

## Le portique de sécurité

Le passage sous les portiques de sécurité s'est tellement généralisé et banalisé que l'expression « faire sonner les portiques » s'est récemment répandue dans les milieux sportifs à propos d'une équipe rentrant médaillée d'un grand championnat. En dehors des aéroports, on en trouve désormais dans les prisons et les banques, dans des gares, des stations de métro, des établissements scolaires et universitaires, des hôpitaux, des administrations, des stades, des salles de spectacle, des garages, des sites touristiques ou des musées. Les trois quarts des écoles construites aux États-Unis dans les années 2000 étaient équipés de portiques détectant les métaux, de cartes magnétiques d'identification, de reconnaissance biométrique et de portes électroniques.

Avant de devenir presque un objet du quotidien, le portique est né de l'aviation et d'une incroyable période de détournements aériens obligeant les autorités à agir. Si les premiers détournements d'avion eurent lieu en 1930 et 1931 au Pérou, ceux-ci se multiplièrent dans les décennies 1960 et 1970. Entre 1969 et 1978, on en dénombre plus de 400. Pour le seul espace aérien étatsunien, on en compte 159 entre mai 1961 et la fin de 1972, dont la majorité entre 1968 et 1972. En 1969, il y en eut 87 dans le monde, soit un tous les quatre jours, dont 71 étaient en lien avec Cuba, qui accordait généralement l'asile politique aux pirates de l'air. Les détournements étaient tellement fréquents et relativement anodins que les Monty Python en firent un sketch. D'autant que, bientôt, le terrorisme s'en fit une arme. Du 6 au 9 septembre 1970 (Septembre noir), le Front populaire de libération de la Palestine détourna trois avions de compagnies occidentales vers une base aérienne désaffectée en Jordanie. Et en 1972, le massacre perpétré par l'Armée rouge japonaise à l'aéroport Lod de Tel Aviv, qui tua 26 personnes et en blessa 80, constitua un tournant. Aéroports et avions étaient des cibles idéales, maillons faibles d'un monde toujours plus mobile. Jusque-là, la sécurité aéroportuaire se limitait à la protection contre les délits conventionnels (vol, vandalisme, etc.), mais en devenant le support de crimes à motivation politique, l'aviation civile dut spectaculairement la renforcer. En 1974, les États-Unis promulguèrent ainsi l'Anti-Hijacking Act, tandis que la terrasse d'Orly-Sud était définitivement condamnée en 1975, à la suite d'une attaque au lance-roquettes contre un avion de la compagnie israélienne El Al.

Pour sa part, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) réagit avec trois conventions portant sur les « actes illicites contre l'aviation civile » : Tokyo (1963), La Haye (1970) et Montréal (1971). Le 17 juillet 1970, l'aéroport de la Nouvelle-Orléans fut le premier à utiliser des magnétomètres pour détecter les objets en métal. À partir du 5 janvier 1973, la Federal Aviation Administration (FAA) étatsunienne mit en œuvre un contrôle universel des passagers et des bagages. Elle faisait de cette manière face à l'évolution des pratiques terroristes, les détournements étant remplacés par des actes de sabotage perpétrés à l'aide d'explosifs cachés dans les soutes. L'OACI, à la fin des années 1990, recommanda alors d'essayer de détecter les engins explosifs dans tous les bagages et de clôturer les zones aéroportuaires. Tant d'efforts ne permirent pas d'éviter les attentats du 11 septembre 2001. Pour la première fois des avions civils chargés de passagers et de carburant étaient utilisés comme armes de destruction massive. Il fallut là encore changer en profondeur la manière de penser la sécurité du transport aérien. Il en résulta une intensification des procédures de sécurité avec des contrôles d'identité systématiques et des fouilles des passagers et des bagages beaucoup plus rigoureuses. Les équipements de détection devinrent plus

sophistiqués, le nombre d'agents de sécurité augmenta tout comme l'espace et le temps nécessaires à ces contrôles. Pour certains vols internationaux, il est nécessaire d'arriver trois heures à l'avance, voire plus.

