

## Les leçons du vol 253 - L'attentat manqué et la menace terroriste

par Arnaud Palisson

Janvier 2010

---

Le 25 décembre 2009, peu avant midi (HNE) à bord du vol 253 de *Delta Airlines*, un homme a tenté de faire détoner une charge explosive, quelques minutes avant l'atterrissage à Détroit (Michigan). À bord de cet Airbus A330, se trouvaient 289 personnes.

L'explosif n'a pas détoné mais s'est enflammé. Un passager assis à proximité s'est alors jeté sur l'individu. Aidé de membres de l'équipage, il a maîtrisé le terroriste et éteint le feu.

Deux jours plus tard, Janet Napolitano, Secrétaire à la sécurité intérieure des États-Unis, déclarait sur CNN :

“ *One thing I'd like to point out is that the system worked. (...) The whole process of making sure that we **respond** properly, correctly and effectively went very smoothly.*<sup>1</sup>

Elle précisait le même jour sur la chaîne de télévision ABC :

“ *Now **once this incident occurred**, everything went according to clockwork.*<sup>2</sup>

Certes. Mais *quid* de l'efficacité du système **avant** l'attentat ? Mme Napolitano a bien été contrainte de reconnaître **explicitement** le lendemain que, en l'occurrence, le système n'avait pas fonctionné.<sup>3</sup> En revanche, elle a fait preuve d'un triomphalisme déplacé lorsqu'elle a déclaré, lors de l'interview de CNN :

“ *He [the terrorist] was stopped before any damage could be done.*

---

<sup>1</sup> D'aucuns, et non des moindres (<http://www.danielpipes.org/blog/2009/12/janet-napolitanos-mentality#continued>), y ont vu un aveuglement de l'administration américaine. En réalité, Mme Napolitano parlait du processus engagé après l'attentat. Ses propos ont clairement été sortis de leur contexte. <http://transcripts.cnn.com/TRANSCRIPTS/0912/27/sotu.01.html>).

<sup>2</sup> <http://abcnews.go.com/ThisWeek/week-transcript-napolitano-gibbs-mcconnell/story?id=9428037&page=2>

<sup>3</sup> <http://newsbusters.org/blogs/mark-finkelstein/2009/12/28/clueless-napolitano-now-concedes-system-failed-miserably> - Certains ([http://www.theregister.co.uk/2010/01/08/mutallab\\_comment/page3.html](http://www.theregister.co.uk/2010/01/08/mutallab_comment/page3.html)) ont ironisé en prétendant que le système, tel qu'il était conçu **avait** fonctionné. En effet, le processus mis en place avait été suivi à la lettre et aucune faute ne pouvait être imputé à quiconque dans la chaîne ; le problème étant que le système n'était pas conçu pour répondre à la menace. Mais c'est oublier que la menace en l'espèce avait déjà été déterminée depuis plusieurs années. Le système alors mis en place par la TSA était censé protéger les passagers de cette menace. On peut donc dire que le système n'a pas fonctionné.

Cet optimisme de façade cache évidemment un malaise bien plus profond au sein de la Sécurité intérieure étatsunienne en général et de sa sureté du transport aérien en particulier.



L'avion de la Delta (ex-Northwest) Airlines du vol NW 253

La tentative du 25 décembre pose un certain nombre de questions. À commencer par les circonstances de l'attentat du vol 253 et le contexte de la menace terroriste contre l'aviation civile.



Le terroriste du 25 décembre est un Nigérian de 23 ans, dénommé **Umar Farouk Abdul Mutallab**. Son coup d'éclat, bien que manqué, a bouleversé les états-majors politiques et les aéroports du monde entier.

Après avoir décrit le mode opératoire de l'attentat (1), on constate qu'il correspond à une menace déjà bien identifiée (2). Cette menace terroriste contre l'aviation civile – qui semble aujourd'hui manquer d'envergure – perdue toutefois dans les objectifs des organisations terroristes affiliées à Al-Qaeda (3). Une telle persévérance s'explique aisément, au vu de cet attentat qui, bien que manqué, n'en constitue pas moins une victoire pour les terroristes (4).

