Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2008)
Heft: 4

Artikel: L'engagement militaire sur les aéroports civils ou la collaboration entre armée et autorités aéroportuaires dans le cadre de la sûreté sectorielle
Autor: Villard, François
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-346876

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

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

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

Download PDF: 11.05.2025

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

Vue aérienne de l'Aéroport international de Genève (AIG).

L'engagement militaire sur les aéroports civils ou la collaboration entre armée et autorités aéroportuaires dans le cadre de la sûreté sectorielle

Lt-col François Villard

Expert en sûreté et sécurité aéroportuaire

Le milieu

Plantons le décor !

Un aéroport est une plateforme ayant une surface de plusieurs centaines d'hectares et ayant la caractéristique, commune à tous, d'être plate. La principale partie comprend une ou plusieurs pistes orientées dans le sens des vents dominants. Le terrain environnant est donc un terrain ouvert. En Europe, parfois, il est intégré dans des zones urbaines ou péri-urbaines.
Un aéroport est aussi installé sur des nœuds de communication importants tels que : autoroutes, chemins de fer, voire installations portuaires et oléoducs.
Les pistes sont reliées par un réseau de voies de roulage (*taxiways*) qui conduisent à un ou plusieurs tarmacs.
Des bâtiments jouxtent ces surfaces bétonnées pour le stationnement des avions. Ainsi, sur les aéroports importants, l'une des constructions principales est l'aérogare, laquelle comprend au moins deux étages - l'un permettant aux passagers d'embarquer au niveau de la cabine de l'avion et l'autre de débarquer et quitter l'aérogare.

Proche des bâtiments, mais le plus souvent à mi-longueur de la piste, une tour de contrôle règle le trafic aérien de l'aéroport. Il s'agit d'un local placé de façon à voir tous les mouvements des avions sur la ou les pistes. Il permet la gestion du trafic arrivant ou partant des pistes. Cette tour de contrôle, ou vigie, est en relation avec un réseau de systèmes radars qui peuvent comprendre plusieurs stations radars sur site ou placées ailleurs dans la géographie. Une seconde tour de contrôle est souvent disponible pour régler le trafic des avions au sol.

Les fournitures en énergie d'un aéroport comprennent un ensemble de génératrices qui peuvent assurer le courant électrique nécessaire à l'éclairage de piste et de l'aérogare. Cette alimentation électrique est autonome en cas de panne du réseau et permet d'assurer le fonctionnement de tous les outils électroniques et électriques. Encore plus important, le stockage de grandes quantités de kérosène et de carburant pour avion est assuré dans des citernes et souvent au travers d'un oléoduc souterrain de façon à ce que les avions puissent être avitaillés directement depuis des bouches (*pit*) situées sous les avions. Le carburant est alors pressurisé. Des camions citernes peuvent aussi circuler, lesquels emportent des quantités pouvant varier entre 5 000 et 50 000 litres.

De longues galeries de service et parfois des couloirs souterrains à la disposition des passagers parcourent l'ensemble des installations aéroportuaires. De plus, afin d'acheminer les bagages des passagers, de longs tapis roulants relient les bâtiments entre eux, notamment les terminaux des passagers et les halles de triage des bagages. Aujourd'hui, sur le chemin de ces tapis roulants, des postes de contrôle aux rayons X filtrent les effets embarqués à bord des soutes des avions.

Nous serions incomplets si l'on n'ajoutait pas l'ensemble des installations destinées au traitement du fret, celles du commissariat (cuisines, préparation des repas et des articles embarqués dans les cabines d'avion) et des hangars de maintenance abritant tous les services techniques des compagnies aériennes.

