

Kiev dénonce une invasion russe

UKRAINE Kiev a accusé hier la Russie d'«invasion militaire» et a menacé d'y répondre par «tous les moyens» après une opération hélicoptère au-delà des limites de la Crimée, alors qu'aujourd'hui, quelque 1,5 million d'habitants sont invités à choisir entre le rattachement à la Russie et une large autonomie au sein de l'Ukraine. Les accusations de Kiev interviennent après l'arrivée de plusieurs dizaines d'hommes, d'hélicoptères et de véhicules blindés dans un village au nord de la frontière administrative entre la Crimée et l'Ukraine continentale. **AFP**

Anti et pro-Bouteflika s'affrontent

ALGÉRIE Partisans et adversaires d'un 4e mandat du président Bouteflika se sont rassemblés en nombre hier en Algérie, où des affrontements intercommunautaires ont fait de nombreux blessés, notamment dans le sud du pays. Des témoins parlent de 100 blessés. L'agence algérienne APS annonçait vendredi une soixantaine de blessés en 24 heures, dont huit dans un état «très grave», brûlés à l'acide. **AFP**

Paris roulera en mode alterné dès demain



La circulation alternée permet de lutter contre la pollution.

FRANCE Le gouvernement a décidé la mise en place de la circulation alternée à Paris et dans les départements de la petite couronne demain à partir de 5 h 30 pour faire face à une «remontée de la pollution», a annoncé hier Matignon. La circulation alternée prévoit un roulement des voitures entre plaques paires et impaires. La mesure pourrait être reconduite mardi, selon les services du premier ministre. **AFP**

Des forces spéciales sécurisent les favelas

BRÉSIL Quatre cents policiers ont été déployés hier dans les zones les plus sensibles des favelas «pacifiées» de Rio, où les affrontements avec le crime organisé se multiplient ces dernières semaines. Parmi ce commando figurent 100 membres du redouté Bataillon d'opérations spéciales en uniforme noir avec un emblème de tête de mort, qui resteront à leur poste pour une durée indéterminée. **AFP**

Le pape s'engage dans la lutte antimafia

ITALIE Le pape rencontrera vendredi prochain dans une église proche du Vatican quelque 700 membres de familles de victimes de la criminalité, avec l'association catholique antimafia Libera, a annoncé hier le Saint-Siège. Dans la ligne de ses prédécesseurs, le pape François se montre très sensibilisé à la lutte contre les trafics et la criminalité organisée, n'hésitant pas à élever la voix fortement. **AFP**

La piste d'un détournement volontaire se confirme



Disparu depuis une semaine, l'avion malaisien pourrait avoir été victime «d'une action délibérée de quelqu'un à l'intérieur de l'avion».

Xiao jianing/AFP

MALAISIE Huit jours après la disparition du fameux Boeing 777 et de ses 239 passagers, les recherches continuent. Les derniers éléments laissent penser à un détournement de l'appareil. Le domicile du pilote a été perquisitionné. Le mystère s'épaissit et nourrit les spéculations les plus folles.

ries ont également la cote. A commencer par celles du terrorisme d'Etat, d'un tir militaire accidentel ou encore d'un événement surnaturel. Dès lors que l'on s'intéresse aux détails, on rentre très vite dans le domaine du fantasme et de la rumeur. Un exemple? Parmi les passagers du vol MH370 se trouvaient 20 employés d'une entreprise travaillant pour le Département américain de la défense, dans le do-

maine de l'armement électronique. Ses derniers auraient fait disparaître l'avion des radars, avant de s'assurer, par la force, de la complicité du pilote. William Reymond, du *Journal de Montréal*, imagine que les pirates se seraient alors enfermés dans le cockpit, avant de priver les passagers d'oxygène et de s'assurer une suite de vol tranquille. Suivant le scénario imaginé il y a plus de 45 ans par Hergé

dans «Tintin et le vol 714 pour Sidney», ces employés auraient alors conduit l'appareil vers une île déserte. Avant de le faire atterrir sur une piste construite pour l'occasion et de le cacher sous la canopée. Bref, tout le monde se demande comment l'avion a bien pu être détourné au nez et à la barbe de la surveillance mondiale. La question suivante sera très certainement: dans quel but? ●