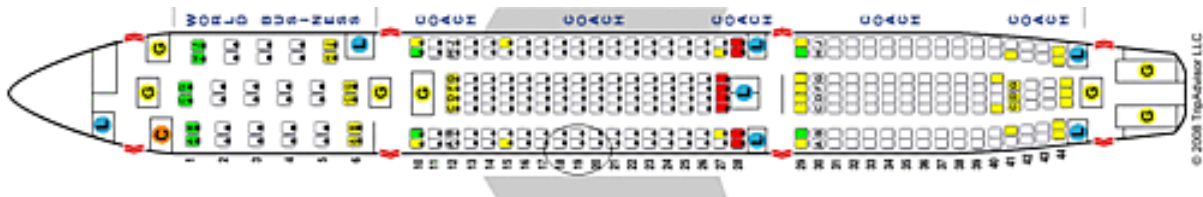
## 1 Mode opératoire

Abdul Mutallab avait commencé son périple aérien le 24 décembre, à Accra (Ghana), à destination de Lagos (Nigéria). De là, il s'envolait le lendemain pour Détroit, via Amsterdam (Pays-Bas). On sait que la bombe a été montée à bord à Lagos. On ignore en revanche s'il l'avait également avec lui dans l'avion d'Accra.

L'engin explosif improvisé qu'il a réussi à passer à bord de l'appareil était composé :

- d'une charge explosive de penthrite<sup>4</sup>, un explosif de type "plastique" de forte puissance, se présentant en l'espèce sous forme de poudre ; elle contenait également une part de peroxyde d'acétone<sup>5</sup>. Le tout était placé dans une fine pellicule de plastique souple.
- d'un détonateur sous forme liquide, en l'espèce de l'éthylène glycol ;
- d'une seringue permettant d'injecter le liquide détonateur dans la charge.

Lorsqu'il a acheté son billet, Abdul Mutallab a apparemment choisi son siège dans l'avion afin que l'explosion soit la plus dévastatrice possible : sur le bord de l'appareil, au niveau d'une aile.



Le siège 19A du Vol NW 253

La charge explosive était dissimulée dans une poche cousue dans le sous-vêtement du Nigérian, de sorte qu'elle soit placée sous ses testicules, de façon anatomique et donc difficile à détecter lors d'une palpation de sécurité.



L'explosif ne contenant **pas de métal**, le Nigérian a passé les portiques de sécurité sans déclencher d'alarme, ni à Lagos ni à Amsterdam. À l'aéroport nigérian, il a même passé avec succès un **contrôle secondaire avec palpation de sécurité**.

<sup>4</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Pentaerythritol\\_tetranitrate](http://en.wikipedia.org/wiki/Pentaerythritol_tetranitrate)

<sup>5</sup> Triacetone triperoxide ou TATP : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Peroxyde\\_d%27ac%C3%A9tone](http://fr.wikipedia.org/wiki/Peroxyde_d%27ac%C3%A9tone)

Durant le vol vers Détroit, Abdul Mutallab a passé 20 minutes dans les toilettes de l'appareil. C'est à cette occasion qu'il a extirpé la charge explosive, le détonateur et la seringue. En revenant à son siège, simulant un mal de ventre, il a recouvert ses jambes et son abdomen d'une couverture. À l'abri des regards, il a donc pu étaler sur ses cuisses la charge explosive. Puis il a injecté le liquide détonateur dans la poudre à l'aide de la seringue.

La charge n'a pas détoné mais s'est enflammée en faisant un bruit de pétard, preuve qu'une réaction chimique explosive a bien été initiée. Le feu a rapidement gagné les vêtements du terroriste, ainsi que la paroi interne de l'avion, au niveau de son siège.

Si l'on en croit les enquêteurs du FBI, c'est un dysfonctionnement providentiel du dispositif qui a sauvé les passagers. Toutefois, les experts en explosifs sont moins catégoriques. Certains<sup>6</sup> s'opposent sur l'ampleur des dégâts qu'aurait causé l'explosion<sup>7</sup>. D'autres estiment même que l'engin improvisé d'Abdul Mutallab n'avait quasiment aucune chance d'exploser<sup>8</sup>. En effet, aussi puissante soit-elle, la penthrite ne peut exploser que si elle est confinée. Cela permet en effet d'augmenter la pression de la charge et de déclencher une explosion. De fait, si Abdul Mutallab avait placé la poudre dans une boîte, placée sur la paroi interne de l'appareil, le résultat aurait été très différent.