Les compagnies occupent également de nombreux bureaux et locaux à disposition de leurs employés et personnels navigants. Les plus grandes compagnies disposent de leur propre service d'assistance au sol. Ces agents de « Handling » assurent tout le service autour des avions. Ils sont équipés de moyens de levage souvent importants et lourds, d'échelles de coupée et de véhicules spéciaux. Afin de régler l'opération, ces services disposent de centres de commandement qui ont aussi la vision des surfaces de manœuvre et de stationnement des avions.
Enfin, les autorités aéroportuaires disposent de bureaux,

La tour de contrôle de gauche assure le trafic aérien normal ; celle de droite permet le renforcement du dispositif de sécurité. Photos: auteur.

d'ateliers d'entretien de la piste et des surfaces herbeuses. Derrière la porte C (porte d'accès au tarmacs empruntée par les équipages) on trouve les bureaux d'information et de gestion des avions (plans de vols, parcage des avions (*marshalling*) et de la météorologie.

Les services d'intervention

Un aéroport est régi par des règlements nationaux et internationaux. Considéré de l'extérieur, il est parfois difficile d'apprécier le travail et les contraintes de plus en plus serrées en matière de fonctionnement et de sûreté, tant la dépendance aux textes internationaux est devenue élevée.
Dans ce contexte, il maintient en activité des forces d'intervention qui agissent tant dans le domaine de la sécurité (incendie, secours médical) que dans celui de la sûreté (protection contre les actes de malfaisance) et aussi fiscal (douane). A ce propos, rappelons qu'une partie du territoire de l'aéroport est une zone hors douane c'est à dire que la limite fiscale passe à l'intérieur de l'aérogare, le plus souvent à l'entrée des salles d'attente avant l'embarquement et juste après les « hippodromes » de distribution des bagages.

En plus de ces effectifs, il convient d'ajouter les éléments de sûreté qui filtrent les bagages, le fret et le commissariat en empêchant qu'un acte illicite ne soit commis.
Sans être considéré comme étant une force d'intervention, il est utile de citer ici le contrôle aérien, qui assure une surveillance de l'espace aérien avec des outils modernes (radar et moyens électroniques). Les contrôleurs sont donc les yeux à longue portée de l'aéroport.
Ne pas confondre sûreté et sécurité ! Il est parfois difficile de séparer les deux choses. En anglais le terme « sûreté » est traduit par *security* alors que le terme « sécurité » l'est par *safety*. En fait, la sûreté agit contre les actes de malfaisance et illégaux alors que la sécurité touche à la sauvegarde des biens et des personnes, c'est-à-dire à la défense contre les incendies et le sauvetage.

Les services de sécurité sont équipés des moyens anti-incendie correspondants aux avions fréquentant la plate-forme. Ils disposent, dans la plupart des pays, de moyens d'intervention médicaux destinés à prendre en charge les victimes d'un accident aérien. Ces services agissent également, dans les cas qui nous occupent, à la suite d'actes de malfaisance ayant provoqué des victimes en masse. Ils disposent d'un réseau radiophonique éprouvé et constamment en activité. De plus, des équipements modernes permettent aux sapeurs-pompiers de voir la nuit, au moyen de systèmes à imagerie thermique portatifs, ou de respirer dans des airs viciés ou toxiques, au moyen d'appareils respiratoires.
La réglementation oblige ces forces à intervenir dans des délais de 2 à 3 minutes. Des plans d'intervention précisent aussi quels renforts externes sont susceptibles d'intervenir : sapeurs-pompiers urbains, ambulances, secours médicaux.

Les forces de police agissant sur l'aéroport n'interviennent pas de la même façon qu'en milieu urbain. D'une part, parce que tout va plus vite sur un aéroport et, d'autre part, parce que les conditions de circulation sont différentes.

La typologie des personnes qui fréquentent la place offre un large éventail de mentalités et de cultures.
L'équipement des policiers va de l'arme personnelle au pistolet-mitrailleur, voire au véhicule blindé et à l'éclairage portatif puissant. Le personnel peut être protégé par des gilets pare-balles. Le système de transmission, à l'image de celui des services de sécurité, fonctionne aussi en permanence.
Dans les aérogares, la surveillance par caméra CCTV[1] permet de surveiller les locaux et de pister des personnes au comportement suspect. L'observation des écrans de contrôle peut être assistée par ordinateur et déclencher des alarmes selon le type de comportement filmé : objet déposé, intrusion, forçage de passage, etc. Notons à ce sujet que le placement des caméras est parfois peu adéquat. Placées trop haut, l'identification des visages est impossible et seules les calvities ou autres têtes chevelues des passagers apparaissent sur les écrans...
A ces corps d'intervention peuvent s'ajouter un détachement qui est rompu au traitement des engins explosifs. Ce détachement est équipé de moyens de détection et de neutralisation des colis piégés désignés par le sigle IED[2] ou éventuellement des munitions non explosées, utilisées comme corps explosif dans le cas de bombes improvisées. Dans leur équipement, on trouve des tenues d'approche et de protection individuelles, des moyens d'analyse et de détection des explosifs, des robots et des canons à eau permettant la neutralisation des engins.

