

Plus de 57 millions de comptes Uber ont été piratés, mais le risque pour les usagers est minime

Un piratage de grande envergure

« RACHEL RICHTERICH

Piratage » Le butin est de taille: les pirates ont mis la main sur les données de 57 millions d'utilisateurs. «C'est un grand hack!», lance d'emblée Steven Meyer, spécialiste en sécurité informatique. S'il paraît mince, comparé aux trois milliards de comptes Yahoo! piratés en 2013, «la grande différence, c'est que cette fois, les hackers ont eu accès non seulement aux noms et adresses électroniques, mais aussi aux numéros de téléphone portable» des usagers de la plateforme de transport.



«Ce qui serait honteux serait d'essayer de cacher un cas de piratage»

Steven Meyer

Posséder ces données offre aux pirates informatiques un potentiel de nuisance considérable, selon l'expert, qui dirige le fournisseur de solutions en cybersécurité ZENData. Connaître le numéro de téléphone d'une cible simplifie grandement les attaques sur les systèmes d'authentification par SMS.

Pas cher payé

Cela représente en outre un marché d'individus pour des tentatives d'hameçonnage, «avec l'avantage pour les hackers de savoir que ce sont des utilisateurs d'Uber et de se faire passer pour l'entreprise,



Uber vient de révéler avoir payé une rançon pour que deux hackers détruisent les données piratées de 57 millions de ses utilisateurs, passagers et chauffeurs. Keystone

lorsqu'ils réclament des informations». Sans oublier la dimension internationale que revêt ce vol.

Pourtant, dans ce cas précis, les risques pour l'utilisateur sont faibles. D'abord parce que tout porte à croire que les hackers sont plutôt des opportunistes, qui n'appartiennent vraisemblablement pas au crime organisé, selon Steven Meyer. «En témoigne la rançon de 100 000 dollars payée par Uber pour récupérer ces données, qui est en dessous de ce qu'ils auraient pu obtenir.»

Et quand le nouveau patron d'Uber, Dara Khosrowshahi, assure avoir obtenu de la part des hackers «l'assurance que les données collectées seraient détruites», on peut le croire, selon Steven Meyer, dont l'entreprise surveille ce qui se passe sur le darkweb – la face cachée d'internet qui échappe aux moteurs de recherche, repaire des mal-faiteurs de la Toile. «Nous n'avons rien vu passer.» Idem quand M. Khosrowshahi affirme que les pirates n'ont pas eu accès aux numéros de cartes de crédit des utilisateurs. «Ces

données sont gérées par une interface financière séparée», explique le spécialiste.

Ces propos sont d'autant plus crédibles qu'en révélant cette affaire dont il dit avoir eu connaissance «récemment» et en critiquant au passage le fait qu'elle n'a pas été communiquée plus tôt, Dara Khosrowshahi confirme sa démarche, qui vise à davantage de transparence. Il prend ainsi le contre-pied de son prédécesseur, Travis Kalanick, dont les pratiques peu éthiques ont entraîné des crises à répétition au sein de l'entreprise qui

l'ont finalement poussé vers la sortie. «S'il s'avérait qu'il n'a été qu'à moitié transparent, il aurait du mal à s'en relever», estime Steven Meyer.

Informé le développeur

L'expert plaide d'ailleurs pour que toutes les entreprises fassent preuve de la même transparence en la matière. «Tout le monde peut se faire hacker, il n'y a rien de honteux à cela. Ce qui est honteux c'est d'essayer de le cacher.» Une meilleure communication permettrait en revanche de limiter

les piratages, qui sont souvent dus à une méconnaissance des risques, selon l'expert. «C'est comme si l'on engageait des maîtres-nageurs qui savent très bien nager, mais ne savent pas prodiguer un massage cardiaque», compare Steven Meyer. Dans le cas d'Uber, les pirates ont eu accès aux données des utilisateurs en raison d'une erreur commise par les développeurs de la plateforme, qui ont mal protégé leurs codes d'accès. S'ils avaient été mieux sensibilisés, le casse aurait peut-être été évité. »

Vitol parle de quitter la Suisse

Matières premières » Vitol, dont le siège est à Genève, évoque un risque réel de quitter la Suisse face à un possible durcissement réglementaire. Le groupe de négoce pétrolier s'inquiète également des atteintes injustifiées à sa réputation, en lien avec les Paradise Papers.

