



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### DEUXIÈME SYMPOSIUM AFI SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION

*(24 mai 2017, Gaborone, Botswana)*

#### SESSION 2 : MENACES ÉMERGENTES : SÛRETÉ CÔTÉ VILLE

##### RÉSUMÉ

Ce document fait un exposé de la problématique des menaces et des vulnérabilités côté ville auxquels sont confrontés les aéroports. Il présente aussi les plus récents actes terroristes perpétrés contre l'aviation civile survenus dans ces zones coté ville des aéroports et propose des contre-mesures ainsi que des recommandations pour atténuer les vulnérabilités en fonction de l'évaluation des risques effectuée par les autorités nationales ou locales.

#### 1. INTRODUCTION

1.1. La récente recrudescence d'attaques terroristes dans les zones côté ville des aéroports notamment à Bruxelles, Istanbul, Moscou et Shanghai avec des pertes élevée en vie humaine et en bien matériel. Aussi, ces attentats ont eu un impact négatif économique sur l'aviation civile mondiale notamment en termes du nombre de voyageurs.

1.2. A cet effet, il est très urgent que les Etats, en collaboration avec les exploitants, mettent en places des contre-mesures efficaces et adaptées afin a d'atténuer les vulnérabilités et basées sur l'évaluation des risques.

##### a) Cadre Législatif :

- Résolution 16/1OACI (39<sup>ème</sup> Assemblée) Appendice C, Point 7 J)
  - Annexe 17 de l'OACI (10<sup>ème</sup> Edition, Avril 2017) incorporant l'Amendement N°15
  - Normes 4.8.1, 4.8.2 et 4.8.3 relatives à la sûreté côté ville
  - Recommandation 4.1.2 sur le caractère imprévisible des actes terroristes au côté ville.

- Règlements Régionaux
- Législations nationales:
  - Définition, zonage, patrouille et imprévisibilité (détection des comportements suspects)

## 2. **ATTAQUES TERRORISTES RÉCENTES AU CÔTÉ VILLE**

- Attaque aux Installations aéroportuaires à Paris Orly - Mars 2017
- Attaque aux Installations aéroportuaires à Ted Stevens Anchorage Int. - Juin 2017
- Attaque aux Installations aéroportuaires à Ourinhos – Brésil – Octobre 2016
- Attaque aux Installations aéroportuaires à Istanbul Atatürk – Juin 2016
- Attaque Uberaba-Mario de Almeida Franco Airport – Avril 2016
- Attaque aux Installations aéroportuaires à Brussels – Mars 2016

## 3. **POSITION DU PROBLÈME**

### 3.1. **Evidence et Prévalence de la Menace**

- Attractivité de la cible
- Facilité relative des techniques d'attaque

### 3.2. **Problématiques**

- Domaine encore peu réglementé et vulnérable
- Manque de coordination et multiplicité des responsabilités
- Question délicate de l'efficacité des mesures d'atténuation

### 3.3. **Côté ville : Zones concernées**

- Toutes les zones publiques de l'aéroport
  - Hall public, zone arrivée/départ, zone d'enregistrement, abord extérieure (linéaire), dépose voyageurs (taxi, transports publics), commerces restaurants,
  - Parcs de stationnement
  - Hôtels, zones piétons
- Infrastructures essentielles côté ville comme
  - ATC, dépôts de carburant, centrales électrique, zones cargo, réserve d'eau, système de ventilation

## 4. **MENACES ET SCÉNARIOS D'ATTAQUE :**

### 4.1. **Types Menace**

- **Selon la cible recherchée et les résultats recherchés :** Personnes, installations
- **Selon le type d'attaques :** Complètement extérieur, personne ayant des accès privilégiés aux installations et/ou aux informations, personnes liées au personnel (ou personnel infiltré)

- Selon le **MODUS OPERANDI**

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <b>Vecteur Humain (PBIED)</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• EEI porté par une personne (ex. ceinture d'explosifs, sac à dos)</li> <li>• EEI déposé/dissimulé au milieu de la foule</li> </ul>   |
| <b>Véhicule Hostile (VBIED)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicule chargé d'explosifs stationné à proximité de sa cible (ex. linéaire aérogare)</li> <li>• Véhicule pris en otage, faux véhicule autorisé, etc.</li> <li>• Véhicule utilisé comme projectile (avec explosifs ou non)</li> </ul> |
| <b>Assaut Direct</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attaque directe du public avec des armes et/ou des explosifs</li> </ul>   |
| <b>Attaque MANPADs</b>          |  |

## 5. VULNERABILITES ET FACTEURS D'ATTENUATION :

- **De la nécessité de coordination**
  - au plan national
    - Capacité d'analyse du risque
    - Echange d'information
    - Intervention des entités non liées à l'aviation
    - Réunions régulières de coordination
    - Partages d'informations avec d'autres pays
  - au plan local
    - Analyse locale du risque
    - Implication de tous les partenaires de l'aéroport
    - Répartition précise des responsabilités
- **Une réglementation adaptée**
  - **Mesures de prévention et/ou de dissuasion**
    - Surveillance de la zone coté ville (vidéosurveillance et autres moyens de surveillance)
    - Contrôle et/ou restriction d'accès des véhicules
    - Mise en place des mesures appropriées de protection des installations côté ville
    - Sensibilisation du grand public.
  - **Prise en compte de la sûreté dans la conception générale des aéroports**
    - Minimiser les conséquences d'une attaque réussie
    - Réduire les chances de succès
    - Architecture et caractéristique techniques des installations

## 6. **DEFIS**

Les principaux défis de la sûreté de l'aviation civile dans le monde sont les suivants :

- Augmentation de la menace d'une attaque terroriste contre l'aviation civile
- Partage efficace et opportun des informations sur les menaces entre toutes les parties prenantes.
- Équilibrer la sûreté et la facilitation
- Coûts de la sûreté
- Mise en place de mesures de sûreté en fonction de l'évaluation des risques
- Mise en œuvre efficace et compréhension commune des normes de sûreté dans le monde entier