À titre d'illustration, on trouvera sur Internet une vidéo montrant l'effet de l'explosion d'une masse de **50 g de penthrite**, placée dans un contenant fermé, attaché à un arbre.<sup>9</sup>

## **2 Une menace déjà identifiée**

L'attentat a été revendiqué par Al-Qaida dans la péninsule arabique, un groupe terroriste yéménite, en lien avec le réseau d'Oussama Ben Laden. Mais on est là très loin des attentats du 11-Septembre. À tel point que l'on peut se demander si un tel amateurisme de la part d'un séide d'Al-Qaida est concevable. D'aucuns, notamment au sein de la haute administration canadienne, estiment ainsi que l'attentat manqué n'aurait été qu'un *test-run*,<sup>10</sup> c'est à dire la répétition d'un attentat ultérieur véritablement destructeur.

---

<sup>6</sup> <http://www.detnews.com/article/20100115/METRO01/1150403/1409/METRO/Terrorists-keep-testing-ways-to-detonate-explosives-on-planes>

<sup>7</sup> <http://clivealive.truth.travel/2010/01/who-really-picked-seat-19a.html>

<sup>8</sup> [http://www.nrc.nl/international/article2446632.ece/Unused\\_body\\_scan\\_could\\_have\\_revealed\\_explosive\\_powder](http://www.nrc.nl/international/article2446632.ece/Unused_body_scan_could_have_revealed_explosive_powder)

<sup>9</sup> [http://www.youtube.com/watch?v=eZENvUVG6TE&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=eZENvUVG6TE&feature=player_embedded)

<sup>10</sup> <http://www.theglobeandmail.com/news/politics/bombing-attempt-was-a-test-run-ottawa-fears/article1429027/>

Nous ne souscrivons pas à cette vision des choses. En effet, le but d'un *test-run* en la matière est de déterminer :

- si l'on peut introduire l'explosif et le détonateur dans l'avion,
- si l'on peut les assembler,
- si l'on a l'**opportunité** de faire détoner l'engin improvisé.

En aucun cas il ne s'agit d'essayer de **faire** détoner l'engin. Sinon, ce ne serait pas une simple répétition, mais la générale ! Car si l'un des terroristes tente de faire exploser sa charge, tout en estimant qu'il ne causera pas de dégât, ses compagnons d'armes doivent s'attendre à ce que cela se remarque et que des mesures de sûreté soient prises pour empêcher qu'un tel attentat se reproduise. Du coup, le *test-run* ne présente plus aucun intérêt puisque les conditions du test n'auront plus rien à voir avec celles de l'attentat réel.

En revanche, nous estimons que l'attentat manqué du vol 253 pouvait très bien être le premier d'une **série**. Il faut se souvenir que les attaques simultanées et/ou successives sont la marque de la nébuleuse Al-Qaida et d'autres organisations terroristes islamistes<sup>11</sup>. On citera notamment :

- l'Opération *Bojinka* (1995),<sup>12</sup>
- les attentats du 11-Septembre (2001),
- les attentats de Madrid (2004),<sup>13</sup>
- les attentats de Londres (2005),<sup>14</sup>
- les attentats projetés contre des lignes aériennes transatlantiques (2006).<sup>15</sup>

Mais surtout, l'attaque d'Abdul Mutallab n'était pas inédite. En effet, des modes opératoires similaires (voire très similaires) ont déjà été relevés. Pour la plupart, il s'agissait de véritables attentats manqués.

---

<sup>11</sup> C'est précisément pour cette raison que fut prise très au sérieux [l'information](#) selon laquelle un autre Nigérian avait été appréhendé, le **26 décembre**, dans un avion de la **même compagnie**, sur le **même vol 253**, pour avoir passé 20 minutes dans les toilettes de l'avion, en raison d'un mal de ventre.