Quelles menaces ?

En termes militaires, l'aéroport peut être défini comme une position-clé. Sa possession constitue un atout majeur car il assure des facilités logistiques importantes que l'histoire récente n'a cessé de démontrer.
L'analyse de la menace conduit rapidement à relever qu'elle peut venir de l'extérieur du périmètre de l'aéroport mais aussi -et c'est une difficulté pour le fantassin habitué à la défense d'un point d'appui- de l'intérieur.
Le franchissement d'un périmètre avec l'intention de provoquer un acte hostile peut viser tant les aéronefs circulant ou stationnant sur les aires de mouvement que les bâtiments, leurs occupants ou les installations. Cette pénétration pourrait du reste s'opérer par une action de force (utilisation d'un poids lourd forçant le passage) ou bien par une infiltration silencieuse dans le dispositif en utilisant des souterrains, des canalisations ou, de nuit, par des engins volants légers tels que des planeurs, des ULM ou des parachutistes, dont la signature radar est faible ou inexistante.
Un commando ayant pénétré dans le périmètre protégé pourra s'attaquer à un avion afin d'en prendre le commandement (action de détournement). L'objectif pourrait aussi être la destruction des réservoirs de carburant afin de déclencher un incendie de grande dimension. La prise de contrôle d'un bâtiment essentiel au fonctionnement de la plate-forme (contrôle aérien, tour de contrôle, bureaux de piste) serait aussi un objectif de choix pour une action prolongée, susceptible d'être consolidée par l'arrivée d'appareils transportant des moyens offensifs lourds.
L'autre situation à laquelle le défenseur peut être confronté consiste à faire atterrir un ou plusieurs appareils banalisés et annoncés par un plan de vol. Aussitôt au sol, les commandos à pied d'œuvre peuvent prendre le contrôle de la plate-forme en vue de sa neutralisation ou pour préparer une action suivante, qu'elle soit de caractère militaire ou de type invasion pacifique de personnes - comme on pourrait aussi le concevoir avec des bateaux s'échouant sur les rives européennes de la Méditerranée.
La menace d'être frappé par des missiles lancés par avion (qu'il soit civil ou militaire) constitue aussi un problème difficile à résoudre si l'on tient compte des portées, parfois très grandes, de ces systèmes d'armes. Citons, à titre d'exemple, la frappe de missiles contre les citernes de carburant de l'aéroport.

On ne saurait oublier le fait que les avions volent sur des axes d'approche et de départ. Ces voies aériennes partent du périmètre protégé de l'aéroport et se prolongent au-dessus des zones limitrophes, qu'un défenseur ne doit pas négliger. Une attaque lancée depuis ce voisinage peut atteindre des appareils en phase d'atterrissage ou de décollage avec des répercussions très meurtrières pour les populations civiles, leurs habitations et les infrastructures urbaines.

Dans un contexte de sûreté sectorielle, les formations militaires appelées en renfort vont s'installer dans un dispositif existant décrit ci-dessus. D'abord appelées à doubler et renforcer les points de sûreté civiles, l'armée renforcera la défense de périmètre en établissant des obstacles (réseaux « ribards ») et en occupant des points d'observation, comme par exemple des miradors provisoires en bois, ou permanents en béton.

Il est important de préciser ici que ce renfort demande une préparation soigneuse, réglant l'ensemble des détails tels que la circulation dans l'enceinte de l'aéroport, les procédures de rotation des compagnies, le stationnement des moyens et des véhicules, l'identification par badges ou autre dispositif des militaires, les types d'armement, les moyens d'éclairage nocturnes et de désignation d'objectifs (viseurs lasers), les angles de tirs et les comportements attendus en cas d'incident.

