police pour devenir hôtesse de l'air. Un an plus tard, elle était en service à bord du vol UTA 093 de la compagnie américaine United Airlines. Tout semblait normal à bord, mais un groupe d'hommes armés s'était infiltré parmi les passagers. Quand CeeCee appela son époux depuis l'avion pour l'informer que celui ci était détourné par des terroristes, il pensa qu'elle lui faisait une blague mais, c'était la dernière fois qu'il entendait la voix de sa compagne. Le vol UTA 093 était l'un des quatre avions détourné durant l'attaque terroriste du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis.²

Grâce à ces exemples et à de nombreux autres, nous pouvons apprécier l'ampleur du drame que constitue une attaque terroriste et l'impuissance apparente des Etats à prévenir ces tragédies. Le terrorisme est un phénomène qui ne se limite pas à une seule partie du monde mais qui au contraire résonne aux quatre coins du globe, en Amérique, en Europe, au Moyen Orient et même en Afrique. Cependant, il touche certaines parties du globe plus que d'autres. Les attentats varient par leur portée, leur but et leur intensité. Les méthodes employées sont diverses, il peut s'agir par exemple de poser une bombe dans la poubelle d'un lieu fortement fréquenté ou de diffuser un gaz toxique dans le métro.

Au fil des années, le terrorisme a évolué et constitue aujourd'hui un véritable défi pour la communauté internationale et dans le domaine de la sécurité, le terrorisme est parti pour être pendant encore longtemps une véritable menace stratégique³. En effet, les organisations terroristes d'aujourd'hui

¹ ST JOHN Peter, Air piracy, airport security and international terrorism: Winning the war against hijackers, New York; Quorum books, 1991, p ix.

² www.11sepmemories.org/wiki

³ KARMON Ely, The role of intelligence in counter terrorism, conference on intelligence in the 21st century, CAST, Italy, 14-16 Feb 2001.

on atteint un niveau de sophistication considérable, tant au niveau de leur financement que de leur compétence. Ces dernières années, les terroristes ont démontré qu'ils n'étaient pas que des illuminés frappant au hasard par pur plaisir et sans objectifs déterminés. Bien au contraire, ils apparaissent comme de véritables professionnels, membres de cellules organisées autour d'une idéologie commune. Ils bénéficient d'un entraînement pointu et combattent pour une cause spécifique et prédéterminée. Cette cause peut être ethnique/nationaliste, politique ou religieuse. C'est d'ailleurs cette dernière dimension qui caractérise le terrorisme contemporain.

Le terrorisme a laissé ses marques dans presque tous les domaines de l'activité humaine. Cependant, le secteur aérien est l'un de ceux où il a causé le plus grand nombre de dommages. Les progrès de la technique ont fait de l'aviation l'un des secteurs forts de l'économie mondiale. Il a été estimé que pour les trois prochaines années, l'impact de l'aviation dans l'économie mondiale dépassera les 1300 milliards d'euros par an avec un trafic aérien annuel de 2,3 milliards de passagers.⁴ Ainsi, vu le nombre de personnes qui y transitent quotidiennement, les aéroports constituent des lieux de regroupement considérables qui attirent forcément les terroristes. De même, au fil des ans, l'avion est devenu un outil incontournable de la vie internationale et par conséquent un instrument intéressant pour le terrorisme international. Le secteur aérien est « hypersensible » et chaque incident qui y est relatif fait les gros titres des journaux mondiaux. Cet intérêt des médias fait également de l'aviation un secteur attrayant pour les organisations terroristes. Plus encore, depuis que le terrorisme est à la fois une guerre physique et psychologique, l'influence des médias est fondamentale pour déterminer si un attentat est un « succès » ou un échec. Dès lors, la couverture médiatique dont les incidents aériens font l'objet est exploitée par les terroristes pour faire connaître leur cause.

L'ampleur des dommages, l'impact médiatique et les effets géopolitiques du terrorisme aérien suscitent l'intérêt des gouvernements, des chercheurs et des experts en défense et sécurité. Les attaques du 11 septembre sur les Etats Unis ont non seulement accentué la capacité de destruction associée au terrorisme aérien mais aussi révélé une nouvelle dimension de cette forme de terrorisme à travers l'entraînement en tant que pilote des terroristes et l'utilisation d'avions comme arme de destruction massive. Le rôle de la sécurité aérienne est donc fondamental concernant la prévention et la lutte contre le terrorisme aérien. Les gouvernements et autres organismes impliqués dans la gestion des sécurités aériennes ont essayé par divers moyens d'éradiquer le terrorisme à travers l'adoption de mesures de sécurités multiples. Néanmoins, la persistance de ces attaques semble démontrer que ces mesures sont inadéquates ou totalement inopérantes. Après les attaques du 11 septembre 2001, des mesures de sécurité

⁴ SWEET Kathleen, Aviation and airport security: Terrorism and safety concerns, New Jersey; Prentice Hall, 2004, p. 5.

additionnelles ont été mises en place dans tous les aéroports du monde. Pour autant, les détournements et menaces de détournement d'avions persistent.

C'est à la lumière de ce qui précède que cette étude est envisagée. Nous commencerons par évoquer le phénomène du terrorisme et après avoir établi une définition de principe, nous décrirons l'évolution du terrorisme en général. Nous aborderons ensuite les thèmes du terrorisme aérien et de la sécurité aérienne. À cette occasion, nous adopterons une vue d'ensemble sur l'évolution de cette forme de terrorisme et sur celle de la gestion de la sécurité aérienne. Enfin, le rôle de la sécurité aérienne dans le cadre de la lutte contre le terrorisme sera analysé. Sera également présenté un panorama de suggestions visant à atteindre un niveau de sécurité raisonnable dans nos aéroports et fermer ainsi d'importantes portes aux terroristes. Notons que des mesures de sécurité pragmatiques ne doivent pas uniquement être adoptées mais également mises en place dans les aéroports si l'on veut combattre le terrorisme aérien de manière efficace. Si le but est atteint, alors un succès majeur aura été enregistré dans la lutte contre le terrorisme. Signalons enfin que cette étude ne traite de la sécurité aérienne qu'uniquement par rapport à l'aviation civile.

I PREMIERE PARTIE : LE PHENOMENE DU TERRORISME

I.1 CONCEPT ET NATURE

Le terrorisme est un phénomène que nous connaissons depuis des siècles.⁵ En effet, le principe qui consiste à user de la violence pour atteindre des objectifs politiques ne date pas d'aujourd'hui et motive la majorité des attaques terroristes que le monde a pu connaître. Bien que les motifs et les méthodes aient changés au fil des années, la violence reste la manifestation expresse du terrorisme. Ainsi, le concept de base n'a pas changé et chaque fois que le terme est mentionné, l'image qui vient immédiatement à l'esprit est celle de violence et de carnage. Bien que tous les actes de violence ne puissent être qualifiés de terroristes, celle-ci est une caractéristique fondamentale du terrorisme. Le degré de violence dépend de la philosophie du groupe impliqué. Certains groupes comme le Narodnaïa Volya (La volonté du Peuple), un groupe terroriste russe fondé en 1878 pour défier le régime tsariste était convaincu de l'inutilité du sacrifice de vies innocentes dans le cadre de la poursuite de leur but.⁶ D'un autre côté, les organisations Abu Nidal et Al-Qaïda savourent le choc et la peur inspirés par les assassinats de masse à l'aveuglette. La portée du terrorisme est aussi devenue plus large au fil des années, particulièrement avec l'internationalisation du phénomène. L'acte de terrorisme n'est pas un acte arbitraire mais résulte d'un plan bien orchestré, élaboré pour atteindre un objectif politique donné. Il s'agit donc d'un mode d'action employé à une fin politique. C'est d'ailleurs bien souvent cette dimension politique qui distingue le terrorisme des autres manifestations de violence.⁷

De même, l'habileté à inspirer et créer un climat de peur, voire de terreur révèle la dimension psychologique du terrorisme. En ce sens, les organisations terroristes livrent une guerre psychologique visant à faire fléchir les gouvernements et réagir l'opinion publique. Terrorisée, la population peut se désolidariser des instances gouvernantes et faire pression sur celles-ci afin qu'elles modifient ou renoncent aux politiques et lois qui motivent les menaces ou les attentats. Cette désolidarisation de la population sera d'autant plus forte que le gouvernement considéré se trouvera dans l'incapacité de protéger ses ressortissants. Ainsi, les terroristes essayent autant que faire se peut d'atteindre l'opinion publique et c'est ce besoin de faire connaître leur cause au plus grand nombre qui lie le terrorisme aux médias.

⁵ LAQUEUR Walter, *The new terrorism: Fanaticism and arms of mass destruction*, Oxford; Oxford press, 1999 p. 3.

⁶ HOFFMAN Bruce, *La mécanique terroriste*, Paris ; Calmann-Lévy, 1999, p. 22.

⁷ CETTINA Nathalie, *Terrorisme : l'histoire de sa mondialisation*, Paris, L'harmattan, 2001, p. 13.

L'un des points communs à la majorité des groupes terroristes réside dans le fait que tous ont une idéologie, une cause à défendre. Celle-ci sert de moteur et de fondement à leurs actions. Pour cette cause, ils sont prêts à se battre et à sacrifier leurs vies. Ainsi, le terrorisme n'est pas considéré comme une fin en soi mais comme un moyen d'arriver à cette fin. Le phénomène n'est donc pas nouveau mais véritablement séculaire. Il est également politique par nature et les manifestations de violence ne sont qu'un moyen parmi d'autres dans la quête de l'avènement de cette cause politique.

