



La dernière tentation d'Andreas Lubitz

Gérard Gromer

6 mai 2015

*Dans l'avion... la tête collée au hublot... au-dessus
des Alpes, soudain, ce jour-là...*

Sur le crash de l'Airbus A320 Barcelone-Düsseldorf de la Germanwings, les faits « au-delà de l'entendement », comme l'a dit la chancelière Angel Merkel, se sont imposés très tôt. Dès le décryptage à chaud des paramètres enregistrés par la première boîte noire, celle qui recueillait les sons à l'intérieur du cockpit, il était clair qu'il s'agissait d'un meurtre de masse, et que c'est volontairement que l'avion avait été dirigé sur le dur rocher du massif de l'Estop dans les Alpes de Haute Provence, pour s'y désintégrer.

Les ultimes minutes du drame ont été aussitôt rendues publiques et encadrées. On avait l'enregistrement des paroles affolées du commandant de bord en train de s'agiter devant la cabine verrouillée de l'intérieur, on entendait son injonction répétée d'ouvrir « cette foutue porte » en même temps que les hurlements des passagers qui voyaient arriver sur eux à toute allure à travers les hublots des fragments de paysages sauvages et escarpés que d'habitude on survole sans y penser. Un passager, en principe, c'est quelqu'un à qui rien n'arrive et pour qui le temps ne fait que passer. Or dans l'A320, ce 24 mars, à 10 h 41, à cause d'un copilote dément, 150 personnes vont aller au bout de l'imprévisible et bifurquer brutalement vers la mort.

Les médias ont veillé à ce qu'il y ait une sorte de fluidité dans le malheur. Ils ont fait circuler la parole des experts, consultants, secouristes, enquêteurs, assureurs, juristes, interrogé les psys, accueilli quelques associations et quelques rescapés d'anciennes catastrophes aériennes. J'ai écouté, j'ai lu les journaux, la presse allemande : *Bild*, *Tagesspiegel*, *Welt am Sonntag*. J'ai médité et comparé les interprétations, investigations, indiscretions ; j'ai évalué les accusations, le développement des polémiques. Et – c'est le cas de le dire – j'ai pris de la hauteur ! Déplorant en passant le laconisme embarrassé des psychiatres, comme s'il n'y avait pas de mots pour qualifier avec précision la pathologie de ce copilote suicidaire et criminel, qui a déshonoré ses galons, trahi la Lufthansa, ce géant du transport aérien, et insulté les Allemands.

Je pense au petit Andreas, né quelque part entre Francfort et Düsseldorf. L'enfant avait sans doute un mauvais fond, mais il y a l'autre face du personnage, ses escapades dans la montagne, son plaisir à grimper aux arbres, à dévaler les pentes. Les gosses se sentent plus proches des oiseaux que des mammifères. Ils ont en eux une certaine idée de ce qu'est voler. Ils inventent des comportements, un répertoire d'actions pour y parvenir. Les garçons, vers quatre ans, dessinent des sortes de compromis entre rapace et machine volante. Ce sont des avions anthropomorphes, ou plutôt c'est ainsi qu'ils se représentent, c'est leur portrait. Ils sont des avions en action, qui tourbillonnent, s'ébrouent dans le ciel et tout à coup s'immobilisent et piquent du nez vers le sol. Jetez un œil sur les documents qui accompagnent les comptes rendus de psychanalyses d'enfants : il est là l'enfant-avion, ce grand classique du dessin enfantin.

Moi aussi, je me suis dessiné en me représentant en avion. Je dessinais pendant que mes parents recevaient des amis. Il n'y avait pas de place pour moi dans la conversation des adultes mais je m'occupais et, de temps en temps, j'interrompais les discussions pour montrer mon travail. Je me suis senti humilié quand, un soir, un invité fit remarquer aux autres, en riant, que mon pied, ou plutôt mes deux pieds soudés, qui figuraient le gouvernail, étaient tournés vers le haut. C'était dans la logique des aéronefs mais pas dans celle de l'anatomie. Sauf peut-être de celle d'Héphaïstos, le dieu infirme de l'Olympe. Quant à mon pied, était-il si peu fait pour goûter la terre ?

