

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse

**Band:** 141 (1996)

**Heft:** 2

**Artikel:** La plus importante opération antiterroriste du GIGN... : L'intervention à Marseille-Marignane (décembre 1994)

**Autor:** Micheletti, Eric

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-345610>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

La plus importante opération antiterroriste du GIGN...

## ***L'intervention à Marseille-Marignane (décembre 1994)***

Par Eric Micheletti <sup>1</sup>

Créé en France il y a plus de vingt ans pour répondre à la menace terroriste, le Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale devient rapidement une référence pour les unités spéciales d'intervention. Il s'est taillé une réputation mondiale après l'extraordinaire opération de libération d'otages intervenue sur l'aéroport de Marseille-Marignane en décembre 1994.

C'est à la fin 1973 que le commandement de la gendarmerie nationale décide la mise sur pied de deux unités d'intervention auxquelles il est délégué une compétence régionale : le groupe d'intervention de la gendarmerie nationale à Maisons-Alfort, l'autre à Mont-de-Marsan. Ces deux unités sont regroupées en 1976 pour former le GIGN. En septembre 1982, cinq éléments du GIGN sont détachés du groupe pour constituer l'ossature du GSPR, chargé de la protection du chef de l'Etat.

### **Les prémisses de l'opération**

Le GIGN intervient sur l'aéroport de Marseille-Marignane, le 26 décembre

1994, pour libérer 70 otages retenus par 4 terroristes algériens dans un *Airbus* d'Air France. Mis en alerte le 24 décembre, 35 hommes du GIGN attendent jusqu'au 25 décembre, sur la piste de Palma de Majorque, l'ordre d'intervenir sur l'aéroport d'Alger. En fait, leur avion s'envole pour la France, et l'intervention a lieu le 26 avec 3 groupes, soit 52 hommes. Après 20 minutes, les terroristes sont tués ; il y a une trentaine de blessés, dont 9 dans les rangs du GIGN. Jamais, une telle action mettant en jeu autant d'otages n'avait été tentée et réussie.

Samedi 24 décembre 1994 à 11 h 15, sur l'aéroport Houari Boumédiène d'Alger. Quatre hommes en tenue du personnel d'Air Algérie pénètrent dans l'*Airbus* d'Air France en partance pour Paris. Ils se précipitent dans le cockpit où se trouvent les trois hommes d'équipage, sortent leurs armes et prennent le contrôle de l'appareil. Les passagers ne se doutent encore de rien, mais ils sont déjà les ota-

ges d'un groupe de terroristes du GIA.

Moins d'une quinzaine de minutes plus tard, le gouvernement français est déjà prévenu par la DGSE qui a des agents en Algérie, entre autres à l'aéroport d'Alger. En outre, la France écoute en permanence les communications radio, tant policières que militaires, avec ses avions d'écoute de type *Sarigue*, *Gabriel* ou *Atlantic 2*, ou avec le navire de la DGSE, le *Berry*.

Aussitôt à Satory, deux groupes du GIGN, ceux de première et deuxième alerte, se rassemblent. Neuf heures après le début de la prise d'otages, 40 hommes s'envolent à bord d'un *Airbus A300* identique à celui d'Alger.

### **La détermination des terroristes**

Dans l'*Airbus* bloqué sur l'aéroport d'Alger, selon les passagers libérés, les terroristes sont jeunes, entre 20 et 25 ans, le cheveu court et sans barbe, polis mais déterminés. Après avoir modifié leur exigence, à savoir

<sup>1</sup> Rédacteur en chef du mensuel Raids, ancien des troupes aéroportées françaises. A couvert de nombreux conflits, spécialement au Moyen-Orient et en Asie du Sud-Est.

la libération des dirigeants du FIS, ils font des déclarations aux otages, affirmant vouloir donner une leçon aux Français. Leur détermination, ils la montrent en exécutant un policier algérien, un diplomate vietnamien et un employé de l'ambassade de France à Alger.

Ils affirment en souriant n'avoir rien contre les pas-

sagers et que les seuls qui risquent de mourir, ce sont eux-mêmes et l'équipage. Très vite, les experts s'aperçoivent que l'action a été planifiée et que les terroristes sont bien entraînés. A Marseille-Marignane, les hommes du GIGN constateront que, pour tromper leurs adversaires, les terroristes portent des vestes et casquettes de membres de l'équipage. Ils s'appel-

lent par des pseudonymes, ne touchent pas la nourriture avant que les passagers ne l'aient mangé ; ils jouent alternativement le rôle de « bons » et de « méchants ».

