

Circulaire n° 0 0 0 9 1 /CCAA/DG/DSF du 0 7 AVR. 2006
relative à la méthodologie d'évaluation de la menace

1- Introduction

1.1 Le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile du Cameroun prescrit la réévaluation constante du niveau de la menace contre les opérations d'aviation civile à l'intérieur du territoire et l'ajustement en conséquence des éléments pertinents dudit programme. Cette prescription concerne deux concepts — l'évaluation de la menace et la gestion du risque — qui ensemble forment la base d'une réplique viable, économique et efficace aux menaces qui ciblent l'aviation civile.

1.2 Une des tâches les plus difficiles pour les professionnels de la sûreté de l'aviation est de concevoir un plan de sûreté efficace en rapport avec la menace contre l'aviation civile. La première étape de ce processus consiste à identifier précisément la ou les menaces.

1.3 La méthodologie d'évaluation de la menace décrite dans la présente circulaire procure de multiples avantages :

- a) elle est suffisamment polyvalente pour permettre d'évaluer les menaces contre un transporteur aérien, un aéroport ou l'État.
- b) l'approche employée est analytique et quantitative.
- c) elle propose pour identifier la menace une procédure fiable qui va aider les professionnels de la sûreté et autres décideurs à répartir les crédits de façon optimale pour l'acquisition de matériel critique de sûreté et le déploiement des ressources humaines. Ce dernier aspect fait partie du concept de gestion du risque.

1.5 Les services de renseignements désignés pour être responsables de l'évaluation de la menace doivent envisager d'adapter ce modèle pour le faire cadrer avec les circonstances particulières de l'État.

2- Processus analytique

2.1. Dans la conception d'une méthodologie d'évaluation de la menace, il est préférable d'employer une approche systématique et quantifiable pour évaluer la ou les menaces spécifiques contre un aéroport, un transporteur aérien ou une nation. La structure de cette approche méthodologique fait donc appel à trois principes cruciaux de sûreté : *identifier*, *mettre en oeuvre* et *soutenir*. Lorsqu'il effectue une évaluation de menace, l'analyste utilise principalement le premier principe (*identifier*) alors que les deux autres principes jouent un rôle important dans le processus de gestion du risque.

2.2 Pour entreprendre la tâche d'évaluation de la menace contre l'aviation civile, il y a plusieurs sources d'indications empiriques et de données statistiques, disponibles dans les domaines du

renseignement et de la sûreté de l'aviation, qui permettent d'analyser les tendances antérieures dans les actes d'intervention illicite concernant l'aviation civile internationale. Pour fournir aux décideurs une évaluation à jour et crédible, il convient toutefois d'explorer de multiples sources d'information. Comme il est souvent difficile de trouver des renseignements fiables au sujet de menaces contre l'aviation, l'analyste doit optimiser les informations vagues et sporadiques dont il dispose. Les analystes de ce type d'information, doivent donc réévaluer régulièrement tant les renseignements récents que les données historiques, pour déterminer la menace et son impact sur les services aériens et la sécurité de ceux qui voyagent par avion.

2.3 Il importe de noter que dans l'analyse de la menace, l'analyste doit aussi éviter de se laisser influencer par des normes institutionnalisées, par exemple les attitudes et habitudes qu'un organisme pourrait perpétuer sous la forme de normes établies qui entravent le processus de réflexion. L'analyste doit essayer de ne pas être régi seulement par des méthodes ou processus traditionnels, mais doit assortir une réflexion traditionnelle avec des techniques d'évaluation novatrices.

3- Détermination de critères de menace et de vulnérabilité

3.1 L'analyste doit d'abord déterminer les critères de menace et de vulnérabilité avant de procéder à l'évaluation, en choisissant des points de focalisation ou « centres de gravité ». Les centres de gravité peuvent être définis comme étant les facteurs ou critères qui paraissent avoir le plus de poids ou de valeur dans un processus donné. Les centres de gravité changent selon le système qui est étudié. Exemples de systèmes : un pays, un aéroport, un transporteur aérien ou un groupe de personnes.