Un élément mobile, équipé de chars de grenadiers, répondra à la menace survenant dans le périmètre intérieur ou pourra aussi constituer la réserve dans la main du chef militaire. La défense contre avion, certainement reliée à un système de détection et d'identification, protégera la « bulle » englobant l'aéroport et sa proximité.
En fait, le problème que l'on rencontre englobe à la fois le combat en terrain ouvert mais aussi le combat de localité en faisant aussi appel aux techniques de combat en sous-sol.
La planification prendra en compte le déplacement possible des forces militaires en utilisant les liaisons souterraines, tout en étant soigneux dans l'évaluation des risques liés à la présence du carburant stocké dans les réservoirs ou dans les aéronefs.

1 *Closed circuit television* (CCTV).
2 *Improvised Explosive Devices* (IED).

Le renseignement

Indiscutablement un engagement de sûreté sectorielle ne saurait se départir d'une activité de recherche du renseignement au niveau stratégique (national) comme d'ailleurs au niveau plus rapproché par une conjonction des efforts tant civils (police civile de sûreté) que militaire.
C'est assurément par ce biais que la protection d'un aéroport peut être correctement dimensionnée, sans que cela ne provoque une paralysie du trafic par le ralentissement du flux de voyageurs en raison de contrôles tatillons et parfois paranoïaques : des situations parfois ubuesques, qui sont d'ailleurs souvent recherchées par les auteurs de coups terroristes, ou plus simplement malfaisants.

L'intégration avec les organismes civils

La venue de troupe sur aéroport nécessite une planification détaillée. Un état-major aura donc intérêt à s'occuper de ce dossier en travaillant sur place, afin de connaître toutes les imbrications et tous les détails de la vie aéroportuaire.
Il s'agit d'un véritable travail de collaboration et d'échange permanent qui incombe aux partenaires d'un système défensif de l'aéroport. En effet, l'observation et l'information en temps réel représentent l'un des principaux enjeux que le défenseur doit maîtriser. De plus, si l'on veut garder l'infrastructure opérationnelle et ouverte au public, il s'agit de régler de façon fine et pertinente les diverses activités des uns et des autres. A titre d'exemple, le déplacement des véhicules militaires sur les aires de manœuvre nécessite tant une formation spécifique qu'un accompagnement par le service de piste. Un point d'entrée de service ne peut se barricader jusqu'à rendre l'accès impossible aux services logistiques. Il faudra donc préparer des éléments de barrage résistants en utilisant des blocs de béton et des chevaux de frise en acier aménagés en chicanes.
Le contrôle aérien pourra être au besoin renforcé ou doublé par un élément de contrôle aérien militaire, afin que les délais d'alarme restent les plus courts possibles. Eventuellement, une tour de contrôle militaire peut être construite de manière provisoire. Sur les aéroports disposant d'une seconde tour, celle-ci pourra être occupée par des contrôleurs en uniforme, avec des moyens de liaison entre organismes civils et moyens militaires.

La façon la plus courante de régler ces problèmes de coordination s'effectue au travers de rapports de coordination, suivant un ordre du jour standard et réunis au moins une fois par jour. A ces rapports doivent siéger les principaux acteurs que sont :

- Le représentant de la direction de l'aéroport (gestionnaire de l'aéroport).
- Les chefs de services de police (chef de la police sur l'aéroport et chef de la police régionale/cantonale).
- Le représentant des douanes.
- Le chef du service de sûreté de l'aéroport.
- Le chef du service de sécurité.

En fonction de la menace et des besoins de protection de la troupe, des miradors en bois ou en béton peuvent être édifiés.

- Le représentant de la compagnie aérienne la plus importante sur la plate-forme.
- Le représentant des compagnies aériennes groupées au sein de l'AOC (*Airport Operators Committee*).
- Le représentant du contrôle aérien (chef de la tour de contrôle).
- Le chef de la formation militaire.
- Le responsable des services médicaux et vétérinaires.
- Eventuellement le représentant de l'aviation civile nationale ou de la Conférence Nationale de Sûreté/ Sécurité.