Un luxe de précautions entoure désormais le voyage en avion : radioscopie et/ou reniflement par des chiens spécialisés des bagages, des ordinateurs, des colis et des effets personnels ; palpations de sécurité avec vérification au magnétomètre ; fouille manuelle des bagages de cabine. Chacun se dévoile partiellement devant le personnel de sécurité, mais aussi devant les autres passagers, en ôtant parfois sa ceinture, ses bijoux, sa montre, ses lunettes, ses chaussures, etc. Les sacs à main sont scrutés, certains sont vidés. Il faut aussi se délester des liquides et gels, comme le prouvent les poubelles remplies de bouteilles en deçà des portiques et les dernières gorgées précipitées d'une boisson que l'on ne pourra pas introduire dans la zone d'embarquement. Si les *kinetic elites* - les personnes qui voyagent régulièrement dans le monde entier pour affaires - n'échappent pas à ces contrôles, des parcours dédiés leur permettent d'éviter les files d'attente.

Les scanners corporels se sont répandus après le 11-Septembre. Ils sont devenus la norme dans les années 2010, à la suite d'une tentative d'attaque en 2009 par un Nigérian qui voulait faire exploser une bombe ~~détoner un engin explosif~~ sur un vol Amsterdam-Detroit peu avant l'atterrissage. L'aéroport d'Amsterdam-Schiphol était pourtant équipé depuis 2007 de ce type de dispositif. Les scanners corporels ont aujourd'hui pris la place des contrôles manuels, détecteurs de métaux et autres rayons X à très faible dose. Les liquides ont été presque entièrement interdits dans les cabines et un certain nombre d'articles – des coupe-ongles aux ciseaux – ont connu le même sort. Depuis la seconde moitié des années 2010, les scanners à ondes millimétriques dominent, tandis que la pandémie de la covid-19 a provoqué un usage accru du dépistage thermique, déjà utilisé lors de l'épidémie de grippe A (H1 N1) de 2009.

Le secteur de la sûreté et de la sécurité intérieure est devenu un énorme marché à l'échelle mondiale, dans lequel l'innovation et la recherche sont capitaux. En témoigne le succès du salon professionnel biennal Milipol, organisé à Paris Nord-Villepinte, qui réunit plus d'un millier d'exposants et des entreprises comme Safran, Thalès, Airbus, etc. Les technologies de la surveillance sont de plus en plus sophistiquées et efficaces. La Chine, qui se dit le pays le plus sûr du monde, compte des milliards de dispositifs de vidéosurveillance et de reconnaissance faciale. Ses entreprises dominent désormais le marché. Il suffit, pour accéder à une salle ou à sa résidence tout comme pour régler ses achats au supermarché de montrer son visage. Après le marquage judiciaire des temps anciens, le corps est redevenu un document permettant ou non l'accès, grâce aux empreintes digitales, à l'odeur, à la voix, à la démarche, à la pression sanguine, à la reconnaissance faciale, à l'iris ou à la rétine scrutés, scannés et enregistrés dans d'immenses bases de données. Le corps s'est mué en clé d'entrée dans le XXI<sup>e</sup> siècle, mais il peut se changer en verrou, avec le profilage à l'œuvre des individus.

Jean-Christophe Gay

Adey P., 2004, « Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance », *Environment and Planning A*, n° 8, p. 1365-1380.

Ball K., Haggerty K. et Lyon D. (ed.), 2012, *Routledge Handbook of Surveillance Studies*, Londres, Routledge, 437 p.

Depigny M., 2009, « Mobilité et infrastructures de transport : vers une institutionnalisation de la menace terroriste », in Flonneau M. et Guigueno V. (dir.), *De l'Histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 331 p., p. 189-200.

Gay J.-Ch., 2016, *L'Homme et les limites*, Paris, Economica, 236 p.

Monahan T. (dir.), 2006, *Surveillance and security: technological politics and power in everyday life*, New York-Londres, Routledge, 342 p.