

La sûreté à l'aéroport de Zurich

Après les attentats de Bruxelles et d'Istanbul en 2016, les mesures de sûreté ont été temporairement renforcées dans les aéroports internationaux, y compris celui de Zurich. Les responsables se demandent aujourd'hui comment améliorer la protection des aéroports côté ville et si certains contrôles de sûreté ne devraient pas être placés en amont. Néanmoins, les événements n'ont pas entraîné de modification profonde du dispositif de sûreté.

Par Matthias Leese et Lisa Wildi

L'attentat à la bombe perpétré le 22 mars 2016 par trois terroristes à l'aéroport de Bruxelles-Zaventem a replacé les risques de sûreté associés au transport aérien sur le devant de la scène. Trois mois plus tard seulement, l'aéroport d'Istanbul-Atatürk a lui aussi été la cible d'un attentat à la bombe. L'«État islamique» (EI) a revendiqué les explosions déclenchées dans les halls d'entrée des deux aéroports. Bruxelles-Zaventem est resté fermé pendant une dizaine de jours après l'attaque. À la reprise des activités, tous les arrivants étaient contrôlés avant de pénétrer dans l'aéroport. Cette mesure a cependant été abandonnée au bout de deux mois seulement à la suite de nombreuses plaintes de voyageurs. À Istanbul, des mesures de sûreté renforcées étaient déjà appliquées avant l'attentat. Les bagages étaient contrôlés avant l'entrée dans l'aéroport et des policiers vérifiaient les véhicules suspects devant le terminal. Les terroristes étant arrivés en taxi, ils ont manifestement échappé à une inspection approfondie de leur véhicule.

Comment améliorer la protection des aéroports? Les attentats ont replacé cette question au cœur du débat, notamment en Suisse. Plateforme de transit internationale, l'aéroport de Zurich est un cas d'école en la matière.

L'aéroport comme espace de sûreté

Les aéroports modernes sont des structures complexes aux multiples fonctions. Outre



Peu de temps après l'attaque à l'aéroport de Bruxelles en mars 2016, la présence de la police et les contrôles ont été renforcés temporairement aussi à l'aéroport de Zurich. Arnd Wiegmann / Reuters

la zone «côté piste» qui sécurise l'accès aux portes d'embarquement et aux avions, les aéroports possèdent généralement aussi un vaste espace «côté ville» ouvert au public. Cette zone abrite les comptoirs d'enregistrement, mais également des boutiques, des supermarchés, des restaurants, des prestataires de services, des complexes de bureau et de conférence et des établissements hôteliers. Pour que les passagers, clients et autres parties prenantes puissent arriver et repartir, les aéroports sont intégrés dans les

infrastructures de transport locales et transrégionales. Du point de vue de la sûreté, les limites de l'aéroport ne sont donc pas toujours claires.

De même, les acteurs intervenant dans la sûreté des aéroports sont divers et parfois difficiles à cerner. Selon le contexte national de sécurité et la législation, les autorités policières nationales, régionales ou locales, les services des douanes et de l'immigration, le gestionnaire de l'aéroport ou des presta-

taires de sécurité privés peuvent être impliqués. Les aéroports créent des frontières à l'intérieur du pays. Les autorités nationales, responsables de la douane et de la protection des frontières, assurent donc souvent une partie du contrôle aux frontières. Cette coopération peut susciter des chevauchements dans les compétences et les domaines de responsabilité, même si la réglementation a été considérablement harmonisée au niveau international, notamment à travers des normes régissant le contrôle des passagers. Les aéroports modernes regroupent une multitude d'intérêts et de compétences qui nécessitent un dispositif de sûreté sophistiqué et bien coordonné.

Les aéroports sont aussi des lieux symboliques. Un aéroport moderne représente un mode de vie mondialisé, ce qui peut l'exposer à des attaques. En organisant un attentat dans un nœud de communication aussi fréquenté, les groupes terroristes espèrent toucher le plus de personnes possible et perturber sensiblement le trafic aérien in-

Les autorités contrôlent, remettent en question et adaptent en permanence le dispositif de sûreté de l'aéroport de Zurich.

ternational. Cette situation complexe crée un fort besoin de sûreté qui implique de prendre davantage de mesures en la matière. Dans un aéroport, les règles de conduite sont plus strictes que dans d'autres espaces publics et semi-publics. Le personnel de sûreté est plus nombreux et les technologies mises en œuvre sont plus performantes et plus onéreuses.

