

Extrait du Spyworld Actu

<https://www.spyworld-actu.com/spip.php?article4264>

# Avions de ligne : ils vont devenir des forteresses

- Terrorisme - International -



Date de mise en ligne : lundi 23 avril 2007

---

**Spyworld Actu**

---

### **Les nouvelles mesures de sécurité à l'aéroport vous exaspèrent ? Vous n'avez encore rien vu ! Bientôt, prendre l'avion reviendra à peu près à pénétrer dans le Q.G. de la CIA...**

C'est une conséquence méconnue des attentats du 11 septembre 2001 : de plus en plus de pilotes de compagnies américaines souffrent de calculs rénaux. Quel rapport ? En fait, les pauvres bougres ne peuvent désormais plus sortir de leur cockpit, en vol, sans suivre des procédures de sécurité hallucinantes. Alors pour s'épargner de barricader le poste de pilotage avec des chariots-repas, à chaque pause pipi, certains n'osent même plus boire... Tandis que les passagers, eux-mêmes, ont été privés à l'embarquement de leur bouteille d'eau. Excessif ? Sûrement. Mais tout cela n'était qu'une entrée en matière ! Car, vers 2010, les compagnies espèrent rendre leurs avions inattaquables. Au prix de mesures quasi militaires !

#### **Passés au peigne fin avant d'embarquer**

N'entre plus dans un avion qui veut. La preuve : depuis l'été dernier, à l'embarquement de l'aéroport Domodedovo de Moscou, les passagers jugés « suspects » sont passés au détecteur de mensonges ! Les services américains disposent, eux, sur chaque passager en partance vers les Etats-Unis, de 34 types de données tirés des dossiers de réservation : du numéro de téléphone à l'historique des voyages liés aux cartes de fidélité en passant par les prestations demandées à bord comme les repas casher ou hallal. Il semble que ce soit insuffisant.

Prochainement, les aéroports devraient installer des caméras à reconnaissance faciale afin de s'assurer que la personne qui s'est présentée au comptoir d'enregistrement correspond à celle montée à bord. En plus d'être reluqués, nous serons systématiquement reniflés avant l'embarquement ! Roissy a mis en test un « nez électronique » susceptible de détecter les composés volatils de base utilisés dans les explosifs connus à ce jour. Trente fois plus sensibles que l'odorat des chiens et beaucoup plus endurants, ces engins vont mettre des bataillons de toutous au chômage.

#### **Espionnés tout au long du vol**

Une nouvelle profession a vu le jour au sein de la compagnie américaine Jet Blue, celle de commandant de bord-vigile ! Depuis leur cockpit, ces pilotes polyvalents jettent un oeil attentif sur l'écran de contrôle relié au réseau de télésurveillance fixé sur les passagers. Objectif : démasquer d'éventuels terroristes à bord.

Les européens devraient bientôt suivre ce modèle, et pourront en plus écouter les conversations grâce à des micros soigneusement cachés. Par ailleurs, les informaticiens de l'université britannique de Reading, aidés de psychologues comportementalistes, planchent actuellement sur un logiciel de détection des comportements louches en vol. Les simulations effectuées à l'intérieur d'une cabine d'A380 devraient leur permettre de faire la différence entre nervosité normale et suspecte. Question : si un passager se rend trois fois par heure aux toilettes, comment alors distinguer le voyageur atteint de tourista du terroriste assemblant sa bombe ? En dernier recours, le commandant, seul maître à bord, devrait trancher. Et s'il ne se passe rien, il effacera les bandes, à la fin de chaque vol.

#### **Touches pas à mon manche à balai !**

Les cockpits protégés pour une lourde porte, verrouillée par un code d'accès et résistant au jet d'une grenade, seraient encore trop vulnérables. Une nouvelle tendance s'annonce : placer des lecteurs d'empreintes digitales sur

les manches à balai. Les pirates auront alors encore moins de chance de s'emparer des commandes ! En cas de détournement avéré, certaines compagnies imaginent qu'un ordinateur embarqué pourrait reprendre le contrôle de l'appareil et le poser sur l'aéroport le plus proche.

Reste une autre hypothèse : celle du pilote kamikaze ! Edward Lee, informaticien à l'université de Berkeley, propose d'insérer dans les logiciels de vol une fonctionnalité corrigeant la trajectoire de l'avion s'il plonge vers un endroit sensible, identifié par ses coordonnées GPS : centrales nucléaires, gratte-ciel, site des jeux Olympiques... Aucun pilote suicidaire, ni aucun hacker ne pourra reprendre le dessus ! Boeing s'est déclaré intéressé par ce bouclier informatique. Mais en attendant de profiter de cette débauche de technologies, la compagnie chinoise Sichuan Airlines a décidé de recruter 70 hôtesses maîtres dans l'art du kung-fu...

