

<https://www.amessi.org/Les-employes-devront-se-soumettre-a-des-machines-analysant-les-empreintes-digitales>



Les employés devront se soumettre à des machines analysant les empreintes digitales



- A SAVOIR
Date de mise en ligne : samedi 10 juillet 2004

Copyright © AMESSI.Org® Alternatives Médecines Évolutives Santé et
Sciences Innovantes ® - Tous droits réservés

James Bond et son cher Q n'ont qu'à bien se tenir. La reconnaissance par empreintes digitales n'est plus réservée à Scotland Yard ou à la fiction. Elle vient d'atterrir dans les aéroports parisiens. Les 90 000 personnes qui travaillent en « zone réservée » - salles d'embarquement, galeries de tri des bagages, aires de stationnement des avions, etc. - sont désormais concernées.

Contrôles. L'évolution, en terme de sécurité, est impressionnante. Depuis 2002, les personnels des aéroports d'Orly et de Roissy sont soumis à des contrôles croissants. Les cartes d'accès ont d'abord été révisées, l'occasion d'invalider quantité de badges d'anciens employés éparpillés dans la nature... Un hologramme a ensuite été intégré aux précieux sésames. Et maintenant une puce, contenant les caractéristiques d'une empreinte digitale, complète le tableau.

Sommaire

- [Dans les aéroports, la sécurité avec doigté](#)
- [Les employés devront se soumettre à des machines analysant les empreintes digitales.](#)

Dans les aéroports, la sécurité avec doigté

Les employés devront se soumettre à des machines analysant les empreintes digitales.

Par Mathieu DESLANDES

Des affiches détaillent la procédure : juste avant le passage sous les portiques, tout employé souhaitant pénétrer en zone réservée doit présenter son badge devant un lecteur et poser son index sur un capteur. Si les deux empreintes concordent, la voie est libre. Fini la fastidieuse présentation des papiers d'identité, l'opération ne dure que quelques secondes.

« Les employés ont compris qu'un accroissement de la sécurité était dans leur intérêt, argumente un porte-parole d'ADP (Aéroports de Paris). De plus, les données biométriques ne sont stockées que sur les badges de leurs propriétaires, il n'y a pas de fichier centralisé, pas de fliquage des heures de travail... On est loin de Big Brother. »

ADP a dépensé 3 millions d'euros pour s'équiper d'une centaine de machines de contrôle biométrique, « amorties en quatre ou cinq ans ». Si une norme internationale finissait par s'imposer, ADP pourrait donc renouveler son équipement sans états d'âme. Reste que « cette commande, de par son ampleur, est une première en Europe », indique-t-on chez Sagem, qui a remporté le marché. Et ce n'est qu'un début : les passagers devraient bientôt goûter, eux aussi, aux joies de la biométrie.

Simplicité. L'empreinte digitale l'a emporté, en tout cas, au bout de six mois de tests en 2002. Elle était en concurrence avec la reconnaissance par la forme de la main et par l'iris. « L'empreinte digitale était la technologie la plus simple, la plus fiable et la mieux connue », affirme Pierre Graff, le président d'ADP. La plus simple d'utilisation et la mieux connue, sans doute. La plus fiable, cela reste à voir. « Le contrôle de l'iris offre de meilleures garanties en matière de sécurité. On sait reproduire des empreintes sur des doigts en gélatine ou en plastique, rappelle Gérard Chollet, directeur de recherche au CNRS. Avec les yeux, c'est un peu plus dur. »

Vérification. Pour Gilles de Robien, ministre des Transports, qui testait le système mercredi à Orly, l'argument ne tient pas : « Une personne mal intentionnée peut toujours falsifier une empreinte, mais elle ne passera pas le contrôle. » Car « la machine de contrôle biométrique ne fonctionne pas seule, précise Pierre Graff. Un agent reste posté à côté pour vérifier que vous ne passez pas avec un doigt greffé... ou un moignon ».