1.2. DEFINITION

Qu'est ce que le terrorisme ? Répondre à cette question n'est pas aisée car la définition du terrorisme est l'un des aspects les plus controversés des études sur le sujet. Il n'existe pas moins de 100 définitions mais aucune d'entre elles ne fait l'unanimité.⁸ Même l'Organisation des Nations Unies est défaillante sur ce point.⁹ Le manque de critères internationaux pour définir ce qu'est le terrorisme a d'ailleurs mis à mal la coopération inter étatique pourtant vitale en matière de lutte contre le terrorisme. Dans le cadre de notre étude, nous ne présenterons pas les différentes et multiples définitions du terrorisme. Nous tenterons néanmoins de comprendre les raisons de cette carence autour de l'adoption d'une définition commune aux différents acteurs de la lutte contre le terrorisme. Nous présenterons enfin la définition de principe que nous avons jugé utile d'adopter pour une conduite claire et cohérente de notre réflexion ; définition qui prendra en compte certains éléments dégagés dans les paragraphes précédents.

Le terrorisme est l'un des termes les plus fréquemment employé en particulier par les médias. Les journaux l'utilisent pour décrire n'importe quel acte de violence. Cette généralisation abusive pose problème au regard de la classification des actes de violences déjà mentionnée dans la section précédente. Par exemple, doit-on classer les actions liées au banditisme, le vol à main armée ou les agissements isolés d'un individu parmi les actes terroristes ? Dans la continuité de notre analyse la réponse est non. Premièrement, même si le vol à main armée, le banditisme ou l'extorsion de fonds sont souvent bien organisés, ils ne sont pas politiquement motivés. Or, dans le contexte du terrorisme, cette dimension est fondamentale et la violence n'a pas pour finalité le gain personnel. Kidnapper un leader politique ou un chef d'entreprise à des fins politiques est différent du rapt pour motifs crapuleux. De même, l'utilisation de la peur pour extorquer de l'argent en vue d'un enrichissement personnel est exclu du politique. Deuxièmement, contrairement au terrorisme, le vol à main armée et autres actes crapuleux sont des fins en soi. Parfois bien sûr, les groupes terroristes ont utilisé le rapt ou le braquage de banque pour financer

⁸ LAQUEUR Walter, *The new terrorism: Fanaticism and arms of mass destruction*, Oxford; Oxford press, 1999 p.4

⁹ HOFFMAN Bruce, *La mécanique terroriste*, Paris ; Calmann-Lévy, 1999, p. 40.

leur organisation. Dans ces cas, les objectifs restent quand même politiques. L'argent sert à financer les activités de l'organisation et non à renflouer le capital personnel.

Beaucoup d'individus se font une vague idée du terrorisme mais il leur manque une définition concrète et précise du terme.¹⁰ Même parmi les historiens, les experts sur le terrorisme, il n'existe pas de définition standard qui fasse l'unanimité. Ainsi, les gouvernements et leurs services adoptent des définitions qui cadrent avec leur politique étrangère et leurs besoins opérationnels dans la lutte contre le terrorisme. Notons toutefois qu'il n'est pas rare que les services d'un même Etat aient chacun leur propre définition du terrorisme. C'est le cas aux Etats-Unis où le FBI, le CIA et le Ministère de la Défense ont des définitions différentes du terrorisme.¹¹

Pourquoi donc est-il si difficile de trouver un consensus terminologique ? Plusieurs raisons ont été avancées pour l'expliquer. Premièrement, depuis sa popularisation sous la Révolution Française (1789), la signification du terme n'a cessé de changer.¹² A cette époque, le terme avait une connotation plutôt positive contrairement à ce qu'il en est aujourd'hui. Ainsi, le sens du mot « terrorisme » est intimement lié au contexte historique de l'époque considérée. Le régime de la Terreur en France (1789-1794) était un instrument de gouvernance visant à restaurer l'ordre durant la période de transition turbulente qui a suivi la Révolution. Aujourd'hui cependant le terme est péjoratif et revêt de ce fait une connotation négative. Le terrorisme a suivi une longue évolution et partant, il apparaît difficile de le définir d'une seule et unique façon qui prend en compte les divers sens qu'il a pu avoir.

En outre, l'utilisation du terme est subjective selon que la personne qui l'emploie sympathise ou s'oppose au groupe terroriste concerné et à son idéologie. Ce qui pour les uns sera perçu comme un acte terroriste sera défini par d'autres comme une lutte de libération. Par exemple, tandis qu'Israël et les Etats-Unis qualifient le Hamas et le Hezbollah d'entités terroristes, beaucoup d'Etats arabes dont l'Iran et la Syrie et d'un autre côté la Russie les perçoivent comme des organisations légitimes. Ainsi, la plus part des groupes terroristes n'acceptent pas le fait d'être désignés comme tels. Au contraire, ils cherchent par tous les moyens à légitimer leurs actions. Par exemple, Sheikh Fadlalah du Hezbollah a déclaré : « nous ne nous voyons pas comme des terroristes parce que nous ne croyons pas au terrorisme. Nous nous voyons comme des moudjahidines (des guerriers saints) qui menons une guerre sainte pour le peuple »¹³ L'une des autres raisons qui explique la difficulté de définition du terme « terrorisme » résulte de sa nature

¹⁰ HOFFMAN Bruce, *La mécanique terroriste*, Paris ; Calmann-Lévy, 1999, p. 47.

¹¹ Op. cit. p. 47.

¹² Op. cit. p. 1.

¹³ Op. cit. p. 38.

polymorphique.¹⁴ En effet, il existe plusieurs formes de terrorisme et chacune renferme des caractéristiques spécifiques. Partant, il est compliqué de dégager une définition précise qui englobe les caractéristiques et les méthodes de toutes les formes de terrorisme existantes.

Il est pourtant indispensable de formuler une définition de travail afin de pouvoir mener à bien notre analyse. Cette définition prendra en compte les trois éléments essentiels sur lesquels se fondent le concept de terrorisme. Il s'agit tout d'abord de la nature politique du terrorisme, de sa dimension relative à la violence et enfin de sa dimension psychologique. Ainsi, le terrorisme sera défini comme « l'utilisation ou la menace de l'utilisation de la force pour induire un climat de peur ou de terreur dans un groupe donné afin d'atteindre un objectif politique prédéfini ». Cette définition quoi que non exhaustive, offre néanmoins assez de pistes pour appréhender le type de terrorisme objet de notre étude en l'occurrence le terrorisme aérien.

I.3. EVOLUTION DU TERRORISME

Le terrorisme est un phénomène ancien et particulièrement complexe qui reste au cœur de l'actualité et constitue une préoccupation d'avenir. Pour apprécier pleinement les implications du terrorisme aujourd'hui, il est nécessaire de restituer le phénomène et d'en évaluer les effets dans un contexte historique. C'est avec la Révolution française de 1789 que le terme a été popularisé. Pourtant, l'existence de groupes organisés commettant des attentats date de bien avant 1789. Les Sicari, une faction juive extrémiste était activement impliquée dans la perpétration d'actes terroristes sous l'occupation d'Israël par les Romains au 1^{er} Siècle. Tandis que les Zélotes avaient engagés une guérilla contre les romains en dehors de la ville, les Sicari concentraient leurs actions au cœur même de Jérusalem. Ils commettaient des assassinats et brûlaient des édifices publics ainsi que des habitations privées. Il a notamment été retenu qu'ils sont à l'origine de la destruction des archives et du palais de la dynastie hérodiennne. Ils furent également activement engagés dans la révolte de l'an 66 qui a peut être conduit à la destruction du second temple de Jérusalem et à l'anéantissement de l'Etat hébreu en l'an 70.¹⁵ Nous pouvons également citer l'exemple de l'Ordre des Assassins, une secte chiite extrémiste dirigée par Hassan Sabai et active au 12^{ème} siècle.¹⁶ Sabai appréciait le fait que ses hommes soient capables de mener une campagne de terreur sanglante. En effet, en raison de leur nombre restreint, ils ne pouvaient engager

Une guerre ouverte avec l'ennemi. Hautement disciplinés, les adeptes de la secte tenaient la force pour une arme politique efficace. Ils commirent beaucoup d'assassinats politiques et religieux en Iran, en Syrie

¹⁴LAQUEUR Walter, *The new terrorism: Fanaticism and arms of mass destruction*, Oxford; Oxford press, 1999 p. 6.

¹⁵CHARLIAND et al. *Histoire du terrorisme, De l'antiquité à Al Qaida*, Paris ; Bayard, 2004, pp. 59- 63.

¹⁶ Op. cit. pp. 66 – 80.

et en Palestine. Une étude historique aurait, par ailleurs, révélé l'existence d'autres organisations isolées pratiquant des activités terroristes.

Dans notre analyse, les quatre grandes phases ou « vagues de terrorisme » dégagées par M. Rapport DC seront utilisées.¹⁷ Il y a tout d'abord la vague anarchiste qui débuta dans les années 1880 puis le mouvement anti-colonial des années 1920. A cette période succède celle marquée par l'action violente des mouvements d'extrême gauche dans les années 1960 et enfin, nous évoquerons le terrorisme fondé sur l'extrémisme religieux dont les premières manifestations remontent à 1980.

La Phase Anarchique (1880)

L'anarchisme est une doctrine opposée à toutes formes de gouvernement. « L'objective ultime des anarchistes était de provoquer un important soulèvement international des travailleurs et, au-delà, d'anéantir toute oppression gouvernementale en éliminant les gouvernements »¹⁸ Les anarchistes sont d'opinion que l'accomplissement suprême pour l'humanité est la liberté d'opinion et d'expression absolue des individus affranchis de toutes formes d'oppression ou de contrôle. La montée de l'anarchisme peut être attribuée à deux raisons ; la première étant la doctrine et la seconde la technologie. L'écrivain français du 19^{ème} siècle Pierre Joseph Proudhon est généralement considéré comme le père de la philosophie anarchiste.