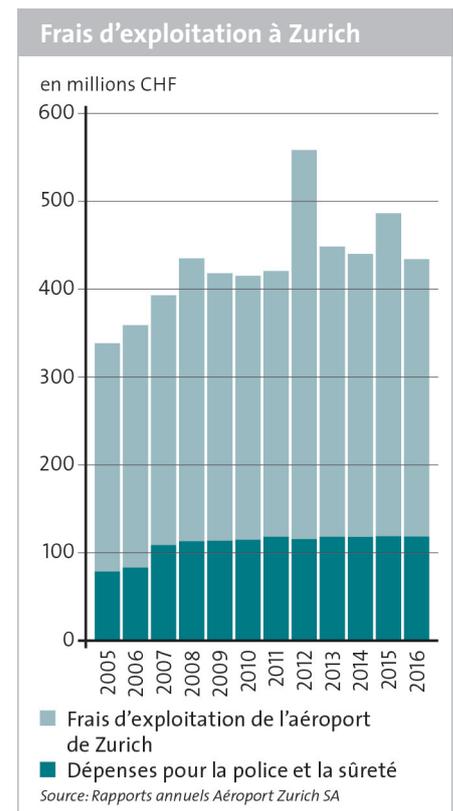
L'aéroport de Zurich

L'aéroport de Zurich est accessible par l'autoroute, en train, en bus et en tramway. Outre les infrastructures d'aviation, le bâtiment abrite divers restaurants et boutiques, des bureaux et un hôtel. Près de 27 000 personnes travaillent sur le site et plus de 27 millions de passagers aériens ont été transportés en 2016 (voir encadré). La police de l'aéroport, qui fait partie de la police cantonale de Zurich, a pour mission de garantir la sûreté et la sécurité dans l'enceinte de l'aéroport. Des policiers en civil et en uniforme patrouillent sur le site. Des gardes de sûreté de la police aéroportuaire et des auxiliaires de sécurité du contrôle aux frontières travaillent également pour la police de l'aéroport et contrôlent les bagages, les personnes et les passeports. L'inspection du fret et du courrier aériens est assurée par

des employés de Custodio, une entreprise de sécurité privée. Ces agents, avec ceux de la société Protectas, sont aussi responsables des contrôles de sûreté des employés de l'aéroport. Les services sanitaires et de pompiers sont mis à disposition par l'organisme de protection et de sauvetage de la ville de Zurich.

La société Flughafen Zürich AG (FZAG) achète les appareils de contrôle des personnes et des bagages et finance l'ensemble des mesures de sûreté. L'équipement technique et les mesures de sûreté doivent être conformes aux directives de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Ces prescriptions s'appuient sur les normes internationales élaborées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), organe des Nations Unies chargé de cette question, et la Commission européenne. Elles ont un caractère obligatoire pour les membres et pays partenaires de ces structures. L'OFAC veille à ce que les exigences minimales de l'OACI et de l'UE soient remplies. Il peut également demander aux aéroports suisses d'appliquer des mesures de sûreté supplémentaires. Le respect des directives est contrôlé par l'OFAC, par des délégations de l'UE ainsi que sous forme écrite par l'OACI. Le service de sûreté de FZAG et la police de l'aéroport effectuent des contrôles qualité internes qui sont également imposés par l'OFAC.

L'OFAC et la police de l'aéroport travaillent avec plusieurs institutions partenaires pour réunir des informations sur les menaces, réaliser des évaluations communes des risques et garantir la meilleure réponse possible en cas d'événement. Ces institutions incluent le Service de renseignement de la Confédération (SRC), le corps des gardes-frontière, fedpol, les autorités policières nationales et étrangères, les aéroports partenaires, les services d'immigration, les autorités judiciaires et douanières, mais aussi les compagnies aériennes et les autorités aéronautiques étrangères. Des exercices basés sur des scénarios de menace actuels sont régulièrement organisés pour régler la coopération en cas d'événement. Le travail de prévention de l'OFAC, de la police et du gestionnaire de l'aéroport consiste également à se préparer à toutes les éventualités. Dans cette optique, les autorités contrôlent, remettent en question et adaptent en permanence le dispositif de sûreté de l'aéroport de Zurich. La police de l'aéroport étudie notamment les situations exceptionnelles susceptibles de



survenir (détournement d'avion, attentat, incendie de grande ampleur, accident routier ou ferroviaire, cyberattaque, pandémie, etc.) et s'y prépare.