3.2 L'approche méthodologique peut être adaptée à tout système mentionné ci-dessus, pourvu que le processus soit constitué de valeurs quantifiables attribuées aux centres de gravité choisis. Comme la plupart des organismes ont des ressources humaines et technologiques limitées, une approche analytique quantitative nécessite moins d'informations pour aboutir à une conclusion. Elle amène aussi l'analyste à ne prendre en compte que les données pertinentes, avec objectivité plutôt que spéculation subjective.

3.3 Ce processus utilise deux facettes d'analyse qui ensemble forment un moyen crédible d'évaluer la menace et de déterminer une réplique de sûreté, par application de mesures de gestion du risque.

3.3.1 Premièrement, il faut bien comprendre qu'un acte *délibéré* d'intervention illicite contre l'aviation civile doit, par définition, être prémédité et exécuté avec *détermination* par les perpétrateurs. Cela veut dire que quelqu'un a une raison de se livrer à un acte illicite et ainsi se met à planifier et exécuter l'acte. Par conséquent, avant d'évaluer comment un acte d'intervention illicite peut être exécuté contre une cible, l'analyste doit d'abord examiner les raisons pour lesquelles un acte illicite serait commis contre l'aviation civile, et la probabilité de son exécution. (Cette prémisse élimine la possibilité d'employer cette méthodologie pour analyser une menace dans le cas de tout incident où un service aérien est perturbé par un passager indiscipliné ou une personne mentalement instable, dont les actes sont spontanés et ne peuvent être prédits.)

3.3.2 L'étape suivante consiste à créer des outils pour aider dans le processus d'évaluation. L'outil de cette méthodologie est appelé « matrice de vulnérabilité ». Les deux matrices de vulnérabilité décrites en annexe de la présente circulaire peuvent se combiner afin d'aboutir à l'analyse finale pour un processus postérieur de gestion du risque, ou bien elles peuvent être utilisées indépendamment l'une de

l'autre selon les besoins de l'analyste. À noter que pour évaluer les vulnérabilités d'un aéroport il faut utiliser au minimum la matrice de catégories de menaces en sûreté de l'aviation.

3.4 Aux fins du présent texte d'orientation, la matrice de vulnérabilité n° 1 concerne le profil d'un groupe qui a le potentiel de perpétrer des actes d'intervention illicite. La matrice n° 2 porte sur des catégories de menaces en sûreté de l'aviation qui peuvent être adaptées pour l'évaluation de la menace qui pèse sur une cible potentielle telle qu'un aéroport, ou pour l'évaluation de la posture d'un transporteur aérien ou d'un État en matière de sûreté de l'aviation.

4- Profil de groupe

4.1 Dans le cas de la matrice de vulnérabilité pour un profil de groupe, il y a lieu de souscrire à l'hypothèse que la plupart des « systèmes » basés sur l'être humain peuvent s'organiser autour de cinq attributs fondamentaux. Tout groupe peut ainsi se définir comme ayant les composantes suivantes : *leadership*, *essence du système*, *infrastructure*, *population* et *mécanisme de combat*. Ces cinq attributs vont devenir les centres de gravité pour notre évaluation d'un groupe qui a le potentiel de commettre des actes illicites, qu'il s'appelle groupe terroriste, faction insurrectionnelle ou clan de crime organisé.

4.1.1 La fonction *leadership* inclut la hiérarchie du groupe, la présence d'une représentation politique légitime et l'utilisation de personnalités charismatiques, pour citer quelques exemples.

4.1.2 L'*essence du système* peut se décrire comme la volonté et les moyens de convertir des buts théoriques, par exemple programmes politiques ou causes religieuses, en application pratique à travers des opérations de surveillance, l'acquisition d'armes, l'appel à des sources de financement et la formation d'agents.

4.1.3 L'*infrastructure* combine plusieurs éléments tels que la taille et le nombre des « cellules » ou sous-groupes, un réseau de communications et l'utilisation efficace de lignes de transport et d'approvisionnement.