Une autre école de pensée fondée sur la doctrine anarchique et fortement inspirée du mouvement socialiste est née en Russie au 19^{ème} siècle. Cette école était favorable à la mise en place d'une action organisée ainsi qu'à l'utilisation de la terreur. Certains écrivains russes comme Netchaïev, Bakounine ou encore Kropotkine encensèrent l'utilisation de la force et de la terreur dans leurs écrits qui furent à ce titre utilisés par les terroristes pour motiver leurs actions. Des assassinats célèbres comme ceux du Roi Humbert I d'Italie, du Président américain McKinley, du Roi George I de Grèce et du Président français Marie François Sadi Carnot sont attribués à des anarchistes.¹⁹

La modernisation des moyens de communication et de transport contribuèrent fortement à la circulation des modèles durant cette période. Les 19^{ème} et 20^{ème} siècles ont été marqués par l'invention du télégraphe, le développement des journaux de parution quotidienne et l'amélioration de la qualité des voies ferrées. Tous ces progrès, parce qu'ils facilitèrent la circulation de l'information et des personnes contribuèrent involontairement à faire du terrorisme un outil du jeu politique. Parmi les groupes

¹⁷ RAPOPORT DC, The four waves of rebel terror and September 11 in *Anthropoetics- the journal of generative anthropology* volume VIII No 1 (spring/summer 2002), www.anthropoetics.ucla.edu.

¹⁸ CARR Caleb, *Les leçons de la terreur*, Paris ; presses de la cité, 2002 p. 157.

¹⁹ MICROSOFT Encarta premium suit 2004.

particulièrement actifs de cette période on peut citer le Narodnaïa Volya (en Russie), la Fédération du Jura, la Main Noire Serbe, les Jeunes Bosniaques ou encore la société secrète indienne Maniktala.

La Période Anticoloniale (1920)

L'IRA, fondée dans les années 1920 apparaît comme le premier groupe de cette seconde vague, luttant contre l'occupation britannique en Irlande.²⁰ La mise en déroute du pouvoir impérial par les Japonais en Asie durant les premières années de la Seconde Guerre Mondiale et la réticence des impérialistes à ratifier la Charte de l'Atlantique conduiraient à une augmentation considérable du nombre d'organisations terroristes après la guerre. La victoire du Japon à Singapour et dans le reste de l'Asie ébranlèrent l'image du pouvoir impérial considéré jusqu'ici comme invincible. De même, le refus des colons d'adopter la Charte de l'Atlantique, qui prévoyait les indépendances, contribua à créer un climat de frustration extrême dans les colonies. De fait, beaucoup de groupes nationalistes engagés dans la guérilla ou d'autres formes de terrorisme émergèrent dans les territoires colonisés en Asie, Le Moyen Orient et le continent Africain sont également concernés. Beaucoup de ces groupes luttèrent pour leur indépendance et voyaient dans le terrorisme un mode d'action légitime. Les membres de ces groupes se percevaient comme des combattants de la liberté et à ce titre, la « noblesse » de leur cause leur assurait des soutiens locaux comme internationaux.²¹

Après les indépendances et l'entrée massive d'Etats nouveaux sur la scène internationale, beaucoup de ces mouvements disparurent car avec la chute des empires coloniaux, leur raison d'être disparaissait. Parmi les groupes ayant marqué cette phase de lutte pour les indépendances, nous pouvons citer : l'organisation Irgoun en Israël, les Mau-Mau au Kenya et l'EOKA en Chypre et le GIA en Algérie.

La Nouvelle Gauche (1960)

La guerre du Vietnam a été le catalyseur de cette troisième vague. Elle a également conduit une grande partie de la jeunesse du monde entier et plus particulièrement la jeunesse occidentale à s'interroger sur les valeurs fondatrices du système. De ce fait, plusieurs groupes prônant une idéologie de gauche extrême émergèrent et se posèrent en « chef de file » des populations du Tiers Monde. Nous pouvons citer pour exemple : les Brigades Rouges d'Italie, l'Armée Rouge Japonaise, le groupe Action Directe en France ou encore les « American Weather Underground » aux USA. Beaucoup de ces groupes reçurent un

²⁰ RAPOPORT DC, The four waves of rebel terror and September 11 in *Anthropoetics*- the journal of generative anthropology volume VIII No 1 (spring/summer 2002), www.anthropoetics.ucla.edu.

²¹ PILLAR RP, *Terrorism and US foreign policy*, Washington DC; Brooklyn International Press, 2001, p. 13.

soutien important de l'URSS.²² Avec la fin de la guerre du Vietnam en 1975, l'OLP (l'organisation de libération de la Palestine) est devenu le modèle et une source d'inspiration pour beaucoup de groupes gauchistes extrémistes. Grâce à un soutien conséquent de l'URSS, des camps d'entraînement ont pu être créés au Liban et dans d'autres pays. Ainsi, l'OLP a pu servir de point de ralliement pour beaucoup d'autres groupes terroristes actifs durant cette période.

Par ailleurs, l'une des caractéristiques de cette phase a été la systématisation des détournements d'avion et des prises d'otages. Dans le cadre de ces actions, l'avion et les otages sont utilisés comme des « instruments » de négociation. Beaucoup de groupes découvrirent que la prise d'otages pouvait être une source de financement pour l'organisation. De ce fait, les prises d'otages se multiplièrent et il a été estimé qu'entre 1968 et 1982, environs 350 milliards de dollars ont été récoltés par l'utilisation de cette méthode.²³ Le terrorisme révolutionnaire commença de « décliner » dans les années 1980 suite à des échecs successifs dans certains pays occidentaux mais surtout avec l'invasion du Liban par Israël en 1982. Cette invasion porta un coup sérieux à l'OLP dont les capacités d'actions furent considérablement réduites. Pour exemple, beaucoup de camps d'entraînement furent détruits. Mais bien plus encore, la coopération internationale en matière de lutte contre le terrorisme devint de plus en plus efficace.

La Phase Religieuse (1980)

Cette phase dite religieuse débute dans les années 1980. Notons ici que pour les trois phases précédentes, l'identification religieuse a toujours joué un rôle important. De même, les identités ethniques et religieuses furent souvent interdépendantes comme l'illustrent les luttes arménienne, irlandaise, israélienne, ou encore palestinienne. Néanmoins, l'objectif était de mener à la création d'Etats souverains égaux entre eux et à ceux qui leur préexistaient mais aujourd'hui cependant, la religion revêt une signification différente. Elle semble fournir à elle seule la justification des attentats et sert de doctrine fondatrice à l'action des terroristes.

L'islam est la religion qui illustre le mieux cette quatrième phase. Mais il est fondamental de rappeler que d'autres communautés religieuses commettent des actes terroristes. Les Sikhs en Inde veulent la création d'un Etat religieux dans le Pendjab indien. Certains fondamentalistes juifs prônent aussi le retour à l'Etat d'Israël tel que décrit dans l'Ancien Testament.

²² NETANYAHU Benjamin, *Fighting terrorism: How democracies can defeat domestic and international terrorism*, New York; Farrar, Straus and Giroux, 2001, p. 59.

²³ RAPOPORT DC, *The four waves of rebel terror and September 11 in Anthropoetics- the journal of generative anthropology volume VIII No 1 (spring/summer 2002)*, www.anthropoetics.ucla.edu.

Les Islamistes se sont fortement inspirés de la Révolution iranienne. L'Iran finance d'ailleurs et aide les mouvements chiïtes au Moyen Orient et plus particulièrement au Liban où les chiïtes extrémistes ont réintroduit les pratiques des attentats suicides.²⁴ Les individus qui se suicident ainsi par bombe dans un lieu public acquièrent le statut de martyr. Cette pratique est caractéristique du type de terrorisme de la quatrième phase, du terrorisme religieux. La guerre pour combattre la Russie en Afghanistan a attiré beaucoup d'islamistes qui aujourd'hui sont retournés dans leurs pays mais continuent d'être actifs.²⁵

Concernant l'organisation Al-Qaïda, elle est particulièrement bien organisée et dispose de sources de financements conséquentes. Elle pratique des recrutements actifs dans divers pays du monde où elle possède des relais mais, c'est surtout sa structure décentralisée, notamment au niveau de la transmission et de l'exécution des ordres, qui la rend difficile à infiltrer et à combattre.

I.3.1. LES TENDANCES DU TERRORISME

Les différentes phases que nous avons décrites ci dessus et qui traduisent l'évolution du terrorisme révèlent une pour chaque époque envisagée une certaine tendance du terrorisme. Du temps de l'organisation Narodnaïa Volya, les cibles des attentats étaient choisies de façon à épargner le maximum de vies innocentes. Durant la période de lutte anticolonialiste, les actions d'un groupe comme l'Irgoun étaient plutôt orientées vers les infrastructures militaires et les représentants des gouvernements. Ensuite, après la défaite des pays arabes contre Israël durant la guerre des Six jours, on a pu constater une recrudescence des activités des groupes palestiniens croyant que le terrorisme était le seul moyen efficace de défendre leur cause. D'une certaine manière, cela a marqué l'internationalisation et les débuts du terrorisme moderne avec la multiplication des prises d'otages, des braquages à main armée, des attentats à la voiture piégée etc. La réintroduction des attentats suicide est une autre dimension introduite par le terrorisme moderne à laquelle les autorités compétentes en matière de sécurité n'ont toujours pas trouvé de réponse.²⁶

A la fin des années 1980, la tendance était massivement à la pratique de la violence arbitraire ou aveugle afin de produire un maximum d'effet. Par exemple, le choc engendré par la destruction d'un avion de la compagnie Air India en juin 1985, celle du vol 103 de la Pan Am en sont une illustration. De même que les attentats contre les ambassades américaines au Kenya et en Tanzanie qui causèrent la mort de plus de 250 innocents et en blessèrent plus de 5000. Quant aux attentats du 11 septembre 2001, avec plus de 3000 morts c'est sans doute la catastrophe qui caractérise le mieux cette tendance. Le fait de tuer

²⁴ Les attentats suicides ont été introduits par Les Assassins au 12^{ème} siècle.