Les services de renseignements algériens identifient rapidement le chef, Abdul Abdullah Yahia, 25 ans, alias « l'Emir ». Il appartient au GIA et est responsable de la mort, le 3 août 1994, de 3 gendarmes et 2 agents consulaires français. Les négociateurs avec lesquels il dialogue constatent son français approximatif et son intelligence limitée : il ponctue chaque phrase par « Inch'Allah ».

## Prêts pour intervenir à Alger

L'Airbus du GIGN a atterri à 2 heures du matin sur la piste de Palma de Majorque aux îles Baléares. A l'intérieur, les 35 hommes du groupe attendent, tandis que le commandant Favier reçoit en continu appels téléphoniques et fax de la cellule de crise à Paris. Soudain, un message du ministère de l'Intérieur : « Préparation en vue d'une intervention sur l'aéroport d'Alger ». Tous sont prêts et l'équipage attend le feu vert pour décoller. Deux heures plus tard, le contre-ordre arrive. Le gouvernement français veut persuader le gouvernement algérien d'accepter que le GIGN soit présent sur l'aéroport d'Alger pour « assurer une assistance technique durant l'assaut », dans le cas où l'unité d'assaut algérienne



interviendrait. Les équipes du GIGN attendent pendant 24 heures, ponctuées d'ordres et de contre-ordres. Enfin le message : « Direction Alger, toutefois aucun atterrissage sur l'aéroport n'est pour le moment prévue ».

L'Airbus du GIGN approche de la côte algérienne, puis fait demi-tour en direction de Marseille. C'est là que le piège doit se refermer sur les terroristes, une action sur le territoire national étant plus facile qu'à Alger où, pour intervenir sans crainte, le GIGN aurait eu besoin d'une zone « sécurisée ». Le gouvernement algérien avait refusé. Même si Alger avait été d'accord, le pire était à craindre durant l'intervention du GIGN, par exemple des bavures des services d'intervention algériens. Pendant que le GIGN se pose à Marseille-Marignane, des messages sont envoyés à l'équipage de l'Airbus détourné, par chance sans que les pirates s'en aperçoivent. « Tâchez par tous les moyens de décoller d'Alger et de vous diriger vers la France ».

A Marseille, le 26 décembre à 2 heures, une cellule de commandement vient de se constituer dans la tour de contrôle. Autour du préfet de région, le chef du GIGN, le commandant Favier, et le commandant en second, le capitaine Kim, qui arrivent de leur Airbus, bientôt rejoints par le colonel Janvier du GIGN, le commandant Pattin, son adjoint (ancien patron de



l'EPIGN), le patron d'Air France, Christian Blanc, et son conseiller pour la sécurité, qui n'est autre que Philippe Legorjus, ancien commandant du GIGN. La détermination des terroristes est extrême. L'opération risque d'être très dure, aussi le commandant Favier ordonne-t-il au capitaine Tardy de constituer un troisième groupe à Satory, en battant le rappel des hommes en vacances, et de rejoindre. Une vingtaine de gendarmes-parachutistes de l'EPIGN, sont encore embarqués dans un *Transall* à destination de Marseille-Marignane. Le commandant Favier a maintenant 51 gendarmes avec lui.

## Le piège est en place

Alger, 1 h 30. L'Airbus d'Air France avec 172 otages (63 ont été libérés entre-temps), s'est envolé en direction de la France. Le gouvernement algérien, cédant aux pressions de Paris, a donné son accord.

D'emblée, Paris a pris les menaces des terroristes au sérieux, alors que les Algériens pensaient qu'ils bluffaient. A 21 h 31, les terroristes tuent le cuisinier de l'ambassade de France et jettent son corps sur le tarmac. Le ton monte très vite entre le Premier ministre français Balladur et le Président algérien. Zéroual donne finalement l'ordre de dégager les obstacles devant l'avion d'Air France. De son côté, le pilote a tout tenté pour convaincre les terroristes de s'envoler pour la France.

