

PROTÉGER LE CIEL ET LES AÉROPORTS DES INTERVENTIONS ILLÉGALES

"La sécurité, ça n'arrive pas par accident"

Pierre J. Jeannot,
directeur général de l'IATA

Le premier acte de sabotage aérien a eu lieu... il y a environ deux siècles. En effet, le 27 août 1783, le physicien français J.A.C. Charles lançait dans le ciel de Paris, un ballon rempli d'hydrogène. Parti du Champ-de Mars, celui-ci parcourut 25 kilomètres, sous nuages et pluie fine, avant d'atterrir près du petit village de Gonesse.

Malheureusement, personne n'avait averti les paysans locaux de cette arrivée pour le moins intempesitive. Ils attaquèrent donc sans coup férir ce "monstre" venu du ciel et le démolirent à coups de faux et de fourches. Puis, ils l'attachèrent à la queue d'un cheval et le tirèrent à travers champs jusqu'à ce qu'il n'en reste que de lamentables lambeaux. Suite à cette mésaventure, la loi française introduisit un édit, interdisant de tels lancements à la saison des moissons!

Même si aujourd'hui cet épisode peut paraître aussi loufoque qu'une scène tirée de Monty Python, il n'avait rien de particulièrement réjouissant pour les "ballonistes" terrifiés, qui heureusement survécurent en assez bonne condition pour voler à nouveau.

On ne peut en dire autant du pilote et des 243 passagers du fatal vol 103 de la Pan Am, détruit le 21 décembre 1988 au-dessus de Lockerbie en Écosse. L'explosion en plein ciel avait été provoquée par une bombe dissimulée dans un appareil radio-cassette placé dans la soute aux bagages. Il en est de même pour les milliers d'innocentes victimes de sabotage, de terrorisme et de détournements survenus contre l'aviation civile internationale au cours des 25 dernières années.

Bien qu'il y ait eu quelques incidents mineurs isolés aux premiers temps de l'aviation, le phénomène dévastateur connu aujourd'hui sous le nom d'intervention illicite était inconnu en 1944, au moment de la rédaction de la Convention de Chicago.

Et bien que la sécurité ait toujours été une des pierres angulaires du mandat de l'Organisation, elle est depuis ce jour, une priorité absolue. L'OACI est en effet devenue le leader incontesté dans le développement de programmes de sécurité aérienne au niveau international.

Le but principal du programme technique de sûreté de l'aviation civile de l'OACI est de veiller à la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du grand public, en s'efforçant prioritairement d'empêcher que les agresseurs aient accès à leur cible de prédilection: l'aéronef. Le programme comprend aussi des mesures d'urgence à appliquer en cas d'actes d'intervention illicite.

LA PETITE HISTOIRE DES GRANDS DÉTOURNEMENTS

Bien que les détails soient un peu flous, le premier détournement connu est survenu au Pérou, en 1931. Et au cours des 20 années qui ont suivi la Deuxième guerre mondiale, de nombreux autres ont impliqué des réfugiés politiques.

La violence des menaces contre l'aviation civile s'est vraiment intensifiée cependant, à la fin des années 60. Ce qui rendait le fait encore plus alarmant, c'est que les attaquants étaient souvent des criminels connus, des terroristes politiques ou de grands instables.

Le concept légal de la détention et du contrôle policier a donc peu à peu cédé la priorité à la prévention du terrorisme et des agressions criminelles. Cette idée de prévention devient, pour l'aviation civile internationale, une responsabilité aussi importante que celle de la navigation aérienne.