²⁵ CHARLIAND G, Les stratégies du terrorisme, Paris ; Desclée de brouwer, 2002, p. 14.

²⁶ KARMON Ely, The Role of Intelligence in Counter Terrorism, conference on "Intelligence in the 21st Century", CAST, Italy 14-16 Feb 2001.

arbitrairement, sans faire de distinction est l'une des caractéristiques du terrorisme fondé sur des motifs religieux.²⁷ Ainsi le terrorisme actuel a de beaux jours devant lui.

II DEUXIEME PARTIE- LE TERRORISME AERIEN ET LA SECURITE AERIENNE

II.1. LE TERRORISME AERIEN

Dans la première partie de ce mémoire, nous avons établi une définition de principe. Cette définition est celle qui nous a semblé la plus logique et la plus cohérente au regard de notre analyse dès lors, nous pouvons à présent l'appliquer au domaine de l'aviation civile. Par aviation civile il faut entendre tout ce qui n'est pas inclus dans le champ de l'aviation militaire et ainsi, le terrorisme aérien peut être défini comme l'ensemble des actes commis contre les infrastructures et/ou équipements du domaine d'aviation civil dans le but d'atteindre des objectifs politiques. De fait, il faut distinguer les premiers détournements d'avions et prises d'otages par des Cubains aux Etats-Unis par exemple de ceux réalisés par des Palestiniens ou autres groupes cherchant à faire connaître leurs revendications politiques vers la fin des années 1960. Le grand nombre de personnes qui transitent à travers les aéroports et la vulnérabilité des avions favorisent le terrorisme aérien. Concernant les méthodes auxquelles les terroristes ont recours en la matière nous pouvons citer : le détournement d'avion avec utilisation des passagers et de l'équipage comme instrument de négociation politique, la prise d'otages dans l'avion avant qu'il ne décolle, l'attaque directe sur les terminaux ou les bureaux des compagnies aériennes. Parfois, l'avion peut être abattu en plein vol par un missile sol-air.

Le terrorisme a été décrit par certains comme l'arme du faible contre le fort. Rappelons que du fait de son immatriculation, un avion donné est toujours rattaché à une nationalité. Ainsi, derrière l'action commise contre un avion se profile la volonté d'atteindre l'Etat dont il a la nationalité. Par exemple, quand un groupe palestinien s'en prend à un avion de la compagnie EL AL, il vise non pas cette compagnie à titre personnel, mais bel et bien l'Etat d'Israël.

Plus encore, la publicité qui accompagne les incidents aériens de même que les implications internationales qu'ils suscitent rendent le secteur de l'aviation civile opportun pour les terroristes. Le terrorisme refermant une dimension politique conséquente, les organisations tentent de faire connaître leur cause autant que faire se peut. De fait, l'intérêt médiatique provoqué par les incidents aériens a été exploité par des organisations comme l'Armée rouge du Japon (ARJ) et le Front Populaire pour la

²⁷ MAYER J, Cult violence and religious terrorism, studies in conflict and terrorism, vol. 24, N° 5, sep-oct 2001.

libération de la Palestine (FPLP). Le 31 mars 1970, un groupe de neuf terroristes de l'ARJ s'emparèrent d'un avion de la compagnie aérienne du Japon reliant Tokyo à Fukuoka. Ils ordonnèrent au pilote de se rendre en Corée du Nord. L'avion étant initialement prévu pour effectuer une liaison interne, les pirates de l'air durent consentir à ce que le pilote se pose à Fukuoka pour un approvisionnement en fuel. Ce fut là le début d'une aventure de quatre jours. Ce détournement d'avion fut le premier à être télévisé en direct. Plusieurs millions d'individus suivirent le déroulement des tractations entre le gouvernement japonais et les membres de l'ARJ qui réclamaient une rançon tandis que la vie des passagers et des membres d'équipage était à tout moment menacée.

Ce dramatique détournement perpétré par l'ARJ a d'ailleurs inspiré le FPLP lorsqu'ils détournèrent simultanément 4 avions en provenance d'aéroports différents qui furent déviés vers la Jordanie le 9 septembre 1970. Cette opération fut la plus spectaculaire en matière de piraterie aérienne à cette époque. L'intention des activistes du FPLP était de faire durer les négociations avec les gouvernements impliqués le plus longtemps possible afin de tirer au maximum, bénéfice de la couverture médiatique dont ils faisaient l'objet pour faire connaître au monde entier la cause palestinienne et révéler la vulnérabilité de l'Occident.²⁸

Les menaces contre l'aviation civile ont également été utilisées pour obtenir des fonds pour financer d'autres activités terroristes ainsi que pour obtenir la libération d'homologues terroristes emprisonnés. Par exemple, le 28 septembre 1977, l'ARJ qui avait détourné un avion japonais, pu obtenir une rançon de 6 millions de dollars ainsi que la libération de 6 membres de l'organisation.²⁹

Généralement, les terroristes cherchent à s'infiltrer dans les aéroports qui présentent des faiblesses en matière de sécurité ou alors, lorsqu'ils ciblent un aéroport réputé de haute sécurité, ils recherchent la faille qui leur permettra d'agir. Par exemple, les aéroports d'Athènes et de Beyrouth sont considérés comme quelque peu défaillant sur le plan sécuritaire.³⁰ Autre exemple, c'est une défaillance à l'aéroport de Toronto portant sur l'identification des bagages et des passagers qui a permis à des terroristes de saboter le vol 182 de la compagnie Air India en 1985. En conséquence, l'attrait des terroristes pour les cibles du secteur aérien est considérable et s'explique par la vulnérabilité des avions, la faiblesse du système de sécurité dans certains aéroports, la couverture médiatique dont elles font l'objet en cas d'attaque et enfin, les sommes considérables qu'il est possible d'obtenir sous forme de rançon et qui servent à financer d'autres opérations.

²⁸ST JOHN P, *Air piracy, airport security and international terrorism*, New York; Quorum Books, 1991, p. 145.

²⁹Op. cit. p. 149.

³⁰TAILLON P, *Hijacks and Hostages*, Westport; Praeger, 2002, p. 64.

Il est néanmoins impératif de comprendre que le terrorisme aérien n'est pas isolé des autres formes de terrorisme mais implique juste le fait que les terroristes agissent dans l'environnement aérien. Bien souvent, ce sont ces mêmes groupes qui opèrent dans les villes qui sont responsable du terrorisme aérien. Pour exemple, les attentats contre les ambassades américaines à Nairobi et Dar Es-Salaam tout comme les attentats du 11 septembre 2001 sont attribués à l'organisation Al-Qaeda d'Osama Ben

Laden.³¹ De même, l'argent reçu des gouvernements ou des compagnies en échange des otages ou des avions détournés est utilisé pour commettre d'autres opérations qui ne sont pas forcément liées au domaine de l'aviation. Ainsi, si le terrorisme aérien est efficacement combattu, cela contribuera à éradiquer d'autres aspects du terrorisme.

II.1.1 EVOLUTION DU TERRORISME AERIEN

Le terrorisme aérien est un phénomène qui remonte aux années 1930 et plus précisément aux années 1931 avec le détournement d'un avion long courrier dans le cadre d'une campagne de propagande menée par un groupe dissident au Pérou. Beaucoup d'autres détournements eurent ensuite lieu parfois du fait de Cubains résidant aux Etats-Unis, nostalgiques de leur nation et souhaitant y retourner. Ou alors, il s'agissait d'individus désireux de quitter le bloc communiste pour vivre à l'Ouest. C'est véritablement en 1968 que le phénomène de détournement d'avion pris une tournure dramatique quand le vol 426 de la compagnie EL AL reliant Londres à Tel Aviv via Rome fut détourné par le FPLP juste après avoir quitté Rome. Cette fois, les motivations politiques des pirates de l'air étaient claires et l'objectif était d'humilier l'Etat d'Israël tout en faisant passer un message radical à la communauté internationale. Le détournement du vol 840 de la compagnie Trans World Airlines (TWA) par des membres du FPLP dirigé par Leila Ali Khaled en Août 1969 réaffirma le fait que le détournement d'avions était devenu un moyen comme un autre d'aider à la réalisation d'un objectif politique. Cela a également révélé la compétence technique grandissante des organisations terroristes. Par ailleurs, c'était la première fois qu'une femme était impliquée dans une opération de terrorisme aérien. Selon l'équipage du TWA, Khaled possédait un ordre écrit et semblait familière des procédures ayant cours dans un cockpit. Quand le vol survola l'aéroport de Tel Aviv, elle ordonna que celui-ci descende de 12 000 pieds et diffusa un message radio de propagande à la tour de contrôle de l'aéroport.³² Avec les attentats du 11 septembre, la technicité et le mode d'organisation des terroristes ont atteint un niveau encore supérieur.

Bien que le PLO, le FPLP ou encore l'organisation Abou Nidal soient ethno-nationalistes, le fait qu'ils aient existés durant la phase qui a vu émerger la nouvelle gauche en ont fait une source d'inspiration pour les groupes de cette mouvance. Les groupes palestiniens ont parfois entraînés et

³¹ YONAH A & SWETNAM M, Usama Bin Laden's Al-Qaida, New York, Transnational, 2001, p. 1.

³² TAILLON P, Hijacks and Hostages, Westport; Praeger, 2002, p. 22.

équipés les organisations d'extrême gauche. De plus, il est arrivé que des actions conjointes aient été menées. L'émergence du terrorisme aérien mené par les groupes palestiniens est une conséquence directe selon certains de la défaite des pays arabes contre Israël en 1967 et de l'invasion du Sud Liban qui a rendu beaucoup de Palestiniens sans terre ni foyer.³³

Les groupes terroristes religieux actuels ont également montré leur penchant pour le terrorisme aérien comme en atteste les attentats du 11 septembre 2001. Le fait qu'Al Qaeda ait concentré ses attaques sur les Etats-Unis et d'autres pays occidentaux est dû au fait que la politique étrangère et le rôle de ces Etats au Moyen Orient lui déplait considérablement. De même que le soutien de ces Etats à Israël. Enfin, l'organisation d'Osama Ben Laden est favorable à la création d'une nation islamique unifiée et régie par la Charria. Ainsi, nous pouvons conclure que le terrorisme aérien s'est développé en raison des facteurs géopolitiques relatifs au Moyen Orient.