Je ne suis pas un pilote manqué : même s'ils dessinent, enfants, des avions, tous les garçons ne rêvent pas de conquérir le ciel. Un gamin peut incorporer dans son schéma corporel une machine à deux roues sans forcément devenir un adepte des motos à grosse cylindrée. Quant au copilote forcé de l'Airbus A320, aucune perquisition ne mettra probablement la main sur ses dessins d'enfant. Mais tout indique qu'il avait la vocation, qu'il désirait devenir ce personnage seul maître à bord, en train de glisser dans l'air glacé et de survoler le globe dans son « habitacle transitoire ».

Être consacré pilote, surtout commandant de bord, à la Lufthansa, c'était entrer dans un cercle qui rassemblait, du constructeur aux équipages, du stagiaire au grand ancien, ceux qui volent et ceux qui ne volent pas. C'était partager un imaginaire qui avait ses héros, ses légendes, sa mythologie, et c'était rejoindre l'aristocratie du monde aéronautique, ses valeurs, sa culture, ses lieux de vie et de rencontres.

Andreas Lubitz – faut-il le rappeler – n'avait que vingt-sept ans. Le jeune homme était forcément en phase avec les nouvelles technologies. Le numérique, les réseaux, le GPS étaient de son âge. Et dans une Allemagne très compétitive sur le marché international, il n'a dû connaître que les avions automatisés de nouvelle génération, ces appareils qui ne mettent plus l'homme au centre du pilotage, tel cet Airbus A320 hyper-informatisé, qui offrait des garanties de sécurité exceptionnelles mais qui passait mal auprès des anciens. Lubitz, d'après les services médicaux de la Lufthansa, était instable, angoissé, mais personne n'était là pour dire qu'il n'aurait jamais dû voler. Il savait dissimuler ses peurs, menait une double vie et, porté par son désir de rejoindre l'élite, il avait fini par obtenir une place dans un cockpit.

Hélas pour lui, être pilote était devenu un métier comme un autre. L'aviateur a gardé son uniforme mais il a perdu son aura. L'aéronautique, confrontée à un ciel chaque jour plus encombré par le trafic aérien, a dû faire du pilote un opérateur du vol, un gestionnaire. Le plaisir de voler ne pouvait plus être une priorité. Lubitz avait des passages à vide, des problèmes avec sa petite amie. Il faisait des cauchemars et se réveillait la nuit, paraît-il, en hurlant : « Nous tombons ! » Faut-il ajouter au récit de sa vie l'histoire du type qui tombe de haut (!) en découvrant que l'aviation à laquelle il

était confronté ne correspondait pas à l'aviation de son rêve ? Qui refuse d'accepter la réalité de vols qui avaient été figés par la technique et n'étaient plus qu'un problème d'information et de localisation ? Avait-il mal vécu et trouvé insupportable – au point de livrer passage, au cours d'une journée fatale, à une rage destructrice et au déchaînement des forces criminelles – l'imposition d'une double ou triple surveillance : être suivi à la trace par les blouses blanches des psy, les algorithmes, les ressources humaines et par les agents des tours de contrôle qui, pendant ses vols, le suivaient en permanence sur leurs écrans.

Parmi les changements induits par la technique, je mettrais volontiers en avant celui survenu dans les échanges entre ciel et terre et entre avions. Dès que les ingénieurs ont su se passer de la voix et des mots, et confier la communication, jugée plus fiable, aux ordinateurs, ils l'ont fait. Les messages, aujourd'hui et depuis une trentaine d'années déjà, arrivent de manière numérique à des contrôleurs et à des équipages, obligés d'accepter, non sans réticences, on l'imagine, l'information digitale. Jusque dans les années 1980-1990, le personnel navigant, outre les hôtesses et stewards, était composé d'un commandant de bord, d'un officier pilote de ligne ou copilote et, selon le type d'avion, d'un officier mécanicien. L'avion dialoguait avec le centre de contrôle mais aussi avec les avions proches, qui partageaient le même ciel. L'écoute de la fréquence-radio permettait aux équipes de se représenter l'espace environnant et de prévenir les risques de collision en vol. L'abandon de la liaison vocale a contribué à l'entrée de l'aviation dans l'ère nouvelle mais il a banalisé le métier de pilote qui, certes, continue de disposer d'un socle de compétences, d'un capital qui lui est propre, mais dont l'art, l'expérience, le savoir-faire sont devenus technologiquement obsolètes. On demande au navigant d'appliquer des consignes, de gérer le vol : l'image de l'aviateur seigneur du ciel s'est éloignée à jamais.