Les missions de la police de l'aéroport s'étendent du service d'ordre au contrôle des passagers et des bagages, en passant par les tâches relevant de la gestion des infractions pénales, de la sécurité, de la circulation et du contrôle aux frontières. L'aéroport de Zurich est ainsi doté d'une constellation unique en Europe qui assure des services de sûreté pratiquement intégrés sur le plan opérationnel dont les acteurs s'inscrivent dans l'architecture de sécurité de la région. Cette organisation permet l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de sûreté inclusif et complet.

L'évolution des mesures

À son ouverture en 1948, l'aéroport de Zurich n'était pas clos et ne comportait aucun dispositif de contrôle des personnes ou des bagages. Cinq agents civils de la police cantonale étaient responsables du contrôle des passeports. Les cas impliquant des infractions pénales étaient pris en charge par la police de la ville de Kloten et la surveillance du site était assurée par deux gardiens de nuit, un gardien posté aux portes et un po-

licier cantonal. Alors que l'aéroport comptait déjà plus d'un million d'usagers en 1959, le site n'était toujours pas sécurisé. Il a fallu attendre 1961 pour qu'un poste de police soit créé en association avec le service de surveillance de l'aéroport. Ce groupe composé à l'origine de cinq personnes et placé sous l'autorité de la direction cantonale des travaux publics a été armé en 1966 et porté un an plus tard à 25 personnes. L'effectif des agents chargés du contrôle des passeports a également été étoffé. En 1968, 24 policiers des frontières vérifiaient les passeports d'environ 3,5 millions de voyageurs aériens.

Les premiers contrôles de sûreté ont été instaurés à la fin des années 1960 en réponse à des attentats terroristes et des détournements d'avions. Les mesures de sûreté à l'aéroport de Zurich ont été immédiatement renforcées après l'attentat contre un appareil de la compagnie aérienne israélienne EL-AL en février 1969. Des policiers issus de tous les services de la police cantonale ont été déployés presque dans la précipitation pour surveiller les avions. Par la suite, les agents de la police des frontières ont commencé à réaliser des contrôles de sûreté sporadiques. Les passagers et les bagages à main étaient inspectés au pied de l'avion. Un an plus tard, un colis piégé a entraîné le crash d'un avion de Swissair sur Würenlingen. Un autre appareil a été détourné par des terroristes, qui l'ont fait exploser en Jordanie après avoir libéré les otages. Ces événements ont engendré un renforcement drastique des mesures de sûreté: dès lors, le courrier transporté par voie aérienne a été passé aux rayons X, les pompiers des aéroports ont été armés et un contrôle systématique des passagers et des bagages à main a été mis en place. Les contrôles de sûreté ont été déplacés du tarmac à l'intérieur du bâtiment et du personnel supplémentaire a été recruté le plus vite possible dans la police, le corps des gardes-frontière, la police des frontières et les employés de Swissair. Des soldats placés sous les ordres de la police cantonale ont surveillé l'aéroport de Zurich pendant quelques mois. L'appui en personnel de la Confédération et des cantons pour le contrôle systématique des personnes a pris fin en 1971. Ces missions ont été transférées à la police des frontières, qui a dû recruter en conséquence. Les troupes militaires ont aussi été retirées et la protection du site est revenue au service de surveillance de l'aéroport.

À la suite d'autres attentats terroristes contre des aéroports internationaux, le ser-

L'aéroport de Zurich en chiffres 2016

Nombre de passagers	27,67 millions (+5,3% par rapport à l'année précédente), dont 27,6% en transit
À titre de comparaison: Bruxelles-Zaventem (2015)	23,46 millions
Nombre de mouvements aériens	269 160 (+1,5%)
Nombre de tonnes de fret	433 577 (+5,3%)
Nombre de destinations	125 destinations européennes dans 38 pays 53 destinations intercontinentales dans 27 pays
Nombre de boutiques	59 côté ville et 66 côté piste
Nombre d'établissements de restauration	28 côté ville et 20 côté piste
Nombre total de personnes travaillant dans l'aéroport*	près de 27 000
Nombre d'usagers des transports publics par jour (2015)	68 000
Officiers de police	520
Gardes de sûreté de la police de l'aéroport	env. 900
Auxiliaires de sécurité du contrôle aux frontières	env. 80
Forces de sécurité total	env. 1500**
* y compris Aéroport Zurich SA	
** hors personnel des prestataires privés	

vice de surveillance de l'aéroport a été placé en 1975 sous le commandement de la police cantonale. La police cantonale de Zurich est responsable de tout ce qui a trait à la sûreté et la sécurité depuis cette date. En 1980, le poste de police s'est transformé en département de police de l'aéroport. Le service de surveillance de l'aéroport est, quant à lui, devenu la police de sûreté de l'aéroport. Les formations des policiers cantonaux, des policiers des frontières et des policiers de sûreté de l'aéroport présentaient jusqu'en 2004 un certain nombre de différences. Aujourd'hui, tous les futurs membres de la police cantonale de Zurich suivent la même formation de base et sont affectés à l'aéroport en deuxième année de formation. Les policiers des frontières, c'est-à-dire les actuels gardes de sûreté de la police de l'aéroport et auxiliaires de sécurité du contrôle aux frontières, suivent une formation interne de neuf à dix semaines.