II.2 SECURITE AERIENNE

II.2.1. GESTION DE LA SECURITE AERIENNE

La gestion de la sécurité civile ne suit ni le même schéma ni la même évolution à travers le monde. Néanmoins, il existe trois grandes catégories d'acteurs dans la gestion de la sécurité aérienne civile. Il y a tout d'abord l'Organisation d'Aviation Civile Internationale (OACI) et les autres organisations internationales ou régionales ; puis les gouvernements nationaux à travers leurs ministères et autres agences enfin les équipes de sécurité des aéroports composées d'autorités locales et de compagnies aériennes. Tous ces acteurs contribuent à leur manière à sécuriser le secteur de l'aviation civile.

Organisation d'Aviation Civile Internationale (OACI)

L'OACI est l'autorité suprême pour tout ce qui est relatif à l'aviation. Elle est à l'origine de plusieurs conventions sur l'aviation civile internationale dont la Convention de Chicago de 1944, la Convention de Tokyo de 1963, la Convention de la Hague de 1970 tous traitants du terrorisme aérien. Concrètement, la gestion de la sécurité aérienne est régie par les dispositions de l'annexe 17 de la Convention de Chicago qui est régulièrement amendée.

Les questions sécuritaires sont prises en charge par la division Sécurité et facilitation.³⁴ Cette division est chargée d'élaborer les principes sécuritaires de l'aviation, de les diffuser et de les promouvoir au niveau mondial. Elle est également chargée d'assister les Etats membres de l'OACI dans la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandée (SARP) de l'organisation en matière sécurité aérienne.

³³ MARRET J, Technique du terrorisme, Paris ; Presses Universitaires, 2002, p.129.

³⁴ www.icao.int

Ces SARP énumèrent les normes minima requises à mettre en œuvre par chaque Etat contractant en vue de renforcer la sécurité de l'aviation civile. Chaque gouvernement est donc appelé à adopter une politique qui assurera le respect des normes définies. D'autres organisations internationales telles que l'Association International de Transport Aérien (AITA), la Fédération internationale des pilotes d'avions de lignes, le Conseil international des opérateurs d'aéroports et la Conférence européenne de l'aviation civile existent.

Le rôle des gouvernements

Chaque pays est responsable d'instaurer des législations et des directives régissant la gestion de la sécurité aérienne sur son territoire. Ces politiques sont habituellement définies par les ministères compétents tandis que des agences sont formées pour les mettre en application. La plupart des pays ont un organe de normalisation d'aviation civile responsable du contrôle de qualité de tous les services et équipements d'aviation y compris la sécurité aérienne comme recommandé par l'OACI. La plupart des pays comme la Malaisie et le Nigéria ont également un département de sécurité aérienne chargée de la gestion quotidienne des directives de sécurité.³⁵ Quelques pays déploient également des éléments de police aussi bien que les forces armées et les forces spéciales pour renforcer la sécurité et pour intervenir en cas de besoin.

Les équipes de sécurité aérienne

L'échelon le plus bas de la gestion de sécurité aérienne est constitué par l'équipe locale de gestion de sécurité d'aéroport. C'est là où toutes les politiques et directives émanant des échelons supérieurs sont mises en application. C'est une partie très importante de la chaîne de gestion de sécurité aérienne car quelque soit la qualité des directives, aucun système de sécurité ne peut garantir leur viabilité si elles sont mal appliquées. C'est là que les terroristes recherchent les maillons faibles du système. C'est aussi à ce niveau que l'efficacité d'une directive se mesure, surtout pour en évaluer les insuffisances et y remédier à temps. Il est important de veiller à une claire répartition des responsabilités entre les compagnies aériennes, les autorités aéroportuaires et les autres agences de sécurité impliquées dans la gestion de la sécurité aérienne, afin d'assurer une véritable synergie entrent-elles.

La gestion de la sécurité aérienne

Chaque autorité aéroportuaire dispose d'un service responsable du fonctionnement quotidien de la sécurité aérienne. Dans les pays où l'autorité aéroportuaire est un organisme para étatique, elle dispose d'un service de sécurité assurant la totalité du contrôle des passagers et des bagages. Cette force formée et employée par le gouvernement est responsable de la sécurité globale de l'aéroport. Elle travaille en

³⁵ WALLIS Rodney, How safe are our skies? Westport; Pragaer, 1991, p. 79.

collaboration avec d'autres organes de sécurité déployés à l'aéroport pour assurer la gestion fluide de la sécurité aérienne. Un tel système est en vigueur en Malaisie. Là où la gestion est privatisée et où les compagnies aériennes ont recours à la location d'agents privés pour le contrôle des bagages et des passagers, le service de sécurité est chargé de superviser les activités des agences en question. C'était le cas aux Etats-Unis avant les attaques du 11 septembre. ³⁶

La gestion de la sécurité par les compagnies aériennes

Toutes les compagnies aériennes ont une section de sécurité composée soit de leurs propres employés, soit de personnel provenant d'agences de sécurité privées. Dans la plupart des pays ils sont responsables du contrôle secondaire des passagers et sont censés être présents depuis l'enregistrement jusqu'à embarquement. Dans certains pays comme le Canada ils sont également responsables du contrôle primaire des passagers et des bagages. Dans la plupart des cas le personnel de sécurité de compagnie aérienne est responsable du gardiennage de l'avion au sol. Il peut également être chargé d'assurer la sécurité à bord en fonction des politiques des compagnies aériennes.

La police, les forces armées et les forces spéciales

La plupart des pays ont une police de l'air qui est un détachement de la police nationale affectée aux fonctions d'aéroport. Ils effectuent des patrouilles et des enquêtes criminelles dans l'aéroport. Des éléments des forces armées sont également déployés dans les aéroports et y travaillent discrètement, notamment dans la surveillance et la collecte de renseignements. Ils sont normalement mis à la disposition de la gestion d'aéroport en cas de n'importe quelle urgence de sécurité. Ils coordonnent avec les forces externes pour permettre l'intervention militaire rapide en cas de besoin, et actionnent, le cas échéant, les systèmes de défense aérienne. En France la juridiction à l'aéroport est partagée entre la police nationale et la gendarmerie.³⁷ Quelques pays ont également une force de réaction rapide capable d'intervention en cas d'activités terroristes. Les exemples de telles forces incluent le service aérien spécial britannique (SAS) et le groupement d'intervention de gendarmerie nationale français (GIGN). Certains pays comme Israël, France, Canada et les Etats-Unis déploient des « maréchaux de ciel » dans des vols. La présence de ces agents peut également être une forme de dissuasion. Le personnel du département d'immigration joue également un rôle principal dans la sécurité pendant qu'ils effectuent des fonctions de contrôle de passeport.

³⁶ Op. cit. p. 75.

³⁷ DUPUOY Colonel Christian, Commandant Bureau de Lutte Anti Terroriste

II.2.2. FONCTIONS SPECIFIQUES DE SECURITE AERIENNE.

Après avoir vu les unités responsables de la sécurité aérienne, il s'agit de porter un regard aux fonctions spécifiques de sécurité aérienne. Ces fonctions se partagent entre trois secteurs notamment ; les accès à l'aéroport, la sécurité du terminal et la sécurité en vol.

Sécurité des accès.

La sécurité relative à l'accès se compose de toutes les mesures prises pour protéger les équipements et les installations en dehors du terminal. Elle consiste au contrôle du périmètre de l'aéroport à base de patrouilles régulières. Il implique également la sécurité des moyens d'aide à la navigation situés dans et en dehors de l'aéroport. Ceci inclut également la sécurité des pistes et des parkings. Les pistes sont censées être sous une surveillance permanente de même que les avions au sol pour éviter tout sabotage. L'OACI recommande de disposer de routes facilitant la patrouille autour du périmètre. L'accès à l'aéroport est normalement sous la responsabilité des unités de sécurité locales en relation avec la police et la gendarmerie de l'air. Il est prévu que les compagnies aériennes assurent la garde de leurs avions au sol.

Sécurité du Terminal

Le bâtiment terminal est le lieu où la majorité du personnel d'aéroport, les fournisseurs, les passagers et leurs amis, se rencontrent tous les jours. Ce type de rassemblement attire l'attention des terroristes qui se mêlent à la foule pour accomplir leurs forfaits. C'est l'endroit le plus difficile à sécuriser à cause de la non prise en considération des impératifs de sécurité pendant la conception architecturale des installations, mais aussi du nombre élevé de personnes qui s'y trouve régulièrement..

Sécurité en vol

Elle implique toutes les mesures prises pour assurer la sécurité d'un avion et des passagers depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage. Le pilote aux commandes est normalement responsable de la sécurité en vol et décide à bord de toute mesure idoine face à une menace terroriste. Il dispose de plusieurs moyens pour informer la tour de contrôle des incidents survenus à bord dont le transpondeur. Quand les « maréchaux de ciel » sont à bord ils ont normalement l'initiative de réagir ou non à une activité terroriste à bord.

III. LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME AERIEN

Les organismes de gestion de la sécurité aérienne jouent un rôle primordial dans la lutte contre le terrorisme aérien, voire contre le terrorisme en général. En effet, la sécurité des aéroports est la clé de voûte de la lutte contre le terrorisme aérien et nécessite dès lors une série de mesures adaptées à la menace.³⁸ Les aéroports faiblement sécurisés constituent les maillons faibles par lesquels les groupes terroristes sont susceptibles de pénétrer dans ceux disposant d'un haut niveau de protection. Il s'avère donc utile de disposer d'un seuil minimal de sécurité commun à tous les aéroports afin de combattre avec succès le terrorisme aérien.

