



No return

Instruments de bord dans le cockpit d'un B 777

Le 15 juin 2014

« Qu'il serait doux de voir le soleil de profil. »

Jean Baudrillard, *Cool Memories*, 1995.

Rien, pas d'éléments nouveaux pour relancer les recherches. Sidérés, les médias ont dû se détourner du récit de la disparition, resté jusqu'à présent sans conclusion, du Boeing 777 de la Malaysia Airlines.

L'événement avait eu un retentissement et une couverture planétaires. Le centre de gravité du monde s'était déplacé vers la région Asie-Pacifique. Les internautes de tous les pays se réunissaient par millions pour scruter l'Océan sur le web, collecter les données, échanger, partager, suggérer. Des rumeurs avaient circulé. De gros porteurs avaient volé à basse altitude et tourné dans le ciel. Des *people* apportaient leur point de vue et les imaginaires avaient été d'autant plus débridés que la catastrophe avait fait émerger une géographie inhabituelle, des îles inconnues, des pics, des creux, des jungles avec, pour accueillir et dissimuler l'avion – un appareil de 300 tonnes d'une longueur de 75 mètres –, des pistes américaines désaffectées, reliquats de la guerre du Pacifique.

Une kyrielle d'experts américains, australiens, chinois – certains autoproclamés – avaient été mobilisés pour expliquer, évaluer, spéculer. Il s'agissait de convaincre qu'aucun scénario ne serait exclu, que l'énigme, tôt ou tard, serait résolue, que toutes les opérations seraient financées, quel que soit le montant de la facture. Mais, pour commencer, encore fallait-il délimiter les zones de recherche. Comment y parvenir en l'absence d'indices ?

Les six pays les plus développés avaient dirigé sur les zones à scruter des avions de reconnaissance, des navires patrouilleurs et, pour identifier des débris, récupérer les boîtes noires, leurs sondes, robots, sonars. Même les régions les moins fréquentées, connues pour leurs vents violents, leurs pluies diluviennes, entre les montagnes les plus hautes (l'Himalaya) et les failles océaniques les plus profondes, avaient été livrées aux investigations. Jamais la planète n'était apparue aussi intensément comme un espace globalisé sur lequel le soleil ne se couche jamais.

Même si aujourd'hui le mystère du vol MH370 de la Malaysia Airlines s'éloigne, les médias continuent d'envoyer périodiquement de discrets signaux. J'apprenais ainsi récemment par la presse que le parquet de Paris avait ouvert, contre la Malaysia Airlines – compagnie réputée sérieuse –, une information judiciaire au motif que quatre Français se trouvaient parmi les 239 personnes disparues. Peu après, la Malaisie faisait savoir qu'elle allait accueillir Feng Y et Fu Wa, deux pandas, Phoenix et Chanceux, dont le prêt par la Chine avait été retardé. Pékin avait en effet reproché à Kuala Lumpur d'avoir mal géré la disparition du vol MH370 dont les passagers étaient aux deux tiers chinois.

Pendant que j'écris ces lignes, on m'annonce que l'avion disparu le 8 mars n'était pas là où l'on pensait ! Non ! Il ne s'est pas abîmé à l'écart des routes maritimes, dans le sud de l'Océan Indien. Les sons détectés ne provenaient pas des boîtes noires du Boeing 777. C'étaient des artefacts acoustiques. C'est le bateau qui guidait le robot sous-marin muni de la sonde qui les a produits. Tout était donc à refaire. L'enquête allait entrer dans une nouvelle phase, on définirait une nouvelle zone de recherche, encore plus étendue. Des robots, encore plus sophistiqués, iraient cartographier quelque 60 000 km² de fonds marins inexplorés.

Décidément, moi aussi, j'allais en reprendre pour sept ans ! J'imagine les prochains gros titres des journaux. Tant que l'énigme de la disparition de ce Boeing 777 d'une compagnie asiatique ne sera pas élucidée, l'appareil tournera tel un avion fantôme, enfermé dans une boucle temporelle. D'ailleurs un soir, dans un bar, sur l'écran d'une télé que personne ne regardait, allumée du lever au coucher du jour, j'ai cru voir se glisser parmi les nuages, sur fond d'un fourmillement effervescent de grains brillants, ce vaisseau de l'espace que bien entendu je n'ai jamais vu mais dont je me souviens. Il s'agissait d'une image qui, dans la culture japonaise, était celle du « monde flottant ».