Les ordres d'Edouard Balladur sont très clairs : intervenir pour sauver les otages et mettre les terroristes hors d'état de nuire. Le commandant Favier peut ainsi établir son plan d'attaque. Au dernier moment, il faudra pourtant tout modifier et intervenir au plus vite.

A 3 h 12, lorsque l'Airbus atterrit à Marignane, les groupes d'intervention du

GIGN sont déjà en position derrière des bâtiments d'Eurocopter, et chacun espère que l'avion va se garer à l'endroit prévu... L'appareil suit la petite *Renault 4L* avec son gyrophare. Cinq minutes plus tard, le dialogue commence. Les terroristes exigent le nettoyage des toilettes, le plein d'eau et du kérosène. L'un des négociateurs du GIGN a pour mission, avec un autre, de se faire passer pour un adjoint du préfet, chargé de négocier avec les terroristes et le pilote.

Le jour vient de se lever ; dans l'*Airbus*, la tension monte et descend au gré du « jeu » des terroristes. Il faut gagner du temps, tel est l'ordre de Paris, et surtout de ne pas laisser l'avion redécoller. L'ordre d'assaut sera donné, dès que les conditions seront favorables. Les experts pensent que cet assaut aura lieu la nuit suivante, quand la fatigue aura eu raison des islamistes. Aus-si la cellule de commandement, les négociateurs cherchent à faire traîner les choses. L'une des difficultés des négociateurs sera le manque d'informations, car les Algériens ont caché une partie des données essentielles dont ils disposaient concernant les preneurs d'otages.

Le ravitaillement en eau potable demande presque une heure, les manutentionnaires ayant prétendu mentir d'approcher de l'avion. Ceux qui s'approchent, ce sont des hommes du GIGN, habillés comme

le personnel des pistes. Durant leur travail, ils constatent que les portes ne sont ni piégées ni bloquées. D'autres éléments parviennent à fixer des microphones sur les hublots et le fuselage, ce qui va permettre de suivre les mouvements des islamistes.

## Une bombe volante

Les « négociations » continuent jusqu'en milieu d'après-midi, lorsque les terroristes, dont un seul parle français, font remonter la tension. Ils exigent du carburant pour s'envoler vers Paris, considérant Marignane comme une escale technique imposée par le manque de carburant. La précision de leur demande, 22 tonnes de kérosène, fait craindre le pire. Il en faut 10 pour aller jusqu'à Paris, et il y en reste encore 4 dans les réservoirs. Deux hypothèses : soit il ne s'agit pas d'atterrir à Paris, mais de

s'envoler vers un pays moins hostile au Moyen-Orient, soit, beaucoup plus horrible, les terroristes veulent faire exploser l'avion en vol au-dessus de la capitale. Dans la matinée, un correspondant anonyme a téléphoné au consulat français d'Oran pour annoncer que l'avion « est une bombe volante destinée à exploser sur Paris ».

Le commandant de bord annonce : « Vous avez une heure et demie pour faire le plein, sinon ils libéreront des otages, mais peut-être pas dans l'état que vous espérez... » Plus tard, le commandant de l'*Airbus* transmet : « Ils n'ont rien à perdre. Ils sont décidés à mourir donc, si on ne satisfait pas leurs revendications, il n'y a aucun problème pour eux. Si vous saviez tout l'arsenal qu'il y a dans l'avion ! ». En effet, les terroristes disposent de deux *AK-47*, une *Uzi* et deux pistolets, un *Makarov* et un





*Glock*, avec plusieurs chargeurs, des grenades artisanales et des pains de plastic.

Après avoir reçu l'assurance qu'une conférence de presse va être organisée au pied de la passerelle, les terroristes libèrent deux otages, à condition que la passerelle soit enlevée. Dès qu'elle est dégagée, à 16 h 45, les deux réacteurs de l'*Airbus* sont mis en marche. Aussitôt le GIGN croit à un décollage et ordonne de faire barrer les pistes. Avant que les véhicules commencent à bouger, l'avion se dirige vers la tour de contrôle. La tension est maintenant extrême, car tout le dispositif d'intervention doit être modifié...