4.1.4 L'attribut *population* se rapporte à l'existence d'un réseau étendu de soutien composé de sympathisants locaux ou d'autres qui pourront fournir au groupe un refuge, de la nourriture et de l'argent, par adhésion aux buts du groupe ou peut-être sous l'action de la peur ou de la coercition.

4.1.5 Le *mécanisme de combat* est l'attribut qui concerne l'exécution des actions du groupe dans la direction de ses objectifs. Les exécutants peuvent être appelés « combattants », par exemple auteurs de détournements, ou « techniciens », par exemple fabricants de bombes.

4.2 On peut assortir les cinq attributs mentionnés ci-dessus de sous-catégories fonctionnelles, selon la profondeur de l'analyse souhaitée par l'analyste. Ces sous-catégories peuvent inclure des facteurs tels que la capacité du groupe à exécuter des actes de violence, l'emplacement et l'historique d'activités antérieures connues et le degré d'adhésion à l'objectif idéologique (par exemple dans le cas des kamikazes). Une fois totalisées les valeurs en points attribuées à chaque centre de gravité, la somme obtenue donne à l'analyste un profil d'un groupe et une estimation fiable de la capacité probable du groupe à exécuter un acte d'intervention illicite contre l'aviation civile.

5- Catégories de menaces en sûreté de l'aviation

5.1 La deuxième matrice de vulnérabilité est basée sur six catégories de menaces. Elle peut être élargie pour inclure d'autres facteurs jugés importants pour l'analyste, mais aux fins de cet exemple de matrice le nombre de catégories a été limité à celles qui influent le plus souvent sur la mission de sûreté de l'aviation.

5.2 Les catégories incluent la présence d'un groupe qui pourrait commettre un acte illicite, les antécédents d'attaques contre l'aviation civile, l'existence d'un conflit interne, des conditions de crise économique, le volume du trafic aérien et le passage de vols à haut risque. Ces six secteurs de focalisation représentent des centres de gravité différents de ceux du profil d'un groupe. On peut voir que ces centres de gravité conviennent mieux à l'évaluation de la menace dans le cas d'États, de transporteurs aériens ou d'aéroports.

5.3 Une fois totalisées les valeurs en points, l'analyste est en possession d'une méthode quantifiable pour prédire le niveau de menace dans le cas de la cible qui fait l'objet de l'évaluation. Si les totaux sont combinés avec les totaux d'un profil de groupe, le résultat peut être directement lié à l'application de contre-mesures de sûreté en rapport avec la menace évaluée.

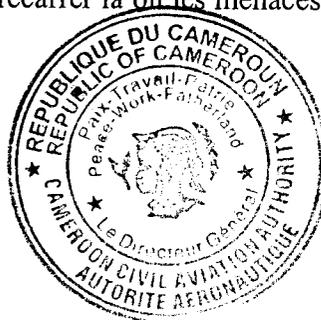
5.4 Comme dans le cas de toutes méthodes analytiques, les avantages procurés par ce genre de processus ne sont valables que si le processus est exécuté de façon régulière. Pour l'évaluation de tout changement de la menace évaluée, il importe de prescrire une revue périodique des données existantes. Ainsi, avec un bon contrôle et une bonne gestion, cette approche méthodologique de l'évaluation de la menace continuera de procurer aux professionnels de la sûreté de l'aviation et aux autres décideurs les moyens de bien gérer le risque et de répliquer efficacement.

6- Analyse finale

6.1 Lorsqu'il remplit les matrices exposées dans les Tableaux 1 à 3, l'analyste doit :

- a) spécifier d'abord les critères à évaluer;
- b) remplir les colonnes selon les valeurs en points données pour les deux matrices;
- c) totaliser les points dans chaque rangée ou colonne, comme il convient;
- d) attribuer les priorités de contre-mesures dans l'ordre des valeurs en points, un plus grand nombre de points correspondant à un niveau plus élevé de menace et de vulnérabilité.

6.2 En règle générale, une explication détaillée incluant la logique des conclusions exposées doit accompagner toute évaluation de menace. Une explication bien fondée justifie le programme résultant de gestion du risque qui est conçu pour contrecarrer la ou les menaces contre l'aviation civile qui sont évaluées.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA Ignatius

TABLEAU 1
MATRICE DE VULNERABILITE N°1

Critères et valeurs en points d'attributs de système pour un profil de groupe
 (D'autres questions pourront être ajoutées selon les besoins.)