Tous ceux qui, ce 8 mars, attendaient à Pékin l'arrivée du vol MH370, identifiant avec une angoisse croissante sur le tableau du terminal le mot « retard », toutes ces familles, bientôt endeuillées, allaient être habités par leurs proches. Mais où seraient-ils ? Où sont les morts ? Où les situer ? Réponse de Kenzaburô Ôé : dans les nuages. Là où ils ne sont plus tout à fait de ce monde ni tout à fait de l'autre. Dans une région transparente où le sang n'existe pas, où le temps cesse de calculer. « À cent mètres au-dessus de nous, sereinement lumineux, un peu comme les amibes sous le microscope. » Encore faut-il, pour les apercevoir, acquérir d'autres yeux, d'autres oreilles.

Je n'ai pas participé aux recherches, à l'œuvre collaborative internationale, non. Je n'ai ni collecté de données, ni visualisé des images satellites, ni scruté l'Océan, ni survolé les capitales. J'ai simplement été le spectateur impuissant d'un drame que je ne suis pas prêt d'oublier. Il m'arrive de penser aux derniers regards, à la panique qui saisit les passagers, aux minutes qui les séparent de la mort. Leur détresse, comment la regarder en face ? Ne rien pouvoir faire, n'avoir rien sur quoi crisper la main ! J'entrevois une trouée, elle aspire les victimes, elle les avale, elle les emporte dans l'abîme et les disloque, les disperse. J'entends mon père qui répétait souvent, jadis : « Die Luft hat keine Balken ! ». Pas de poutres dans l'air pour se cramponner ! Mais l'avion a peut-être touché l'eau, il a pu ne pas se désintégrer mais couler ? Bénéficiaire de quelques minutes de survie avant que l'eau n'entre dans l'appareil ? Et puis il y avait les parents, les amis qui attendaient au sol. Le recueillement, les prières, les colères. Jamais un « no return » n'a succédé au mot « retard » sur l'écran des arrivées de l'aéroport de Pékin.

J'ai refait dans ma tête l'itinéraire du Boeing 777, un des appareils les plus fiables, les plus sains, les plus intelligents. C'est une Rolls pour les pilotes. Ce qui m'intrigue, c'est cette bifurcation soudaine, ce changement de cap. Je m'interroge, je n'arrête pas d'y penser. Un vol de routine, puis, au tiers de sa route, l'avion qui dévie. Il devait laisser sur sa droite l'ancienne Saïgon. Les contrôleurs attendent l'appel. Il ne viendra pas.

Je relis les comptes rendus : ils sont sans équivoque. L'avion a changé délibérément de direction, la communication a été volontairement désactivée. C'est le *New York Times* qui a trouvé la formule : ce Boeing 777, en échappant au traçage électronique pour piquer plein sud, c'était « comme si l'espace aérien lui appartenait ! » Un pilote qui s'affranchit de son plan de vol, oubliant sa destination, d'où il est parti, et même sa vitesse, son altitude, son immatriculation ! Le ciel lui appartient. Jusqu'au crash, quand le carburant est épuisé : sept heures de vol, d'après les experts !

Quel échec pour le nouvel ordre planétaire ! Comment ? À l'heure de l'hyper-surveillance globalisée, où l'immensité du ciel, jour et nuit, dans les moindres replis, au même titre que le sol, les cœurs, les émotions, les cerveaux sont contrôlés, quadrillés, espionnés, un Boeing de la Malaysia Airlines aurait trouvé, un 8 mars, le passage dérobé pour échapper à l'étreinte électronique, se réfugier dans une zone blanche, disparaître dans un angle mort ? Et pourquoi pas dans un pli de l'espace, une torsion de l'espace-temps ? Dans la gueule du néant ? S'éclipser ?

Il existe, certes, des avions furtifs, tel le F117, objet volant indétectable, dont la surface de réverbération est neutralisée. Ils n'apparaissent pas sur les consoles radars, les ondes, au lieu d'être renvoyées, sont absorbées, éparpillées. Ils me font penser à l'homme qui a perdu son reflet dans le miroir. Son reflet, son ombre, son image. Mais le Boeing triple 7 du vol MH370... ?

Les regards, très vite, se tournent vers le commandant de bord. Qu'ont trouvé les enquêteurs ? Que s'est-il passé entre le pilote et son avion ? Si défaillance il y a, qui a failli ? Le Boeing, Malaysia Airlines, le pilote ? Zaharie Ahmad Shah n'est pas resté longtemps sous les projecteurs. L'homme avait la confiance de sa compagnie, il était

« à la hauteur », tenait sa fonction. Il passait pour un amoureux fou d'aviation qui avait monté lui-même sous son toit son simulateur de vol, transformant son chez-soi en local professionnel. Mais sait-on à qui on a affaire ? Zaharie Ahmad Shah, polarisé par sa passion du transport aérien, était peut-être habité par un secret désespoir ?