L'appareil a stoppé à moins de 100 mètres de l'aérogare. Dans l'avion, les terroristes paraissent très excités, et l'un d'eux commence à réciter un passage du Coran. « Quand j'ai entendu ces phrases, j'ai compris que c'était la fin », dira l'un des otages assis

dans les premiers rangs. La porte avant droite s'ouvre, tous redoutent qu'un otage ne soit encore abattu et jeté sur le tarmac comme à Alger. L'un des terroristes braque son arme, un *Makarov* et tire deux coups contre la tour. On sait qu'il y a deux terroristes à l'avant et deux à l'arrière. Il est 17h 05. Le Premier ministre, sans cesse tenu au courant, vient de confirmer l'ordre d'intervention.

Le commandant Favier a remanié son dispositif. Pendant que les 8 tireurs d'élite en tenue camouflée, prennent de nouvelles positions sur les toits des bâtiments, les 3 équipes d'intervention, respectivement de 8 et 10 gendarmes, se sont installés sur 3 escaliers mobiles fixés sur véhicule. Les 3 conducteurs appartiennent au GIGN.

Sur les marches, chacun se regarde et, pour la première fois avant une action, on se serre la main d'un escalier à l'autre. Même avec le casque et la vi-

sière blindé, rien qu'à la couleur ou la forme des yeux, on se reconnaît. Personne ne parle. Chaque équipe est commandée par son chef de groupe mais, parmi elles, il y a le commandant Favier, les capitaines Kim et Tardy.

## Bloqués dans le poste de pilotage

« Go ! » Les véhicules roulent de concert, pas très vite, car ils ne sont pas prévus pour faire mouvement avec l'escalier déployé. Ils arrivent par l'arrière de l'avion, là où la visibilité est la plus réduite. Manque de chance, l'un des terroristes se penche par la porte arrière gauche ouverte, et tire une première rafale, sans résultat. Moins de cinquante mètres ! La porte arrière se referme, les deux extrémistes courent à l'avant rejoindre leurs camarades qui couchent au sol l'équipage dans le poste de pilotage. Au même moment, les véhicules se séparent, deux vers les portes arrière droite et gauche, le dernier vers la porte avant droite. Celui-ci doit contourner l'aile, et les terroristes ont le temps de voir l'équipe approcher.

Dans l'avion, les otages tentent de se coucher. Les 7 gendarmes de l'équipe avant, dont le commandant Favier, bondissent et avalent les dernières marches, tandis que le premier ouvre la porte de tout son poids. Un gendarme plonge à l'intérieur, tandis que les terroristes tirent en rafales avec



leurs fusils d'assaut. Il est fauché par 5 balles, tandis qu'il réplique avec son revolver *MR73*. 2 coups et 2 silhouettes disparaissent, blessées. Les rafales des gendarmes, derrière lui, répondent. Un second gendarme prend un balles dans chaque jambe, mais continue à tirer avant de s'écrouler sur une passagère. Un troisième, puis un quatrième sont à leur tour touchés. Le commandant Favier, entré en sixième position, miraculeusement n'est pas blessé. Les balles passent à travers les cloisons en aggloméré, tandis que les terroristes tirent à bout de bras par la porte de la cabine. Un autre gendarme est atteint par une balle tirée à travers la paroi. La fumée et la pénombre gênent les gendarmes qui sont obligés de soulever par instant la visière blindée de leur casque d'intervention. Le copilote saute sur le tarmac. Seul le sang-froid des éléments d'appui évite qu'il ne soit touché

parce qu'ils l'auraient pris pour un terroriste.

Au même moment, à la porte arrière gauche, le groupe d'intervention, où se trouve le capitaine Tardy, fait irruption dans l'avion, en hurlant aux otages de se coucher. Cuisine, toilettes, placards sont fouillés, tandis que les gendarmes remontent les travées. Avec les torches fixées sur leurs *PM*, ils vérifient sommairement qu'aucun terroriste ne s'est glissé parmi les corps allongés. A l'avant, les tirs sont incessants, courtes rafales du GIGN pour empêcher les islamistes de bouger, et longues rafales des terroristes à travers les cloisons. Les deux éléments de tête du deuxième groupe sont touchés, un gendarme prend une rafale dans son gilet pare-balles.

Les premiers passagers sont évacués par les portes arrières par le troisième groupe, qui comprend le

capitaine Kim. 67 secondes après le début de l'assaut, les portes de secours droite et gauche sont ouvertes et les toboggans déployés. Les passagers y glissent, aussitôt récupérés par les éléments de l'EPIGN, 27 hommes, qui leur ordonnent de se coucher, les mains sur la tête.