(Nom du groupe à évaluer)

ATTRIBUTS	CRITERES	VALEURS EN POINTS	POINTS
LEADERSHIP	Le groupe a-t-il un leadership au sommet ? Le leadership est-il centralisé ? Le leadership est-il unifié dans ses objectifs ?	Chaque OUI donne 1 point. Chaque NON ou INCONNU donne 0 point.	
ESSENCE DU SYSTEME	Le groupe a-t-il une cause ou un motif ? Le groupe fait-il connaître sa cause publiquement ? Le groupe est-il capable d'agir ?	Chaque OUI donne 1 point. Chaque NON ou INCONNU donne 0 point.	
INFRASTRUCTURE	Le groupe a-t-il une structure connue ? La structure est-elle extensive ? Est-elle efficace ?	Chaque OUI donne 1 point. Chaque NON ou INCONNU donne 0 point.	
POPULATION	Le groupe reçoit-il un soutien de sources gouvernementales locales ou étrangères ? Le groupe a-t-il des sympathisants locaux ? Les membres du groupe sont-ils militants ?	Chaque OUI donne 1 point. Chaque NON ou INCONNU donne 0 point.	
MECANISME DE COMBAT	Le groupe recrute-il activement des membres ? Les membres reçoivent-ils une formation en opérations ? Le groupe a-t-il exécuté des attaques réussies ?	Chaque OUI donne 1 point. Chaque NON ou INCONNU donne 0 point.	
TOTAL DES POINTS			

Légende :

- Total des points de 11 à 15 = forte probabilité que ce groupe commette un acte illicite.
- Total des points de 6 à 10 = probabilité moyenne que ce groupe commette un acte illicite.
- Total des points de 0 à 5 = faible probabilité que ce groupe commette un acte illicite.

TABLEAU 3

Définitions et valeurs en points de catégories de menaces en sûreté de l'aviation, pour la matrice de vulnérabilité n°2

Présence d'un groupe	Présence connue d'un groupe capable de se livrer à des actes illicites.
Valeurs en points	Présence = 1 point Ne s'applique pas = 0 point
Antécédents d'attaques	Attaques antérieures connues. Cela peut inclure toutes formes de violence, mais il y a lieu de s'attacher spécialement à toutes attaques dirigées contre l'aviation civile, par exemple détournement d'avion, attaque à la bombe sur un aéroport ou une billetterie de transporteur aérien, autres attaques armées dans le voisinage de l'aéroport.
Valeurs en points	Fréquence = 2 points Occasionnelle = 1 point Ne s'applique pas = 0 point
Conflit interne	Présence de troubles tels que guerre civile en cours ou imminente, ou autres troubles politiques.
Valeurs en points	Grave = 2 points Mineur = 1 point Ne s'applique pas = 0 point
Problèmes économiques	Situation de crise économique qui risque d'aboutir à de fortes compressions budgétaires de nature à compromettre l'aptitude à entretenir des mesures de sûreté de l'aviation.
Valeurs en points	Graves = 2 points Mineurs = 1 point Ne s'applique pas = 0 point
Nombre de vols	Volume du trafic aérien. (Plus le nombre de vols est élevé, particulièrement vols de transport de passagers, plus est grand le risque d'actes illicites.)
Valeurs en points	50 vols ou plus par semaine = 3 points 20 à 49 vols par semaines = 2 points 1 à 19 vols par semaine = 1 point
Vols à haut risque	Tout transporteur ou vol considéré comme particulièrement vulnérable à un acte d'intervention illicite. Exemples de transporteurs aériens ou vols à haut risque : ayant été la cible d'attaques antérieurs ; transportant des passagers sur des vols fonctionnels ou saisonniers répétitifs, par exemple pour événement sportif international pèlerinage, où une attaque mobilisant particulièrement les médias ; différends syndicaux fréquents.
Valeurs en points	Présence = 1 point Ne s'applique pas = 0 point

+