Être pilote de ligne, c'est assurément un beau métier. Vous glissez, immobile, incognito au-dessus de la terre, au milieu des nuages dorés poussés par le vent, dans le vide immense du ciel. Vous avez en main votre destin et celui de passagers qui vous respectent dans votre bel uniforme et qui reconnaissent que vous êtes important. Vous laissez au-dessous de vous une humanité affairée, qui évolue dans un autre battement de temps que vous, et qui est plongée dans la grisaille alors que vous voyez le soleil.

Mais le rapport au monde a changé, un nouveau régime du réel a pris place. Zaharie Ahmad Shah a 57 ans. Il a vu arriver les objets « intelligents », modifiant les liens entre humains et machines. Le pilote qui, chez lui, dans son habitacle, fait corps avec son simulateur de vol, s'aperçoit, quand il vole, que l'appareil qu'il pilote – un avion au système électronique « intelligent » – lui échappe, gagne en indépendance et, pour diminuer les risques d'accident, anticipe désormais ses gestes. Le commandant de bord du vol MH370 adore piloter cet avion qui lui parle depuis ses entrailles électroniques. Il adhère, en bon professionnel expérimenté réquisitionné par les technologies de pointe, à l'évolution de son époque vers l'intelligence désincarnée, machinique et artificielle. Il se disait que la simulation des données, l'automatisation de la pensée, c'était dans l'air, et qu'il n'y avait rien à redire. Il naviguait face à son tableau de bord, ses écrans, ses ordinateurs, ses indicateurs, ses détecteurs de menaces potentielles. Il avait devant lui son équipement radio, un radar qui analysait la configuration du territoire qu'il survolait. Tous ces instruments clignotaient et respiraient en phase avec lui. La compagnie exigeait de lui une certaine qualité de présence dans le cockpit et des réactions appropriées au cas, improbable, où un grain de sable s'introduirait dans le système.

La technique avait depuis longtemps concrétisé le fantasme du pilotage automatique. Il y avait certes un pilote dans l'avion mais l'appareil, pour l'essentiel, était dirigé

depuis le sol. Simplement il émettait en permanence des signes, c'était obligatoire, il ne s'agissait pas de passer pour un avion fantôme ! Voire un avion « intelligent », capable d'échapper au pilote et aux tours de contrôle !

Donc le commandant de bord du vol MH370 aime son avion, qui le lui rend bien, et qui lui parle depuis ses entrailles électroniques. Mais quelque chose est installé en lui, une mélancolie, un regret dont il ne se remet pas. Zaharie Ahmad Shah a la nostalgie de l'âge d'or du transport aérien. Il est arrivé trop tard. Pas de printemps pour lui ! Il a manqué la grande aventure du XX^e siècle, ce siècle devenu si vieux, si lointain. L'épopée fabuleuse de l'aérospatiale ! Le temps mythique des pionniers, des héros légendaires ! Nungesser et Coli, disparus quelque part entre Le Bourget et New York ! C'était le 8 mai 1927...

Zaharie Ahmad Shah a 57 ans. Il est encore dans la force de l'âge mais la vigueur de sa jeunesse est derrière lui. Elle ne reviendra pas. Le Malaisien n'est pas encore vieux, il a même découvert en lui une acuité inespérée. Mais il considère que sa vie s'est simplifiée à outrance. L'homme est devenu irritable, en proie au ralentissement et à son envers : un besoin incontrôlable et irrésistible de vitesse. Et, justement, j'ai parlé de bifurcation soudaine. Je devrais dire : intempestive, rageuse ! Oui, un besoin soudain d'accélération, comme chez beaucoup de nostalgiques. Aller plus vite, plus haut, plus loin ! Changer de cap. S'affranchir de la pesanteur. Ne plus être vu. Se désintégrer dans l'air, poussé par un démon qui détruit en vous dans l'ébriété vos habituelles raisons de vivre.

J'ai imaginé le Boeing triple 7 du vol MH370 en surrégime, le nez en l'air, qui grimpe, qui grimpe, se propulse et finit par s'enfoncer dans l'azur. Rien de vérifiable, bien sûr, tout cela échappe à l'ordre de la raison. Une seule certitude : la disparition, ce soir-là, de l'avion, après une heure de vol, à mi-chemin entre les côtes malaisiennes et vietnamiennes. « Les grands soldats ne meurent pas, ils s'effacent », disait le général Mac Arthur (cité par Paul Virilio). Ils s'effacent mais il est arrivé que leurs fantômes viennent hanter nos écrans.

(à suivre)