Le nombre de passagers allant croissant, les effectifs des forces de sécurité présentes sur l'aéroport de Zurich ont augmenté au fil des années. En outre, les mesures et technologies de contrôle n'ont cessé d'évoluer. Ces facteurs ont entraîné une hausse du coût des infrastructures de sûreté au cours des dernières années (voir graphique). La plupart des nouveautés sont imputables à de nouvelles directives internationales, souvent établies à la suite d'incidents en lien avec la sûreté. Par exemple, le contrôle des chaussures a été renforcé début 2002 après qu'un passager avait dissimulé de l'explosif dans ses chaussures à Paris. Parmi les autres

évolutions marquantes, on peut citer la restriction du volume de liquide autorisé dans les bagages à main depuis 2006 ou l'obligation, depuis 2008, de contrôler aussi les employés qui entrent dans l'espace sécurisé de l'aéroport. Le dernier grand changement a été l'introduction de détecteurs d'explosif. Depuis 2015, les mains, les vêtements ou les sacs de passagers choisis au hasard sont contrôlés à la recherche de traces d'explosif. Ces dernières années, l'aéroport de Zurich a aussi testé de nouvelles technologies dans ses activités courantes. Le «scanner corporel» a ainsi reçu en 2014 un accueil positif de la part des passagers. Cependant, sa mise en place est pour l'instant abandonnée pour des raisons économiques et opérationnelles.

L'après-Bruxelles et Istanbul

L'attentat de l'année dernière à Bruxelles-Zaventem n'était pas la première attaque perpétrée côté ville d'un aéroport. Le hall des arrivées de l'aéroport de Moscou-Domodovo a été la cible d'un attentat en 2011, de même que le terminal des arrivées de l'aéroport de Bourgas en Bulgarie en 2012. L'attention des responsables de la sûreté se porte donc aussi sur la protection côté ville. Du point de vue de la sûreté, le traitement de cette zone est comparable à celui d'autres espaces publics comme les gares ou les places. Les moyens employés (surveillance vidéo, patrouilles, etc.) sont adaptés en fonction de l'analyse de la situation. Les forces de sécurité peuvent ainsi réagir de façon dynamique aux menaces et appliquer des mesures de défense imprévues contre les terroristes potentiels.

Quelques heures seulement après les attentats de Bruxelles et d'Istanbul, alors qu'on ne disposait encore d'aucun détail sur leur contexte, la présence policière et les contrôles étaient renforcés sur l'aéroport de Zurich. Les patrouilles avec des chiens détecteurs d'explosif ont notamment été multipliées. Les véhicules accédant à l'aéroport étaient arrêtés et contrôlés. Dans certains cas, les bagages étaient inspectés dès cette étape. Les gardes de sûreté de la police de

Les mesures de sûreté à l'aéroport de Zurich sont désormais conçues et planifiées à plus long terme qu'auparavant.

l'aéroport ont été sensibilisés afin de détecter et signaler les comportements suspects. Les responsables de la sûreté de l'aéroport de Zurich indiquent qu'il n'a pas été nécessaire de revoir le plan de sûreté après les attentats. Selon eux, le dispositif est conçu de manière à pouvoir réagir rapidement et correctement aux événements majeurs. En cas de problème, on peut donc s'appuyer sur le plan existant. Qui plus est, les menaces n'ont pas fondamentalement changé depuis les attentats de Paris en novembre 2015. La présence policière aux points névralgiques a été renforcée à partir de cette date. Après l'attentat de Nice à l'été 2016, certains membres des forces de sécurité zurichoises ont été équipés de nouveaux gilets pare-balles et leurs pistolets mitrailleurs ont été dotés de nouveaux systèmes de visée. L'objectif de toutes ces mesures est d'apporter une réponse appropriée en cas d'événement, mais aussi de rassurer les voyageurs et de dissuader les terroristes potentiels.