<sup>12</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Bojinka\\_plot](http://en.wikipedia.org/wiki/Bojinka_plot)

<sup>13</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Madrid\\_bombings](http://en.wikipedia.org/wiki/Madrid_bombings)

<sup>14</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/7\\_July\\_2005\\_London\\_bombings](http://en.wikipedia.org/wiki/7_July_2005_London_bombings)

<sup>15</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/2006\\_transatlantic\\_aircraft\\_plot](http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot)

## 2.1 Le cas Richard Reid



Le 21 décembre 2001, le Britannique **Richard Reid** tentait de faire exploser le vol 63 d'*American Airlines* entre Paris et New-York, en allumant le lacet de sa chaussure. Le lacet était en fait une mèche reliée à une charge explosive dissimulée dans la semelle. Il y avait là **50 g de penthrite**. Par ailleurs, Richard Reid avait **choisi son siège de la même façon** que le fera Abdul Mutallab : contre la paroi gauche du fuselage, au-dessus de l'aile, afin de maximiser les dégâts de l'explosion.<sup>16</sup>

Déjà dans cette affaire, c'étaient la présence d'esprit de passagers et du personnel de bord et surtout le caractère très improvisé de l'engin qui avaient eu raison du terroriste. En effet, ces jours-là, il avait plu sur Paris et l'humidité avait imbibé le lacet, rendant son allumage problématique.

On le voit, la menace était dès lors identifiée. Mais au lieu de chercher de la penthrite dissimulée sur les passagers, on a adopté la mesure de sureté la plus décriée des dix dernières années : les chaussures des passagers passées aux rayons X. Comme dit le proverbe chinois :

“ *Quand le doigt montre la lune, l'idiot regarde le doigt.* ”

## 2.2 Le cas Abu al-Khair

Le 28 août 2009, un certain **Abdullah Hassan Tali Assiri (alias Abu al-Khair)** a attenté à la vie du prince Mohammed bin Nayef, responsable saoudien de la lutte antiterroriste, en se faisant exploser dans le bureau de celui-ci. Certes, l'attentat n'a pas eu lieu dans un avion. Mais le terroriste, prétendant être un repent, avait été conduit à Riyad à bord de l'avion personnel du prince. Abu al-Khair avait passé avec succès le contrôle pré-embarquement de **deux** aéroports, bien qu'il ait été en tout temps porteur de la bombe. Conduit dans le



<sup>16</sup> Il s'agissait également du siège 19A, pure coïncidence car l'avion de Richard Reid était un Boeing 767 et celui d'Abdul Mutallab un Airbus A330.

bureau du prince et parvenu à immédiate proximité de sa cible, le terroriste a fait détoner la charge par la voie des ondes, à l'aide de son téléphone portable. Le terroriste a été tué mais le prince saoudien n'a eu que des blessures superficielles. Mais déjà dans cette affaire, on constate que :

- la charge explosive était **100 g de penthrite** ; on voit ci-dessus Abu al-Khair tenir la bombe qu'il fera exploser à proximité du prince saoudien.
- elle était dissimulée dans une **poche cousue dans le sous-vêtement** du terroriste (et non cachée dans son rectum comme on l'a cru dans un premier temps) ;
- l'engin explosif avait également été préparé par ***Al-Qaida dans la péninsule arabique***.

### **2.3 Le cas de Mogadiscio**

Le 13 novembre 2009, à l'aéroport de Mogadiscio (Somalie), un Somalien a tenté de monter à bord d'un avion de ligne avec, dans son bagage de cabine :

- 1 kg d'une **poudre chimique** vert clair, sentant fortement l'ammoniac,
- une bouteille de shampoing contenant un **liquide acide** noir,
- une **seringue**.<sup>17</sup>

L'homme était le dernier passager à se présenter pour embarquer sur le vol. Lorsque les agents de sécurité ont découvert ces éléments, il a tenté de les soudoyer. L'homme devait voyager de Mogadiscio à Hargeisa (Somalie), puis Djibouti (Éthiopie), puis Dubaï (Émirats Arabes Unis).