L'ordre du jour d'une réunion de coordination pourrait comprendre les points suivants :

- Appréciation de la situation selon une synthèse entre police et armée.
- Détail du trafic attendu pour la journée et identification des vols à risques ou douteux par les représentants des compagnies aériennes et le chef de la tour de contrôle.
- Détail du trafic des passagers attendu dans l'aérogare.
- Evaluation du dispositif par le chef de la formation militaire.
- Consignes spéciales de sûreté, restrictions, édition de NOTAM's (*Notice to airmen*).
- Planification et coordination de commandement et de logistique.

Il est utile de préciser ici que la réunion doit être menée de façon expéditive. En effet, des rapports trop longs risquent de pousser notamment les décideurs et en particulier les DSM (*Duty Station Manager*) des compagnies aériennes à envoyer des représentant sans pouvoir décisionnaire.
Notons aussi que sur un aéroport, le concept de réunion d'urgence est souvent bien rôdé. Les convocations par voie électronique peuvent, en un laps de temps relativement court (30 minutes), réunir des comités décisionnels.

On ne saurait insister sur les échelles de temps et de distance qui prévalent sur un aéroport. Tout d'abord il faut savoir que pratiquement tous les 6 mois le visage de l'aéroport peut changer avec des destinations nouvelles

ou biffées ; de nouvelles compagnies aériennes peuvent arriver avec de nouveaux passagers. Tout va plus vite aussi et de nombreuses sociétés savent que chaque minute perdue peut coûter très rapidement beaucoup d'argent.

Si, pour un militaire, le terrain se mesure en mètres ou kilomètres, pour le pilote, les distances se mesurent en minutes ou heures de vol. Genève-Zürich est à 25 minutes, Berne-Londres est à 1 heure 15. Le chef militaire remplissant une mission sur un aéroport doit rapidement assimiler cette donnée dans son rythme de conduite, sans quoi il sera toujours en décalage avec l'événement. Ceci signifie aussi que les réseaux radio doivent être très soigneusement préparés, avec des degrés de préparation strictement observés. Inutile d'ajouter qu'une discipline radio est de rigueur.

Selon l'organisation des troupes et les pays, les formations opérant sur un aéroport sont pourvues de personnels professionnels ou de troupes de réserve ou d'active. En Suisse, les formations aéroport (le régiment d'aéroport zurichois ou le bataillon d'aéroport genevois) étaient des unités mobilisables en urgence mais elles ont été dissoutes lors du passage à l'organisation XXI.

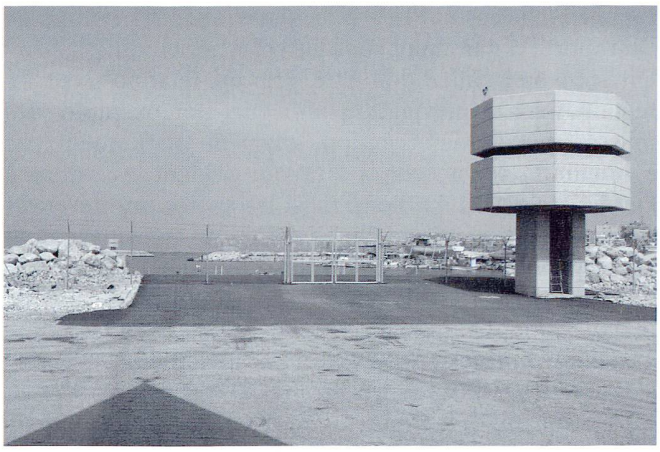
La plupart des cadres et des hommes de troupes porteurs d'un « *pager* » recevaient un message d'alarme et pouvaient en l'espace de quelques heures s'équiper et occuper les positions de combat pré-déterminées. Bien entendu, ces formations étaient constituées de locaux voire même de personnels travaillant sur l'aéroport même. La police et les organes de conduite de l'armée pouvaient disposer là d'un outil de sûreté particulièrement rapide et efficace en cas d'événement inattendu.