Des cas de terrorisme avérés demeurent insolubles à cause de la difficulté à arrêter les malfaiteurs ou à prouver leur implication directe.³⁹ Il est cependant clair que ce sont les mêmes groupes qui commettent les actes terroristes dans les villes, ainsi que dans les aéroports. Par conséquent, une gestion efficace de la sécurité aérienne pourrait mener à la capture des terroristes en flagrant délit. D'ailleurs, avec des techniques efficaces d'interrogation, des informations vitales livrées par les terroristes pourraient conduire à l'arrestation de leurs complices. Dans le même temps, puisque l'aviation est devenue un des principaux moyens de transport, les aéroports constituent des sites idéaux pour appréhender les terroristes durant leurs déplacements. Par conséquent une gestion efficace de la sécurité aérienne est un outil irremplaçable dans la lutte contre le terrorisme.

III.1. ROLE DE L'OACI ET DES ORGANISMES INTERNATIONAUX

Pendant que le terrorisme continue à représenter une menace sérieuse pour la sûreté et la sécurité de l'aviation civile internationale, l'OACI œuvre à la mise en place de politiques et de programmes pour prévenir de tels actes. Le Conseil de l'OACI a adopté des normes et pratiques recommandées (SARP) pour la sauvegarde de l'aviation civile internationale issues de l'annexe 17 de la Convention de Chicago qui fait l'objet, elle-même, d'une mise à jour permanente. En outre, l'OACI dispose d'un manuel adapté portant sur la mise en œuvre des SARP. Il édite également une charte de sécurité pour les aéroports internationaux ainsi que des manuels destinés aux compagnies aériennes. Par conséquent, l'OACI a vraiment évolué en termes de politiques et directives de sécurité, qui ajoutées aux conventions de Tokyo, de la Haye et celle de Montréal sont capables d'éradiquer efficacement le terrorisme aérien.

³⁸ ST JOHN Peter, Air piracy, airport security and international terrorism, New York; Quorum Books, 1991, p. x

³⁹ KARMON Ely, The Role of Intelligence in Counter Terrorism, conference on "Intelligence in the 21st Century" CAST, Italy 14-16 Feb 2001.

Cependant, au cours des années l'OACI a été jusque là incapable de mettre en œuvre ses propres directifs au niveau international.⁴⁰ Il ne s'agit pas seulement de créer des lois et règlements, mais de veiller à leur véritable exécution afin d'en assurer l'efficacité.

Par exemple dès 1986 l'OACI avait déjà rendu la réconciliation des passagers avec leurs bagages obligatoire avant un embarquement pour tous les vols internationaux. Néanmoins, les enquêtes sur l'explosion en vol d'un avion de la compagnie PAN AM à Lockerbie ont prouvé que cette obligation n'a pas été respectée par le personnel de sécurité des aéroports de Francfort et de Heathrow à Londres où les bagages suspectés ont été embarqués.

Malgré la preuve évidente des conséquences du non respect des SARP, l'OACI, n'a pris aucune mesure concrète pour remédier à la situation. Dès 1989, une réunion des ministres des Etats membres de l'OACI avait réclamé l'établissement d'une équipe d'évaluation de la sécurité aérienne internationale ; 18 ans après, cette structure n'est pas encore installée. Un tel programme aurait permis à des spécialistes de sécurité aérienne d'inspecter des aéroports et d'évaluer leur niveau de conformité aux SARP. Il pourrait également recommander des mesures additionnelles nécessaires pour répondre à des menaces spécifiques. Il y a donc un besoin urgent pour l'OACI de disposer de cette équipe d'évaluation et de surveillance pour assurer l'exécution des SARP.

Par ailleurs, il ne sert à rien d'appeler à des conventions internationales qui resteront toujours lettre morte. Si les conventions de l'OACI sur la sécurité aérienne particulièrement la convention de la Haye de 1970 avait été mise en application par les Etats membres, d'importants progrès seraient réalisés dans la lutte contre le terrorisme aérien. Par exemple, Leila Khaled, un membre du PFLP, a dirigé le groupe de terroristes qui a détourné sur Damas, un Boeing 707 de la TWA partit de Rome pour Tel Aviv. À la fin du jour, le gouvernement syrien a permis à Leila et à ses complices de s'échapper librement. . En septembre 1970, quelques mois plus tard Khaled a été impliqué dans le détournement simultané de quatre avions sur l'aérodrome de Dawson en Jordanie.⁴¹ Si elle avait été arrêtée plus tôt à Damas avec ses complices, au moins elle ne serait pas disponible pour les opérations de septembre.

L'OACI, en sa qualité d'agence de l'ONU, pourrait prendre des sanctions directement contre les Etats facilitant l'évasion des terroristes en violation flagrante de la convention de la Haye ou bien il peut obtenir une résolution de l'ONU pour sanctionner les pays coupables. En conséquence, il est nécessaire que l'OACI soit plus pragmatique en s'assurant que les conventions internationales sur l'aviation civile sont mises en application.

⁴⁰ WALLIS Rodney, *How safe are our skies?*, Westport; Pragaer, 1991, p. 69.

⁴¹ WALLIS Rodney, *How safe are our skies?* Westport; Pragaer, 1991, p. 30.

D'ailleurs, puisque les terroristes recherchent souvent des aéroports faiblement sécurisés, beaucoup entre eux localisés dans les pays en voie de développement, pour détourner des avions, l'OACI doit développer un programme qui permettra ces derniers de mettre en application des normes minimales de sécurité. Un tel programme devrait comporter un double volet technique et financier. Par exemple au regard du volume bas du trafic dans la plupart des pays africains comparé à celui de l'Europe, des moyens efficaces de détection et de contrôle financièrement accessibles pourraient élever le niveau de sécurité. Quelques pays ont juste un nombre limité d'aéroports dont la sécurité pourrait être assurée par l'érection de simples clôtures. Dans certains cas, un passage obligé des passagers à travers les détecteurs électroniques serait suffisant. En conséquence, l'OACI pourrait encourager des pays pauvres à mettre en place des programmes de sécurité minimale adaptés à l'environnement local et instaurer un fonds d'aide dédié au financement de la sécurité aérienne.

En outre, le manque d'uniformité et de cohérence dans les politiques globales de sécurité constitue une faille dans la sécurité aérienne par laquelle les terroristes peuvent perpétrer leurs plans.

L'OACI devrait donc veiller à plus de cohérence dans les politiques de sécurité aérienne des gouvernements afin de couvrir les lacunes actuelles. Ce résultat peut être atteint en procédant à l'évaluation des politiques aériennes des différents Etats en la matière au cours des différentes conférences ministérielles de l'OACI. De cette façon un continuum peut être formée liant toutes les équipes de gestion de sécurité et barrer ainsi la route à toute forme d'insécurité.

Enfin l'OACI pourrait travailler avec des associations internationales d'aviation pour s'assurer que certains de leurs programmes sont globalement mis en application. L'OACI peut également assister ces associations pour harmoniser leurs divers programmes afin de les rendre plus fonctionnels. Par exemple, l'AITA a installé une équipe d'évaluation pour aider ses membres à bien prendre en charge les mesures de sécurité dans les aéroports. Cette initiative de l'AITA pourrait servir de noyau et de modèle à un futur programme international. De même, en réponse au terrorisme aérien, l'AITA est entrain de développer les systèmes de gestion de sécurité (SEM) pour rendre l'ensemble des acteurs plus proactifs au terrorisme aérien.⁴² Il en découle que l'ICAO gagnerait à collaborer avec l'AITA sur ce programme en apportant un soutien technique et en encourageant son adoption par les Etats. De cette façon, une application uniforme de ce programme, jugé bon et efficace, peut être assurée.

III.2. ROLE DU GOUVERNEMENT

L'attitude des gouvernements est déterminante dans l'avènement de la violence terroriste. En outre puisque la plupart des aéroports sont des propriétés gouvernementales et les avions étant considérés comme des signes distinctifs d'un territoire national, la plupart des attaques sur l'aviation civile sont faites

⁴² www.iata.org

en réponse à des politiques gouvernementales.⁴³ En conséquence, les gouvernements ont un rôle important à jouer en s'assurant que les secteurs de la gestion de sécurité aérienne sont bien outillés pour lutter contre le terrorisme.

Politique et législations sur la gestion de la sécurité aérienne

Actuellement, les gouvernements adoptent des politiques et passent des législations sur la gestion de la sécurité aérienne. Cependant, pour des raisons politiques et de lobbying, les recommandations faites par des experts de sécurité aérienne ne sont pas toujours mis en application. Les gouvernements évitent de dépenser de l'argent supplémentaire tandis que les lignes aériennes essaient de faire le maximum de bénéfice en raison de la rude concurrence entre compagnies aériennes. Au cours des années il y a eu un manque évident de sincérité et de volonté de prendre en charge la problématique de la sûreté et de la sécurité dans l'industrie d'aviation.⁴⁴ En conséquence, les gouvernements doivent penser à des politiques et à des législations de sécurité à la dimension du problème posé.