«Nous n'avons pas besoin d'être en Suisse pour nos affaires. Il est aisé pour un groupe global comme Vitol de transférer ses activités et donc ses collaborateurs dans ses bureaux en Europe, en Asie ou aux États-Unis», a relevé hier le directeur Gérard Delsad, dans une interview accordée à L'Agefi.

Un départ immédiat n'est toutefois pas à l'ordre du jour pour les 185 employés genevois du groupe, qui devraient emménager d'ici à fin 2018 dans

de nouveaux locaux place des Bergues, avec un bail pour dix ans. «Nous n'avons aucun regret. Il n'y a pas de plan de départ immédiat», assure M. Delsad.

«Si la Suisse ne veut plus de négoce des matières premières, nous en prendrons acte», avertit toutefois le dirigeant, qui exprime son besoin de pouvoir continuer à travailler dans un environnement serein et stable. A ce titre, le groupe est dans l'expectative face à un possible contre-projet à l'initiative sur les multinationales responsables.

Ce texte veut obliger les sociétés sises en Suisse à examiner régulièrement les conséquences de leur activité sur les droits de l'homme et l'environnement. »

ATS

BANQUES

DÉBUTS DE MISÈRE

Démarrer dans la banque après la crise de 1929, c'était la misère. C'est ce que raconte Jean-Pierre, un Yverdonnois centenaire, dont la journaliste Emilie Gasc dresse le portrait aujourd'hui pour sa centième chronique radio *Humans of Switzerland* sur RTS La Première. RR

COMMERCE

RECORD POUR L'ÉQUITABLE

Le succès des produits issus du commerce équitable ne se dément pas en Suisse. L'an dernier, ceux-ci ont généré un chiffre d'affaires record de 664,8 millions de francs, 16% de plus qu'une année auparavant. La croissance a principalement été portée par les ventes de fruits frais. ATS

Les Suisses pas convaincus

Voitures autonomes » La conduite autonome ne convainc qu'un Suisse sur quatre.

L'assistance technique pour la conduite d'un véhicule est très bien acceptée par la population suisse, selon une enquête. En revanche, seuls 25% des sondés approuvent les véhicules autonomes sans intervention, du moins temporairement, d'un conducteur.

Voitures autopilotées qui se garent toutes seules, systèmes intelligents de régulation du trafic: les Suisses ne sont pas vraiment prêts pour de telles solutions de mobilité futuristes. C'est ce que montre l'étude mandatée par l'Association suisse des télécommunications (asut) et publiée hier.

Le sondage, le premier en la matière, fait la distinction entre conduite assistée et entièrement autonome. C'est-à-dire entre les véhicules automatiques où le conducteur reste dans l'habitacle et peut intervenir à tout moment d'une part, et les véhicules autonomes où l'intervention du conducteur n'est plus nécessaire et qui peuvent faire des trajets à vide.

La voiture entièrement autonome, encore méconnue, suscite des «craintes diffuses», constate l'asut. Si les répondants s'avèrent plutôt favorables à l'utilisation de cette technologie à des fins publiques, ils doutent en revanche de sa valeur ajoutée à des fins privées. Ainsi, la majorité des personnes

interrogées estime qu'une amélioration des transports publics dans les villes (telle que des navettes urbaines) et dans les régions périphériques (telle que des minibus dans les zones rurales) serait judicieuse. Elle est moins emballée par l'idée de services partagés ou de bus scolaires sans pilote au volant.

Le principal avantage de la voiture autonome serait, selon les résultats de l'enquête, la mobilité des personnes âgées. En revanche, les pendulaires se déplaçant en transports publics pour pouvoir travailler pendant le trajet risquent de recourir davantage aux véhicules autonomes à l'avenir. Pour ses promoteurs, le véhicule autopiloté est censé contribuer à éviter une paralysie du trafic. » ATS