Lubitz, qui était polarisé, aviateur dans l'âme – il était par exemple membre d'un club privé d'aviation –, plutôt que de passer de longues heures sur un simulateur de vol, d'en installer un éventuellement à son domicile, comme certains collègues l'avaient fait, préférait partir à la montagne et retrouver, en même temps que ses rêves de grandeur et de conquêtes, les émotions incomparables du deltaplane.

En vérité, du temps où les anciens – pour parler comme les équipages – « pilotaient aux fesses », les navigateurs et les passagers sentaient dans leur corps la dynamique du vol. Ils éprouvaient au décollage l'effort de l'avion qui se hissait lourdement pour gagner de la hauteur. Les voyageurs ressentait au fond d'eux-mêmes si le pilote tirait ou poussait le manche. Ils vibraient avec l'appareil qui parfois se cabrait, se redressait, variait la pesanteur. Et ils n'arrivaient pas à se débarrasser d'une légère inquiétude quand le commandant de bord coupait soudain les gaz, ou qu'il annonçait qu'il allait amorcer la descente. C'était du temps où les voyageurs applaudissaient les atterrissages réussis, malgré des tympan parfois douloureusement sollicités.

Nous vivons dans un monde qui évalue les âmes et tient à jour ses fichiers. Lubitz savait donner le change, son CV ne mentionnait aucune défaillance professionnelle. Pourtant il était repéré. Mais nos sociétés, qui ne laissent personne sans surveillance et savent se montrer intraitables, sont en même temps indifférentes, et surtout, elles sont inefficaces. Lubitz était très entouré. Il avait des collègues, des proches, une amie, de la famille. Le jeune homme avait fréquenté des cadres, des spécialistes. Il s'était confié à des psy : RAS. Il était seul, isolé. Son environnement, une communauté aussi organisée que le monde de l'aéronautique, l'avait laissé tomber. Elle avait perdu toute notion de solidarité. Lubitz était abandonné à lui-même, entouré d'aveugles et de sourds. Qu'en est-il d'un monde qui mobilise son énergie à rechercher d'éventuelles failles dans les systèmes techniques d'un avion nouvelle génération, mais qui passe à côté de la fêlure logée dans la construction psychique complexe d'un jeune homme apparemment transparent mais simulateur ?

En vérité les compagnies aériennes sont emportées dans une spirale qui les oblige non seulement à parier sur l'innovation : elles innovent en tournant le dos au « facteur humain » pas assez rassurant. Leur priorité est de faire voler des avions « intelligents », automatisés, bourrés de capteurs, de processeurs, d'algorithmes. Et de destituer le pilote. On verra bientôt au-dessus de nos têtes, pour transporter les voyageurs, des drones ; comme on admettra, pour sillonner les routes, des voitures sans chauffeur. Un tourbillon technologique, industriel, financier toujours plus dévastateur est en train de détruire les équilibres patiemment élaborés sur des siècles d'histoire, et risque de faire de la vie, demain, un cauchemar.

Pour les services de police et de renseignement, Andreas Lubitz n'était pas un terroriste. Sur Facebook et Twitter, pourtant, des pages de soutien lui ont apporté une aura inattendue, en le glorifiant comme « héros de l'État Islamique ». Il faut bien sûr poursuivre pour délit d'apologie du terrorisme de telles obscénités. Pour autant, elles ne doivent pas nous interdire de rapprocher la psychopathologie du copilote de celle des djihadistes du genre des assassins qui s'en sont pris à *Charlie Hebdo* ou aux clients d'une supérette casher. Lubitz, à sa façon, était un fanatique. Un paumé, un suicidaire agressif, un mégalo qui avait promis de commettre, un jour, un acte « qui changerait le système ». Il était une sorte de cellule dormante, un kamikaze, en attente au cœur de la Lufthansa, dans un pays riche et démocratique. Comme Coulibaly ou les frères Kouachi, il cachait son jeu ; il était, comme eux, tourmenté par le ressentiment, le vide, la mort, et cherchait une occasion pour régler enfin ses comptes avec ce gros animal, froid, fantomatique, cruel, cette société indifférente, qui l'avait livré à lui-même et lui interdisait la vie.