Responsabilité de la sécurité aéroportuaire

Il est clair que des attaques de terroriste sur des aéroports et des lignes aériennes visent en premier lieu les gouvernements plutôt que les lignes aériennes. Actuellement, les gouvernements sont responsables de la sécurité générale d'aéroport. En Europe cette responsabilité inclut le contrôle aux rayons X du passager et des bagages, mais au Canada et également aux USA avant septembre 11, cette dernière était laissée aux compagnies aériennes. Évidemment, quand une tâche aussi cruciale est laissée aux compagnies aériennes, elles sous traitent généralement avec des sociétés privées les moins onéreuses. Ces compagnies louent à leur tour le personnel incompetent, mal qualifié et parfois douteux pour faire le travail. La conséquence est un contrôle techniquement mal exécuté des passagers et des bagages. Par exemple le bagage suspecté dans l'explosion d'Air India 182, avait bel et bien sonné lors du contrôle électronique des bagages ; mais le préposé au contrôle l'a confondue avec une fausse alarme et a laissé passer le bagage. Le résultat de cette action était la perte d'Air India 182 avec tous les passagers à bord. Dans certains cas le personnel d'aéroport avait facilité les détournements d'avions comme le montre le détournement d'un avion de la compagnie aérienne saoudienne en octobre 2000 à Londres Heathrow.⁴⁵ C'est dire que l'aéroport devrait être considéré comme un lieu sensible nécessitant une priorité de sécurité absolue. Les gouvernements devaient prendre en charge le recrutement, la formation et la

⁴³ www.iata.org/GASAT

⁴⁴ WALLIS Rodney, How safe are our skies? Westport; Praeger, 1991, p. 4.

⁴⁵ TAILLON P, Hijacks and Hostages, Westport; Praeger, 2002, p. 66.

surveillance de la sécurité primaire. Le personnel employé par les compagnies aériennes devrait être correctement interviewé pour déceler éventuellement des tendances criminelles avant toute embauche.

Application des Mesures

Le gouvernement a une responsabilité importante dans l'application des mesures. La plupart du temps, le problème n'est pas lié à l'existence des mesures mais à leur application. Seuls les gouvernements nationaux peuvent user de la contrainte sur leurs territoires, et il est utile de rappeler que les règles ne sont bonnes que s'il existe des moyens de les imposer. En conséquence, les gouvernements doivent s'assurer que des organes crédibles existent pour veiller à l'application de la législation existante. En outre il est évident que les agences de renseignement ont un rôle important à jouer dans le combat contre le terrorisme. D'ailleurs, dans la plupart des pays, ce personnel est détaché dans les différents aéroports. Cependant le niveau de la coopération, de la coordination et de l'interaction entre ces organismes de renseignement au niveau national et international est toujours très faible.⁴⁶ En Europe, il existe un niveau de coopération entre les services de renseignement dans le cadre de la PESD. Cette coopération devrait être prolongée à d'autres régions de sorte qu'une organisation interrégionale soit formée pour échanger et analyser tous les renseignements et combler ainsi les défaillances.

Rôle du gouvernement au cours d'un détournement

Au cours d'un détournement d'avion, il est vital que les gouvernements réagissent pour que la situation se décente sans aucune perte en vies humaines. La réaction du gouvernement est déterminante pour s'assurer si à l'avenir, les groupes terroristes concernés continueront à employer le terrorisme aérien comme mode d'action pour atteindre leurs objectifs politiques. Le fait que certains pays offrent l'asile ou accueillent les terroristes pendant et après des opérations de détournement d'avion a constitué un facteur encourageant pour beaucoup de groupes. Si les gouvernements remettaient tous les pirates de l'air à la justice, ils auraient sans doute dissuadé les candidats au détournement d'avion à passer à l'acte.

Au lieu de cela, certains gouvernements ont même permis à des terroristes, au cours d'actes de piratage, d'être renforcés sur leurs propres territoires, amplifiant de ce fait l'action de terroriste.⁴⁷

Quelques gouvernements ont, avec succès, employé des forces d'élite à l'image du SAS britannique, le Groupement d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) française, des forces spéciales israéliennes et du GSG9 allemand pour mettre fin à des situations de terrorisme d'aviation. Bien que la tentative des forces spéciales égyptiennes à l'aéroport de Luqa de Malte ait fini mal, la possibilité d'une opération militaire par des unités d'élite peut amener des terroristes à lâcher prise. En

⁴⁶ NETANYAHU B, *Fighting terrorism*, New York; Farrar, Straus and Giroux, 2001, p.138.

⁴⁷ ST JOHN Peter, *Air piracy, airport security and international terrorism*, New York; Quorum Books, 1991, p. 127.

conséquence, une force anti-terroriste spéciale internationale peut être formée, pour répondre rapidement et de manière crédible aux détournements d'avion. Une telle force disposerait d'un caractère de dissuasion réelle ; elle ne peut cependant réussir dans sa mission en l'absence d'une volonté collective ferme de tous les pays pour combattre le terrorisme aérien.

III.3. ROLE DES ORGANISMES LOCAUX

La sécurité dans les cieux commence sur la terre et nécessite avant tout que les armes soient définitivement bannies des avions. La plupart des pays disposent d'équipes locales chargées de l'exécution quotidienne des directives de sécurité dans les aéroports. Ces dernières constituent un réseau complexe dont la gestion doit déboucher sur un maillage cohérent.

Sécurité des Accès

La sécurité du périmètre de l'aéroport est normalement assurée par des agences de sécurité et de défense gouvernementale ainsi que par le personnel propre à l'aéroport. La manière naturelle d'assurer la sécurité externe d'un aéroport est de construire un mur/clôture autour du périmètre. La plupart des aéroports dans les pays développés dispose de ces périmètres de sécurité autour desquels les équipes patrouillent en permanence. Le dispositif est également complété par des caméras de surveillance. Ces équipements ne sont pas malheureusement disponibles dans la plupart des pays africains, d'où les risques qu'un avion décollant de ces pays soit infiltré ou saboté par des terroristes dont les tentatives se heurtent aux dispositifs sophistiqués des aéroports des pays développés. Il s'avère donc utile d'exiger des barrières de sécurité dans tous les aéroports et d'instaurer, à défaut de caméra de surveillance, des patrouilles régulières pour empêcher tout accès illégal à l'aéroport.

De même avec la menace croissante de l'utilisation des missiles sol-air, l'interdiction de construire des bâtiments autour des aéroports et pouvant abriter des tireurs isolés devrait être systématique, surtout sur les axes de décollage et d'atterrissage des aéronefs. La porosité de la plupart des aéroports est tellement inquiétante qu'à deux reprises, des bandes armées ont pu s'emparer de neuf millions de dollars à peine débarqués de l'avion sur la piste de l'aéroport de Heathrow. La cellule Britannique d'Al-Qaeda est soupçonnée d'être responsable de ces vols.⁴⁸ Par conséquent, il y a nécessité de s'assurer que des agences de sécurité gouvernementales sont déployées pour assurer la sécurité totale des pistes, des avions et de tous les équipements.

⁴⁸ WALLIS Rodney, How safe are our skies? Westport; Praeger, 2003, p. 163.

En outre un système crédible de vérification d'identité doit être mis en place pour tout le personnel travaillant autour des avions.

Sécurité des Terminaux

Le bâtiment terminal est l'endroit le plus difficile à sécuriser en raison souvent du non respect des normes de sécurité pendant la conception architecturale, mais aussi de l'imbrication des personnels à l'intérieur. Des mesures doivent être mises en place pour accroître la sécurité du bâtiment terminal ainsi que de tous ceux qui s'y trouvent. La plupart des aéroports ont déjà des mesures de protection, mais elles sont généralement insuffisantes pour prévenir les infiltrations terroristes. Le 6 septembre 1970, des terroristes ont déjoué la sécurité de 4 aéroports et 31 ans après des membres d'Al Qaeda ont pu répéter le même exploit. La tentative récente par des terroristes d'employer les explosifs liquides sur l'aviation civile Britannique en dépit après les attaques du 11 septembre prouve qu'ils continueront à adapter leurs moyens aux innovations technologiques afin de contourner les mesures de sécurité. La gestion de sécurité d'aviation doit donc être pragmatique et constamment passée en revue particulièrement dans les secteurs suivants :

- a. Des moyens d'identification efficaces doivent être établis à l'image de l'identification biométrique déjà expérimentée à l'aéroport Charles de Gaulle, Paris. Une identification vocale serait également un bon mécanisme de contrôle d'accès dans l'aéroport. En Afrique et dans d'autres pays en voie de développement, l'utilisation du personnel de sécurité pour filtrer toutes les entrées vers les zones sensibles pourrait être adopté ainsi qu'un contrôle par camera de surveillance.
- b. Tous les vols doivent être déclarés sûrs par les équipes de sécurité avant l'embarquement des passagers.
- c. L'utilisation des passeports électroniques incorporant des données biométriques pourrait grandement aider dans ce sens en permettant l'arrestation de terroristes munis de faux documents. Le passager devrait aussi être correctement surveillé dans le bâtiment terminal. Il existe des mécanismes de surveillance déjà dans la plupart des aéroports mais il est nécessaire de s'assurer que le personnel de sécurité est bien formé pour interpréter des signes de malaise et d'énervement d'un passager particulièrement en salle d'attente.
- d. Le personnel dédié aux tâches de contrôle des bagages doit être motivé et utilisé selon les recommandations de l'OACI.
- e. La sécurité des équipements de restauration, des magasins et des services techniques fournis dans le bâtiment terminal devrait être faite régulièrement. En outre puisque ces activités

sont les portes d'entrée utilisées par les terroristes, il est essentiel que les services de renseignement soient associés aux accréditations et à la fouille de tous les employés au sol.

f. La plupart des aéroports ne prennent pas en compte la dimension sécurité dès la phase de conception de leurs installations. Ces mesures de sécurité édictées par l'OACI devraient être incorporées dans la construction de nouveaux aéroports tandis que les vieux aéroports peuvent être remodelés au besoin.

Sécurité en vol

Le pilote aux commandes est aussi responsable de la sécurité du vol. Il assure cette fonction en liaison avec les autres membres de l'équipage. Quelques pays permettent à leurs pilotes de porter des armes personnelles à bord. De même quelques avions ont des portes qui ferment automatiquement et ne peuvent être ouvertes que par le pilote. La ligne aérienne d'El Al dispose également d'une soute durcie capable de survivre aux explosions de bombe mais la plupart des compagnies aériennes sont peu disposées à investir en raison des surcoûts induits. Il s'agit maintenant de compléter le dispositif par l'installation d'une camera de surveillance dans la cabine du pilote pour surveiller toute situation dans l'appareil et prendre les mesures idoines au plus vite. Enfin ces cameras, si reliés à l'aéroport, aideront les forces de sécurité à prendre les décisions appropriées en fournissant une situation exacte des terroristes à bord.