A l'avant, la situation est bloquée, quand l'un des terroristes réussit à lancer une grenade dans la demi-obscureté. Explosion dans la carlingue qui renverse le commandant Favier ; un gendarme déjà blessé au bras et à l'épaule, reçoit des éclats dans le bas ventre et les jambes. Nouvelle explosion...

Pendant que le groupe avant parvient à fixer les terroristes dans la cabine de pilotage, les deux autres groupes avancent par bonds successifs, chaque binôme se postant aux zones-clés de l'appareil. 84 secondes après le début de l'assaut, le toboggan avant droit est activé avant de se dégonfler, déchiré par une rafale. Moins de 20 secondes plus tard, le toboggan avant droit est déployé, qui servira à un gendarme blessé à l'épaule et au dos. Celui-ci recevra ses premiers soins sous le feu par deux médecins du groupe.

L'un des gendarmes du groupe avant lance à la deuxième minute de l'assaut une première grenade aveuglante par le hublot et rate son coup. Elle explose sous le nez de l'appareil. 20 secondes plus tard, il en

lance une seconde qui déclenche dans le cockpit une aveuglante lumière, mais elle semble n'avoir aucun effet sur les terroristes, en état second, qui continuent à tirer. Un autre gendarme est blessé au sommet de l'escalier.

## Ordre de « Tir nourri »

En moins de quatre minutes, tous les passagers ont été évacués. Le groupe où se trouve le capitaine Kim opère sa jonction avec les gendarmes du groupe avant, dont la plupart sont blessés. Ces derniers leur hurlent, dans le bruit des rafales, qu'il faut des munitions et du matériel. Aussi le capitaine Kim court à l'arrière de l'appareil, dévalant la passerelle arrière pour réclamer aux équipes d'appui des fusils à pompe, un bouclier pare-balles, et des bonbonnes de gaz. Toutefois, sur le tarmac, Olivier Kim se rend compte que l'emploi de gaz gênera autant les gendarmes, car pour l'assaut, personne n'a pris son masque de protection pour ne pas s'encombrer.

Par radio, le commandant Favier donne alors l'ordre aux 8 tireurs d'élite d'ouvrir le feu sur cibles. Leurs armes « couvrent » tous les angles du cockpit. L'un des terroristes est tué net. 17 h 21, nouveaux tirs des *FR-F1*. Au total, les tireurs d'élite lâchent, sur ordre, entre 10 et 20 coups chacun. A l'avant de l'appareil, il faut impérativement épauler le premier groupe, aussi 4 GIGN remontent par la passerelle avant qui a servi à l'assaut. Le chef d'équipe monte, courbé, quand une rafale est tirée au juger par un islamiste. Le gendarme est projeté en arrière, car une balle vient de fracasser son *SIG P-228*, elle est rentrée sous le canon pour ressortir par le pontet. Son arme lui a sauvé la vie.

Au bout de 10 minutes, les tirs provenant des terroristes se font plus espacés. Les gendarmes estiment que 2 ou 3 d'entre eux sont morts. Toutefois, une grenade est encore lancée depuis le poste de pilotage dans la carlingue. Explosion et rafales du GIGN. Nouvelles minutes interminables. Un seul terroriste semble encore en vie. Nou-

velle intervention des tireurs d'élite. Le pare-brise de l'*Airbus* est percé par plus de 17 projectiles de 7,62 mm, groupés en fonction des tireurs. Silence. A la vingtième minute de l'assaut, une voix se fait entendre dans les haut-parleurs de la tour de contrôle : « Ici le commandant de bord, ne tirez plus, ils sont tous morts ! »

Le colonel Janvier répercute l'information au commandant Favier. Celui-ci, se méfiant d'une ultime ruse des islamistes, ordonne aux survivants de sortir les mains sur la tête. Le commandant et un steward sortent alors totalement hagards, enjambant les corps de terroristes. C'est fini, on comptera plus de 1500 coups tirés, ainsi qu'une dizaine de grenades.

17 h 35. Avec les sirènes des ambulances comme fond sonore, le commandant Favier envoie un message radio laconique à la tour de contrôle : « Opération terminée, pertes limitées ». La prise d'otages du vol d'*Air France 8969*, qui aura duré 54 heures, est terminée.

**E. M.**