

LA LOGIQUE MALADE DE LA BOMBE

En mars dernier [1988]¹, la toute-puissante société I.B.M. a demandé à ses employés de ne pas emprunter les avions américains au départ de l'Europe, en raison des risques d'attentat ou de détournement.

Cette nouvelle fut reprise maintes fois au cours des bulletins d'information de la radio et de la télévision, constituant ainsi un événement médiatique de premier plan.

En fait, où est l'événement ?

Il n'est certainement pas dans le fait qu'I.B.M. ait pris cette décision, mais dans la logique de la décision. Comme par hasard aucune allusion à cet aspect moins spectaculaire de l'affaire n'a été faite.

Supposons donc qu'I.B.M. soit une compagnie bien informée (qui oserait d'ailleurs affirmer le contraire ?) et essayons d'analyser le bien-fondé de sa décision.

Première hypothèse : la menace vise les seuls employés d'I.B.M.

Il faut donc demander à ses employés de ne pas prendre l'avion au départ de l'Europe, quelle que soit la compagnie aérienne empruntée. Pour leur propre sécurité et celle des autres... Il n'en va pas de même si les compagnies américaines sont les plus mauvaises sur le plan de la sécurité, ce qui reste à prouver. Si la défection des nombreux employés d'I.B.M. - d'autant plus disciplinés que c'est probablement la société qui paie les billets - constitue un préjudice non négligeable, la contre-publicité faite par I.B.M. a certainement des conséquences plus graves.

Seconde hypothèse : la menace concerne les avions américains et eux seuls.

Cela correspond probablement à la compréhension correcte de l'information diffusée. Est-il alors normal d'autoriser le vol de ces avions, en acceptant ainsi un risque élevé pour les passagers qui n'appartiennent pas à la société I.B.M. ? Non, bien sûr. Mais pourquoi poser la question puisqu'il n'y a pas de place pour l'imprévu : les contrôles dans les aéroports, qui augmentent notablement la durée des voyages et perturbent le trafic, sont là pour le rappeler. Si leur efficacité ne fait aucun doute, comment expliquer la position d'I.B.M. ?

L'actualité nous donne donc une nouvelle fois l'occasion de réfléchir à la logique des prises de décisions face au terrorisme, alors que le lourd bilan de l'explosion du Boeing 747 de la Pan Am au-dessus de Lockerbie est encore présent dans toutes les mémoires.

Au Royaume-Uni, la presse s'est déchaînée contre le ministre des transports, tenu pour responsable d'un éventuel retard dans la transmission d'une mise en garde. Par ailleurs,

¹ Il s'agit d'un projet d'article, non publié, datant de 1988, remis en forme fin 2006 : 18 ans déjà, et si peu de changement !

il a été officiellement reconnu que, compte tenu du nombre de fausses alertes ou de renseignements « douteux », il n'est pas possible de prendre des mesures systématiques qui seraient trop pénalisantes pour l'exploitation : il y va de la santé économique de notre monde.

Toujours outre-Manche, nous apprenons qu'après l'exploit d'un journaliste, qui s'était installé aux commandes d'un Boeing 747 en stationnement sur l'aéroport d'Heathrow, un groupe de jeunes a « visité » un autre avion sur le même aéroport. Si l'opinion publique s'émeut, les officiels rassurent : les avions sont sérieusement fouillés avant chaque vol. C'est pourquoi un avion de British Airways a fait plusieurs voyages avec du T.N.T. oublié après un exercice !

C.Q.F.D.

Il y a dans toutes ces affaires le cocktail traditionnel d'hésitations, de maladresses, de décisions hâtives, qui conduit à des effets médiatiques qui vont à l'opposé de ce qui est souhaitable. L'alerte à la bombe semble bien être, encore aujourd'hui, un concept dépassé !² Il est vrai qu'il n'y a pas si longtemps beaucoup de personnes n'hésitaient pas à croire que tout était fini³.

Les Français ont la mémoire courte.

Sont-ils les seuls ?

Pourtant en matière de terrorisme, le premier qui oublie a perdu !

Jean-Claude Déranlot

Consultant sécurité-sûreté.

² Référence au titre d'un article du même auteur. Un autre article, « ma voiture contre une bombe, ou quand le civisme est sur la voie de garage » insiste sur l'implication des citoyens, la prévention des attentats n'étant pas uniquement à la charge de la police.

³ Rappel : le texte date de 1988.