Bien que la véritable nature de ces produits n'ait pas encore été rendue publique, deux officiels des Nations Unies ont déclaré que ces éléments auraient été susceptibles de produire une explosion à bord de l'appareil.

On peut relever que la poudre suspecte se trouvait dans un sac plastique transparent, placé à même dans le bagage de cabine du passager somalien. Mais il ne s'agissait vraisemblablement pas de penthrite, laquelle est inodore. Malgré cela, la corrélation avec l'attentat d'Abdul Mutallab est évidente. Tant qu'à parler de *test-run*, ce serait bien plutôt du côté de cet incident de Mogadiscio qu'il faudrait regarder.

---

<sup>17</sup> <http://www.washingtontimes.com/news/2009/dec/30/somali-arrested-airport-chemicals-syringe/>



### **3 Des attentats moindres, mais toujours des attentats**

L'attentat manqué d'Abdul Mutallab nous dit clairement au moins deux choses sur les terroristes affiliés à Al-Qaeda qui frappent en Occident.

En premier lieu, **ils continuent de s'intéresser à la penthrite**. Cet explosif plastique présente en effet pour eux l'intérêt d'être stable, mais aussi puissant, donc efficace avec une masse réduite.

En outre, **ils accordent toujours une grande attention à l'aviation civile**. Et pour Al-Qaida de la péninsule arabique, cet intérêt est même récent. En s'attaquant à un avion de ligne américain en partance pour les États-Unis, le groupe terroriste yéménite cherche à accroître sa visibilité au sein du  *jihad global* .

Cet intérêt constant (voire croissant) pour l'aviation civile peut paraître paradoxal. En effet, la capacité d'action du terrorisme aérien s'est aujourd'hui considérablement amenuisée. Les actions de grande envergure sont de plus en plus difficiles à mener, pour deux raisons :

- **une surveillance accrue des cellules terroristes** par les services de renseignement. Plus le projet implique de personnes, plus longtemps dure sa préparation, et plus grand est le risque de voir ce plan éventé par les forces de l'ordre. En conséquence, on connaît aujourd'hui surtout des actions individuelles, menées par des personnes peu préparées et peu encadrées. Ainsi, selon le FBI, Abdul Mutallab aurait passé un mois au Yémen, notamment pour s'entraîner à faire détoner la bombe et à tromper les systèmes de sûreté des aéroports. Il y aurait été rejoint par un Saoudien spécialisé dans la construction d'engins explosifs. Mais c'est bel et bien seul qu'il est monté dans l'avion, avec un système explosif peu performant. On est bien loin des groupes structurés comme celui responsable des attentats du 11-Septembre.
- **des mesures de sûreté aux aéroports de plus en plus drastiques**. Elles limitent la qualité et la quantité des explosifs que les terroristes peuvent faire monter à bord des avions.

Mais ce manque d'envergure ne semble pourtant pas gêner outre mesure les terroristes qui continuent de s'attaquer à l'aviation civile. En effet, ils persistent à considérer qu'une explosion modérée bien placée à bord d'un avion volant à 10 km d'altitude est susceptible de tuer bien plus de personnes qu'une explosion de forte puissance dans un train ou un centre commercial. Par ailleurs, le nombre colossal de vols domestiques ou internationaux constitue autant de points d'entrée dans le système de l'aviation civile. Enfin, un attentat contre un aéronef renvoie à la population occidentale le reflet de son extrême vulnérabilité, malgré toutes les mesures de sûreté déployées dans le secteur de l'aviation civile.



Il reste encore des failles dans le système de sûreté de l'aviation civile et les terroristes ont une grande latitude (et le temps) pour les étudier et les exploiter. Après tout, se disent-ils, un de ces attentats artisanaux finira bien par fonctionner. Et s'il faut en croire le FBI, Abdul Mutallab aurait avoué qu'Al-Qaida dans la péninsule arabique avait recruté et formé, en même temps que lui, une vingtaine de terroristes-suicide<sup>18</sup>. *1<sup>st</sup> down, 20 to go*.

Mais même raté, l'attentat du 25 décembre dernier n'en demeure pas moins une victoire pour les terroristes.