Des réflexions plus approfondies ont été menées à l'aéroport de Zurich après les attentats de Bruxelles et d'Istanbul. D'une part, la sécurité liée aux bâtiments a été

contrôlée. Ces aspects peuvent en effet jouer un rôle en cas d'attentat. D'autre part, les responsables ont étudié la possibilité de placer certains contrôles de sûreté en amont. La création d'un sas de sûreté nécessiterait cependant de contrôler les véhicules arrivants à la sortie de l'autoroute, ce qui générerait des embouteillages. Les usagers du train devraient probablement passer un contrôle de sûreté à la gare centrale de Zurich. Or, la mise en place d'un tel dispositif dans une gare qui accueille chaque jour plus de 400 000 passagers serait difficile. De plus, la foule rassemblée au niveau du sas de sûreté pourrait constituer une cible. Enfin, l'attentat d'Istanbul a montré que les contrôles en amont n'offrent aucune garantie. Il n'est donc pas donné suite à ce projet pour le moment.

Les nouveautés en perspective

Les attentats de Bruxelles et d'Istanbul n'ont pas suscité d'actions excessivement pressées à Zurich. Mais ils ont renforcé le débat autour de l'amélioration des mesures de sûreté côté ville. Les mesures de sûreté à l'aéroport de Zurich sont désormais conçues et planifiées à plus long terme qu'auparavant. Il ne doit pas être nécessaire de remettre tout le plan en cause après chaque attentat. En plus de réagir aux événements majeurs, les responsables de la sûreté tentent d'anticiper les problèmes. Dans le même temps, les dispositions en matière de sûreté des aéroports évoluent constamment. De nouvelles stratégies, technologies et mesures sont débattues et décidées au niveau international. Ensuite, il faut les mettre en œuvre si nécessaire à l'échelle nationale et régionale, en tenant compte des aspects liés aux infrastructures, aux bâtiments et aux ressources financières.

Les directives très générales formulées jusqu'ici par l'OACI concernant les mesures de sûreté côté ville se transformeront

probablement en normes contraignantes, ce qui attirera l'attention sur les zones des aéroports ouvertes au public. La protection côté ville restera aussi une priorité à Zurich: le grand projet de construction «The Circle», juste à côté de l'aéroport, attirera un grand nombre de visiteurs avec une multitude de boutiques, hôtels et restaurants, des bureaux, des salles de conférence et un centre médical universitaire.

Des changements sont aussi à prévoir dans le domaine technologique. Des scanners plus sensibles, capables de réagir à différentes matières, devraient faire leur entrée au cours des prochaines années. Grâce à ces dispositifs, il ne sera plus nécessaire de sortir et d'inspecter séparément les appareils électroniques et les liquides. La notion d'imprévisibilité jouera par ailleurs un rôle croissant en venant appuyer l'application prospective de mesures de protection basées sur les risques. Les responsables de la sûreté de l'aéroport de Zurich estiment qu'après plusieurs années de renforcement des contrôles de sûreté, les informations recueillies par les services de renseignements revêtiront à l'avenir davantage d'importance car elles permettront de filtrer les passagers suspects de manière individuelle.

Dr Matthias Leese est Senior Researcher au Center for Security Studies (CSS) de l'ETH de Zurich. Il est notamment l'auteur de [Governing Airport Security Between the Market and the Public Good](#) (2016).

Lisa Wildi était Researcher au CSS jusqu'à fin mars 2017. Elle a publié entre autres [Per aspera ad astra: Der lange Weg zur einheitlichen Polizeiausbildung](#) (2016).

Les analyses de politique de sécurité du CSS sont publiées par le Center for Security Studies (CSS) de l'ETH Zurich. Deux analyses paraissent chaque mois en allemand, français et anglais. Le CSS est un centre de compétence en matière de politique de sécurité suisse et internationale.

Editeurs: Christian Nünlist et Matthias Bieri
Traduction: Consultra; Relecture: Fabien Merz
Layout et graphiques: Miriam Dahinden-Ganzoni
ISSN: 2296-0228

Feedback et commentaires: analysen@sipo.gess.ethz.ch
Téléchargement et abonnement: www.css.ethz.ch/cssanalysen

Parus précédemment:

L'interdiction des armes chimiques dans la tourmente No 207
Défense: les choix du prochain président français No 206
Terrorisme au Pakistan No 205
L'urbanisation de la préparation aux catastrophes No 204
La politique climatique après Paris: des vérités qui dérangent No 203
L'OSCE et l'avenir de la sécurité européenne No 202