Même si le pilote partage la conduite de son destin avec l'automate, il demeure l'ultime rempart contre l'accident. Sur l'A320, si l'avion s'est écrasé c'est au copilote qu'on le doit, à lui seul. Curieusement, ma première image du crash a été celle d'un slalomer qui quitte la piste lors d'un virage et se propulse vers l'inconnu.

Qu'a révélé la deuxième boîte noire, qui détient les paramètres sur les différentes altitudes, les vitesses, le régime moteur, les interventions des pilotes ? Que Lubitz a fait descendre l'avion en mode automatique, qu'il a augmenté plusieurs fois la vitesse, qu'il a coupé l'alarme, refusé la communication radio, et qu'il est resté conscient jusqu'à l'impact final.

C'est un concours de circonstances malheureux qui a rendu possible le crash. D'abord les mesures antiterroristes qui ont modifié l'accès au cockpit. Ensuite le besoin impromptu du commandant de bord de s'absenter, au moment même où l'avion survolait calmement un site familial, chargé de souvenirs et d'émotions. Enfin, cet homme en embuscade, froidement survolté, pour qui le réel n'avait existé que par les avions, qui peut-être à ce moment-là avait en tête le B52 en train de percuter les Twins. Il avait compris que le monde lui était hostile, que l'aviation, l'humanité, la

planète et lui-même n'étaient qu'une mauvaise blague. Sans état d'âme, sans une pensée pour les passagers, pour les seize lycéens de la petite ville d'Haltern, Lubitz était sorti du domaine du vol pour descendre en piqué, tout en bloquant le klaxon d'alarme. Car il fallait augmenter la vitesse, accélérer jusqu'au moment où l'avion devenait incontrôlable. Et le désintégrer.

Que se passe-t-il quand on est seul ? Seul dans une chambre qui ne serait pas sous votre toit ? Une chambre d'hôte ou d'hôtel. Ou un cockpit. Ecouter ? Attendre ? « Le monde, disait Kafka, viendra s'offrir à toi pour que tu le démasques. » Vous êtes seul dans une chambre ? Attendez-vous à le voir débarquer ! Ou plutôt : il est déjà là, le diable, le malfaisant. Il ne peut pas faire autrement que d'attendre qu'on le démasque.

Lubitz a d'abord les yeux dans le vague et ne fait rien. C'est le calme avant la tempête. Le diable est là depuis un moment, et avec lui un mauvais air et le froid. « Je suis l'Esprit qui toujours nie. » Dès que le Tentateur est repéré, il faut se retourner contre lui, lui répondre du tac au tac. Dans la table de nuit des hôtels anglo-saxons, vous pouvez compter sur la Bible, la King James en anglais, la version de Luther en allemand. Mais nous ne sommes pas à l'hôtel, et il n'y a pas de Bible dans les cockpits de la Lufthansa. Les médias ne se sont pas posé la question de savoir si Lubitz était protestant. Il l'était peut-être mais les protestants, si chaleureux quand ils sont rassemblés, n'ont rien fait, eux non plus, pour le tirer d'affaire.

Frontalement, ou par des voies détournées, ce qu'exige le malin en définitive, c'est l'anéantissement de la vie. Le démon veut le vide, le rien, les ténèbres plutôt que la lumière et ce sur quoi elle veille. C'est ce qu'il induit chez sa victime et sait pouvoir obtenir, quand il fait entrer le maléfice dans la cabine verrouillée et que le compte à rebours depuis un moment est déclenché.

Il y a dans le geste du jeune copilote maudit comme une réplique à l'envers de la tentation du fils de Dieu dans le désert, rapportée par les Evangiles. Le Tentateur suggère à Jésus de se jeter du haut du Temple, afin que les anges préviennent sa chute. Lubitz, lui, a succombé à la tentation. La face sombre de son rêve l'a emporté, sa rage s'est retournée contre lui et les autres, et son cauchemar est devenu réel.

Oubliant qu'il n'était pas seul, à la fois homme-avion et ange déchu, il a piqué du nez pour de vrai. Sa tête a explosé dans les Alpes de Haute Provence, et les pierres de toute une région garderont longtemps en mémoire le nom de ce damné.