#### 4 Un succès pour les terroristes

Le terrorisme peut être défini comme *un ensemble d'actes commis contre des biens ou des personnes, le plus souvent des civils, dans le but de créer un climat d'insécurité ou de semer la terreur, par la violence ou l'intimidation*. Cela peut paraître évident, mais nous le rappelleront quand même : le **but** du terrorisme est de terroriser la population. Tuer un maximum de personnes n'est qu'un **moyen** d'atteindre ce but.

Dès lors, qu'un attentat soit réussi ou manqué, le but des terroristes est atteint si la population en ressent un fort sentiment d'insécurité. Et c'est précisément ce que l'on perçoit aujourd'hui dans la population américaine. Ce sentiment n'est pas directement lié à l'attentat lui-même, mais plutôt à l'extrême couverture politico-médiatique de cet événement.

Or, le 28 décembre dernier, M. Jean-Pierre Filiu, professeur à l'École des Sciences politiques, titulaire de la chaire Moyen-Orient et auteur du livre *Les neuf vies d'Al-Qaida* (éd. Fayard) était interviewé par le quotidien français *Le Figaro*.<sup>19</sup> À la question *Faut-il s'attendre à une revendication qui confirme l'appartenance d'Abdulmutallab à Al-Qaida ?*, il répondait :

“ J'en doute. *Al-Qaida ne revendique jamais ses échecs.* ”



<sup>18</sup> <http://www.independent.co.uk/news/world/middle-east/algaida-trains-20-more-plane-bombers-1863279.html>

<sup>19</sup> <http://www.lefigaro.fr/international/2009/12/28/01003-20091228ARTFIG00277-al-qaida-est-aux-abois-.php>

Pourtant, le même jour, *Al-Qaida dans la péninsule arabique* revendiquait l'attentat manqué<sup>20</sup> (une revendication que les enquêteurs estiment fondée<sup>21</sup>). Mieux encore : le 24 janvier dernier, **Oussama Ben Laden** se fendait d'un message audio outrageusement opportuniste<sup>22</sup> dans lequel il reprenait l'attentat manqué à son compte.<sup>23</sup>

Pourquoi Al-Qaida revendique-t-elle un attentat manqué ? Parce que **ce n'est pas un échec**. Certes, si l'avion avait explosé, tuant près de 300 personnes, le message aurait été plus fort. Mais le drame n'a même pas été nécessaire : depuis un mois, les milieux politiques et médiatiques décrivent par le menu un système de sureté considérablement défaillant. Les pouvoirs publics ont alors réagi dans de telles (dis)proportions que la population civile a toutes les raisons de se sentir pour le moins en grande insécurité dans un avion de ligne.

Ainsi, à la veille de l'attentat, l'opinion publique rejetait majoritairement les nouveaux scanners qui "déshabillent". Mais aujourd'hui, les Européens<sup>24</sup> les considèrent acceptables<sup>25</sup> « pour des raisons de sécurité ». *Idem* au Canada.<sup>26</sup> Sans parler des États-Unis.

Dès lors, **comment considérer que le but des terroristes n'est pas atteint ?**

*Cet article est conforme à la nouvelle orthographe.*

---

<sup>20</sup> <http://www.foxnews.com/story/0,2933,581307,00.html>

<sup>21</sup> <http://abcnews.go.com/Blotter/northwest-bomb-plot-planned-al-qaeda-yemen/story?id=9426085&page=1>

<sup>22</sup> [http://www.stratfor.com/weekly/20100127\\_taking\\_credit\\_failure](http://www.stratfor.com/weekly/20100127_taking_credit_failure)

<sup>23</sup> <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/middleeast/qatar/7066737/Osama-bin-Laden-claims-credit-for-Detroit-terror-attack.html>

<sup>24</sup> <http://www.leparisien.fr/faits-divers/securite-les-scanners-corporels-arrivent-dans-les-aeroports-03-01-2010-763711.php>

<sup>25</sup> <http://www.lematin.ch/node/217428>

<sup>26</sup> <http://www.google.com/hostednews/canadianpress/article/ALEqM5jjicylyb9rNvoviVrFFP-9u2eaw8A>