Position du PC militaire...

Cette question a souvent été débattue lors d'engagements car comme nous l'avons vu, il est possible que ce poste de commandement se trouve impliqué directement dans des actions de défense ou des combats. Un PC localisé dans un bâtiment ou dans une zone potentiellement dangereuse (dépôt ou zone d'écoulement de carburant) sera de fait neutralisé.

L'un des choix pouvait se porter sur un bâtiment placé à l'extérieur du périmètre aéroportuaire, par exemple dans le sous-sol d'un immeuble administratif ou commercial, avec la possibilité de garder un appartement ou un local situé au dernier étage ayant, en vue directe, une large portion de l'aéroport. La problématique touche bien évidemment à l'équipement de ce PC en terme de liaisons et de moyens électroniques.

La seconde solution consiste à rendre l'unité de commandement mobile, s'installant à choix dans l'une ou l'autre des constructions avec la possibilité d'utiliser les bornes de branchement téléphoniques disposées sur la plate-forme. Il est bien entendu que les liaisons avec téléphone portable ne sauraient offrir le degré militaire de confidentialité (chiffrage) et aussi de permanence en situation dégradée ou de surcharge.



... et des troupes...

Tactiquement, les choses sont évidemment conditionnées par les installations civiles et les impératifs de fonctionnement de l'aéroport. Bien entendu, les unités d'infanterie seront employées à la garde et à la protection d'ouvrages. Des postes d'observation placés sous les axes d'approche seront aussi adéquats pour prévenir des actions extérieures contre les aéronefs tels que des tirs de lance roquettes RPG ou autre engins guidés sol-air portables (MANPADS), à l'instar du *Stinger*. Des formations de défense sol-air placées en fonction de la portée des armes assurent la « bulle » de protection en coordination étroite avec le contrôle aérien.
L'élément mobile, en appui de la police, agira en fonction de la situation notamment par patrouilles le long du périmètre. Sur les tarmac, un dispositif de protection pourra être pris sur des aéronefs définis comme à risques. En dehors du périmètre protégé, cet élément pourra accompagner l'avion en phase de roulage ou intervenir pour appuyer les forces de police ou accrocher un adversaire identifié.

Les temps de construction des renforcements du terrain sont longs. Les sacs de sables peuvent avantageusement être remplacés par des blocs de béton, que l'on peut installer avec des élévateurs à fourche. Vu dans plusieurs autres pays, les tonneaux métalliques de 200 litres remplis de béton peuvent être utilisés, ou encore des éléments de rails de chemin de fer soudés. Considéré sur un plan logistique, le renforcement du terrain absorbera une part importante de personnels et, ici aussi, fera appel à une planification soigneuse.
Afin de réaliser une surveillance de tout le périmètre, des tours d'observation ou miradors complètent ce renforcement. On prendra soin de tenir compte des conditions météo et d'équiper les hommes avec des protections thermiques adéquates.

La position des troupes peut, bien entendu, varier - et cela est souhaitable. En fonction de la menace et des conditions extérieures (phase diurne et nocturne, intempéries, visibilité), les positions d'observation et de combat pourront changer.
En relation avec des cas planifiés, les troupes pourront être disposées sur les périmètres avec un ou plusieurs éléments

mobiles, placées sur des points névralgiques autour de l'aéroport : notamment sous les voies aériennes.
Un soin particulier doit être pris en relation avec les installations de navigation afin que, par exemple, des masses métalliques (camion, char) ne stationnent pas à proximité des antennes ILS[3] qui guident les avions à l'atterrissage. On étudiera aussi les autres interférences entre les stations de radar au sol ou de transmission et les appareils militaires d'observation ou les systèmes d'armes.
L'état-major planifiera aussi des décisions réservées en se gardant la liberté de répondre à une action offensive avec les moyens adéquats et en utilisant, autant que faire se peut, les ressources et les informations civiles : informations en provenance du contrôle aérien, renseignements de la police.

Vu et vécu...