Tels sont les différents secteurs cruciaux qui demandent des efforts soutenus de prévention de la part des organismes gouvernementaux et de tout le personnel impliqué dans la gestion de la sécurité aéroportuaire.

III.4 SOLUTION POLITIQUE

Le terrorisme a été souvent décrit comme un problème politique; dès lors, une solution viable ne devrait pas exclure la prise en charge des considérations politiques sous jacentes à un tel phénomène. Puisque le terrorisme est un problème politique, les solutions militaires à elles seules ne peuvent pas être efficaces comme le montre la guerre en Irak. Au contraire ces zones instables sont plutôt propices à la reproduction des activités terroristes. C'est pourquoi, la plupart des activités terroristes sont liées au problème du Moyen-Orient. En conséquence, les Nations Unies doivent trouver une solution aux problèmes politiques qui forment le lit du terrorisme global, en particulier le problème israélo-arabe.

CONCLUSION

Le terrorisme est un phénomène qui remonte à la nuit des temps. Le phénomène a évolué en quatre vagues correspondants à différentes périodes. Le terrorisme est cependant passé au cours des années, d'attaques sur les cibles spécifiques avec un nombre de pertes en vies humaines limitées à des vagues meurtrières sans discernement avec l'apparition des groupes d'intégristes religieux. Le détournement d'avion a fait son apparition après la défaite des Etats arabes à l'issue de la guerre de 1967. Même si la plupart des groupes sont mues par des considérations ethno-nationalistes, elles ont également subi l'influence de la montée des idées d'extrême gauche durant leur évolution. Les avions sont devenus des cibles privilégiés des terroristes principalement en raison de la grande couverture médiatique liée aux incidents, mais aussi des sommes considérables tirées de la demande de rançon et pouvant financer d'autres opérations.

Puisque les aéroports sont l'objet d'attaques et que l'avion reste le moyen de transport utilisé par les passagers et les terroristes, la sécurité des sites aéroportuaires reste la clé de voûte de la lutte contre le terrorisme. De même, le problème du partage de la preuve pourrait être pris en compte puisque la sécurité peut arrêter les terroristes en flagrant délit. Puisque les mêmes groupes sont parfois responsables à la fois du détournement d'avions et des autres formes de terrorisme, si le premier est efficacement combattu, une bonne part du terrorisme aura disparu. Il est cependant nécessaire que la gestion de sécurité d'aviation soit développée uniformément partout dans le monde pour empêcher aux terroristes de pénétrer aussi facilement dans les aéroports.

L'OACI et d'autres organismes internationaux aussi bien que des gouvernements et des équipes locales de sécurité d'aéroport sont les éléments principaux impliqués dans la gestion de la sécurité d'aviation. L'OACI doit cependant être plus pragmatique dans l'exécution des SARPS. Il devrait également aider des nations faibles à mettre en œuvre des programmes minimaux de sécurité en offrant au besoin une assistance financière. En outre, l'OACI devrait travailler en liaison étroite avec l'AITA dans l'élaboration de ses programmes et s'impliquer dans l'assistance technique des pays afin de parvenir à une exécution uniforme des mesures de sécurité.

Dans le même registre, il est nécessaire que les gouvernements donnent une plus grande priorité à ces zones sensibles que sont les aéroports en veillant au respect scrupuleux des SARP et en mettant en place un personnel de sécurité qualifié. Au niveau des compagnies aériennes, un accent particulier devrait être mis dans le recrutement du personnel dont la nationalité et la citoyenneté ne doivent souffrir d'aucun doute. Par ailleurs, l'utilisation des services de renseignements au niveau local, national et international ne doit pas être en reste. En outre, la création d'une force d'action rapide antiterroriste pourrait être utile en cas de détournement d'avion et à terme avoir un effet dissuasif sur les groupes terroristes.

Dans le domaine des mesures de préventions, les murs de sécurité devraient être obligatoires pour tous les aéroports de même que les patrouilles, en particulier dans les sites dépourvus de toute forme de surveillance électronique. Des équipes de sécurité contrôlant les accès et assurant la garde des avions au sol s'avèrent également indispensables. Il s'y ajoute que l'accès aux zones sensibles comme les terminaux doit être soumis à un contrôle biométrique renforcé. Quant au personnel chargé de la vérification des bagages et des passagers, il est plus que nécessaire de veiller à ce qu'il soit bien formé aux tâches de contrôle et motivé. L'introduction du passeport électronique intégrant des données biométriques serait de nature à leur faciliter le travail.

L'étape de l'embarquement franchie, des mesures de sécurité à bord des avions doivent également faire l'objet d'une très grande attention. A ce niveau, l'installation de camera de surveillance à bord reliés aux tours de contrôle pourrait améliorer la qualité des interventions en cas de besoin.

Finalement, malgré toutes les mesures, il convient de garder à l'esprit que le terrorisme reste avant tout un problème politique par nature. Il importe à ce titre que l'ONU et tous les acteurs impliqués dans la gestion de la sécurité collective internationale s'impliquent davantage pour trouver des solutions aux sources réelles du terrorisme dont la plus en vue demeure le conflit du Moyen orient.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages en français

- 1 CARR Caleb, *Les leçons de la terreur : Pour comprendre les racines du terrorisme*, Paris ; Presses de la Cité, 2002.
- 2 CETTINA Nathalie, *Terrorisme: l'histoire de sa mondialisation*, Paris; L'Harmattan, 2001.
- 3 CHARLIAND Gérard, *Les stratégies du terrorisme*, Paris; Desclée du Brouwer, 2002.
- 4 CHARLIAND G et ARNAUD B, *Histoire du terrorisme : De l'antiquité à Al Qaida*, Paris ; Bayard 2004.
- 5 GERE François (dir), *La guerre asymétrique in Puissances et Influences-Annuaire géopolitique et géostratégie (2002-2003) ;*, Paris ; Descartes & Cie, 2002.
- 6 HOFFMAN Bruce, *La mécanique terroriste*, Paris ; Calmann-Lévy, 1999.
- 7 MARRET Jean-Luc, *Techniques du terrorisme*, Paris; Presses Universitaires, 2002.
- 8 VAREILLES Thierry, *Encyclopédie du terrorisme International*, Paris ; L'Harmattan, 2001.

Ouvrages en anglais

- 9 HARMON C Christopher, *Terrorism today*, London; Frank Cass Publishers 2000.
- 10 LAQUEUR Walter, *The new terrorism: Fanaticism and the arms of mass destruction*, Oxford; Oxford Press, 1999.
- 11 NETANYAHU Benjamin, *Fighting terrorism: How democracies can defeat domestic and international terrorists*, New York; Farrar, Straus and Giroux, 2001.
- 12 PILLAR R Paul, *Terrorism and US foreign policy*, Washington DC; Brooklyn International Press, 2001.
- 13 ST JOHN Peter, *Air piracy, airport security and international terrorism: Winning the war against hijackers*, New York; Quorum books, 1991.
- 14 SWEET M Kathleen, *Aviation and airport security: Terrorism and safety concerns*, New Jersey; Prentice Hall, 2004.
- 15 TAILLON Paul, *Hijacking and Hostages: Government responses to terrorism*, Westport CT; Praeger, 2003.
- 16 THACKRAH J Richard, *Dictionary of terrorism*, New York; Routledge, 2004.

- 17 WALLIS Rodney, *How safe are our skies? Assessing the airlines' response to terrorism*, Westport CT; Praeger, 2003.
- 18 YONAH A and SWETNAM M, *Usama Bin Laden's Al-Qaida, Profile of a terrorist network*, New York; Transnational Publishers, 2001.

ARTICLES DE REVUES EN ANGLAIS

- 19 MAYER Jean-François, "Cult, violence and religious terrorism an international perspective", *Studies in conflict and terrorism*, vol. 24, N° 5, Sep – Oct 2001.
- 20 RAPOPORT C David, "The four waves of rebel terror and September 11", *Anthropoetics- the journal of generative anthropology*, vol. VIII, N° 1, spring/summer 2002.
22. KARMON Ely, The Role of Intelligence in Counter Terrorism, conference on "Intelligence in the 21st Century", Centre for Advanced Studies of Terrorism and Political Violence, Italy 14-16 Feb 2001.

INTERNET

- 21 www.icao.int
- 22 www.icao.int/atb/sfbran
- 23 www.iata.org
- 24 www.iata.org/GASAT
- 25 www.11sepmemories.org/wiki

ENTRETIEN

- 26 DUPOUY Colonel Christian, Commandant du Bureau de Lutte Anti Terroriste (Gendarmerie Nationale), locaux de CID, 24Janvier2007, 1200H.

TABLE DES MATIERES	Page
Sommaire	3
Introduction	4
 I. Phénomène du Terrorisme	 7
I.1. Concept et nature	7
I.2. Définition	8
I.3. Evolution du terrorisme	10
I.3.1 Tendance	14
 II. Terrorisme aérien et Sécurité Aérienne	 15
II.1. Terrorisme Aérien	15
II.1.1 Evolution du terrorisme Aérien	17
II.2. Sécurité Aérienne	18
II.2.1. Gestion de la Sécurité Aérienne	18
II.2.2 Fonction Spécifique de Sécurité Aérienne	21
 III. La Lutte Contre le Terrorisme Aérien	 22
III.1. Rôle de l'OACI et des Organismes Internationaux	22
III.2. Rôle du Gouvernement	24
III.3. Rôle des Organismes Locaux	27
 Conclusion	 30
Bibliographie	32
Table des matières	34