### **Mon avion, c'est du béton !**

Les terroristes sont prêts à se faire sauter en vol ? Qu'à cela ne tienne : les ingénieurs d'Airbus et Boeing réfléchissent à renforcer le fuselage de leurs appareils pour les rendre capables d'encaisser l'explosion d'une micro-bombe. Le contenu d'une moitié de paquet de cigarettes de certains explosifs suffirait aujourd'hui à fracturer une carlingue. Or, avec quelques soudures de plus et une paroi épaissie de 4 mm, un avion voit sa résistance à l'explosion multipliée par trois ! Et cela, sans alourdir l'appareil de plus d'une tonne. En faisant un petit effort supplémentaire, et en sécurisant les circuits électroniques vitaux, les chercheurs estiment qu'il serait même possible de construire des aéronefs 10 fois plus résistants aux attentats ! Les terroristes seront alors obligés de construire des bombes beaucoup plus grosses, donc plus facilement détectables.

### **Gare aux missiles !**

Depuis qu'en novembre 2002, un avion de ligne israélien partant de Mombasa (Kenya) a fait l'objet de deux tirs de missiles sol-air, la menace est prise très au sérieux. D'autant plus qu'environ 30 000 de ces engins portatifs et facilement maniables échapperaient à tout contrôle. Les syndicats de pilotes réclament à cor et à cris plus de protection, surtout au décollage et à l'atterrissage, moments où leur avion est particulièrement vulnérable. Ils vont être ravis : les autorités aéronautiques s'apprêtent à autoriser, dès cette année, l'utilisation d'un système anti-missile, baptisé Jeteye, à bord des avions de ligne civils ! En tests sur un Boeing 767, ce rayon laser, très énergétique, a démontré qu'il pouvait désintégrer le projectile avant qu'il ne touche l'avion. Seul hic : il en coûtera un million de dollars par appareil ! Les compagnies sont-elles prêtes à en payer le prix ?

### **Les bons côtés de la psychose**

Des épidémiologistes de l'université de Harvard ont mis en évidence que le brusque ralentissement du trafic aérien, suite au onze septembre, avait fortement freiné la propagation de la grippe cette année-là. Conclusion : la menace d'attentats aériens pourrait être la meilleure arme en cas de pandémie de grippe aviaire ! En même temps qu'elle réduit les émissions de gaz à effet de serre, dont les seuls avions contribuent à hauteur de 2,5 %.

### **Que risquent nos appareils électroniques ?**

A priori, pas grand-chose. Sachant qu'une batterie peut servir de détonateur, ils font certes l'objet d'une attention soutenue. Mais l'exposition aux ondes magnétiques des portiques de sécurité et des rayons X des tapis roulant n'est dommageable que dans certains cas très précis. Batteries de téléphones portables, MP3, appareils photos munis d'un stockage MicroDrive (mini-mémoire magnétique) et les ordinateurs portables supportent mal les ondes magnétiques des portiques. D'où l'intérêt de les placer sur le tapis roulant. Même les rayons X très puissants utilisés pour les bagages en soute ont peu de chances de traverser le blindage des ordinateurs. En revanche, les pellicules

photo professionnelles, d'une sensibilité de 800 ISO et plus peuvent être altérées.

### **La tour de contrôle est-elle à l'abri ?**

Mardi 14 septembre 2005, 17 heures. Les contrôleurs de la Côte Ouest des Etats-Unis perdent le contact avec 400 avions sous leur autorité. Un simple bug, effrayant, mais sans conséquence. Seulement, l'idée qu'un pirate informatique prenne le contrôle du trafic aérien français fait trembler tout le monde. Disons-le, cette éventualité est très improbable : les serveurs informatiques sont placés dans des salles à l'accès sévèrement protégé, et il existe de multiples systèmes de secours. Plutôt que de modifier des positions radars, il serait sans doute plus facile de transférer un mauvais numéro de piste à l'ordinateur de bord d'un avion ! Autre possibilité, moins cruelle : infiltrer le programme qui sert à donner les arrivées-départs ou celui qui indique les tapis de bagages...

*Post-scriptum :*

<http://www.reponseatout.com/article...>