Les services de troupe sur un aéroport sont toujours de moments humains forts. Beaucoup de militaires voyant les avions décoller et atterrir, aiment voyager par procuration. Des anecdotes émaillent ces missions.
Les positions d'armes doivent se fixer sur des infrastructures civiles qui parfois ne sont pas vraiment prévues pour cela. Il en va ainsi avec les toits plats, recouverts d'une protection contre la pluie. Les pieds des affûts de mitrailleuse ont une fâcheuse tendance à crever ces isolations. Lors d'un service, les soldats installèrent donc des palettes en bois, lesquelles -mal stabilisées- faisait osciller l'arme quand on se tenait à proximité.

A l'occasion du tremblement de terre qui secoua l'Arménie en 1988, la diaspora arménienne genevoise rassembla des vivres et des vêtements qui furent transportés par avion gros porteur soviétique directement sortis des aérodromes militaires. Les canonniers suisses de DCA, en position sur l'aéroport (à l'occasion d'une conférence internationale) furent évidemment tentés -c'était en pleine guerre froide- d'orienter leurs armes contre cet « intrus » tandis que d'autres camarades, en pleine guerre froide, circulaient dans les gros Antonov et puisaient dans le bocal de cornichons que l'équipage avait servi dans le cockpit.
Le travail de chargement était piloté par un groupe rassemblant des représentants soviétiques, les autorités de l'aéroport et de la douane suisse, des officiers de l'Etat-major qui finissaient leur service et des Arméniens. Sensibles à cette aide spontanée, ceux de la représentation diplomatique soviétique apportèrent vodka et petits cornichons pour remercier les volontaires.
Lors d'un service sur l'aéroport de Kloten, on s'aperçut qu'un avion à l'immatriculation étrangère, stationné depuis plusieurs jours devant un hangar de maintenance, bougeait imperceptiblement. Après une rapide enquête, on s'aperçut que des hommes vivaient à l'intérieur... L'histoire ne dit pas quel genre d'appareil ils manipulaient, mais une action des autorités provoqua un rapide départ de cette machine.

Sur l'aéroport londonien de Heathrow, au mois de février de cette année, un groupe d'activistes de Greenpeace

La salle de sécurité de l'AIG. Toutes les photos © auteur.

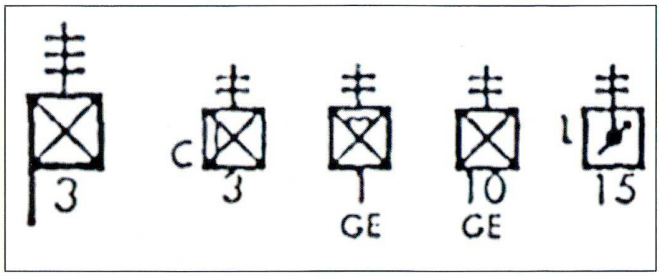
pénétra illégalement sur le tarmac sous haute surveillance, pour grimper sur le fuselage d'un Airbus A320 et déployer une banderole contre l'ouverture du 5e terminal. L'action fut filmée par des sympathisants et défraya la chronique. Cette action montre à quel point les responsables de la sûreté d'un aéroport qui se targue d'être à la pointe de l'action anti-terroriste, peuvent être surpris par des actions commandos.

A l'annonce d'une mission

Un engagement de sûreté sectorielle sur un aéroport est une opération d'imbrication civile et militaire, qui demande beaucoup de préparation et de soins. Une troupe habituée à ce genre de mission est évidemment préférable, les exemples d'engagements sur un aéroport civil par le passé montrent le bénéfice énorme de disposer d'une troupe techniquement très bien informée sur les particularités aéroportuaires, surtout dans les cas où l'activité civile se poursuit.

Le succès d'une telle opération dépend donc du niveau de coordination entre les divers partenaires, de leur réactivité et de leur bonne connaissance du milieu. Une activité soutenue de renseignement en amont permettra aussi de dimensionner correctement les mesures de protection, sans paralyser l'activité commerciale des entreprises.

F.V.



OB rgt inf 3 (1995-2002). L'Armée 95 disposait de trois régiments/formations d'alarme, à Genève, Berne et Zurich.

3 *Instrument Landing System* (ILS).