Guillaume Laurent
guillaume.laurent@lematindimanche.ch

Le changement de trajectoire du vol MH370 et ses derniers mouvements apparaissent comme «cohérents avec une action délibérée de quelqu'un à l'intérieur de l'avion», pour reprendre les termes du premier ministre malaisien Najib Razak. Pour étayer cette thèse, il indique que les systèmes de communication de l'avion semblent avoir été sabotés et que l'appareil a émis plusieurs signaux, jusqu'à sept heures après sa disparition. Sabotés par qui?

L'annonce samedi matin (heure suisse) d'une perquisition au domicile de Zaharie Ahmad Shah, le commandant de bord de l'avion disparu, a laissé supposer qu'il pourrait être impliqué. L'équipe d'enquête internationale n'a encore rien dévoilé sur ce qu'elle y aurait trouvé – ou pas.

Quant aux signaux récoltés par des satellites militaires, ils proviennent de l'ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System) de l'appareil. Un système indépendant du cockpit, qui transmet automatiquement des informations sur l'état des moteurs. Si ces indices permettent d'affirmer que l'avion volait encore longtemps après sa disparition des écrans de radars, ils ne permettent pas de le localiser.

Des informations diffusées au compte-gouttes et de manière anonymes par des officiers américains indiquent cependant deux itinéraires vraisemblables. Le premier en direction du Kirghizistan, le second à travers l'océan Indien.

De l'hypothèse à la rumeur

A partir de ces quelques certitudes, tout n'est qu'hypothèse. Et sur Internet, blogueurs et utilisateurs de réseaux sociaux s'en donnent à cœur joie. Si l'avion a bel et bien été détourné, où se trouve-t-il actuellement et qu'est-il advenu de ses passagers? La version la plus répandue sur le Web suggère que les pirates ont fini par s'abîmer en mer. Mais d'autres théo-

LA TECHNIQUE RESTE ENCORE ET TOUJOURS IMPUISSANTE FACE AU MYSTÈRE DU VOL 370



Des équipes de secours indonésiennes ont pris le relais pour rechercher d'éventuels débris de l'avion malaisien.

AFP/Chaiddeer Mahyuddin

DISPARITION Les hypothèses se multiplient, un fait demeure: huit jours après sa disparition, l'avion n'a toujours pas été retrouvé. Comment est-ce possible à l'heure où le monde entier est à portée de clics et de caméras? Si n'importe qui est aujourd'hui en mesure de localiser son iPhone égaré lors d'une soirée arrosée, la tâche s'avère paradoxalement infiniment plus compliquée avec le vol 370.

Nous dit-on la vérité?

Les experts sont unanimes: oui, il est bel et bien possible, en 2014, de perdre la trace d'un avion de ligne de 350 tonnes. Pourtant, habitués à être suivis et guidés par Google maps, Facebook ou encore leur iPhone, les adeptes de la technique ont de la peine à avaler la pilule. Et chacun y va de son explication: c'est la faute des Malaisiens mal organisés, des Chinois comploteurs, des méchants Nord-Coréens ou encore des aliens. Chaque jour qui passe, de nouvelles spéculations viennent s'ajouter à la liste. Pourtant, si l'on s'en tient aux éléments techniques, la communication des autorités malaisiennes semble crédible.

Comment peut-on perdre un avion au XXIe siècle?

Tous les avions de ligne naviguent aujourd'hui grâce à un système GPS (Ground Positioning System). Mais les données récoltées ne sont pas transmises au sol. Comme de nombreux autres outils embarqués, le GPS sert uniquement la navigation du pilote. Au final, seuls les signaux radars renvoyés par l'avion et les échanges radios avec les membres de l'équipage parviennent aux contrôleurs. Or les radars ne peuvent être installés que sur la terre ferme et n'ont qu'une portée limitée: «Il existe de nombreuses zones non couvertes sur le globe. Il y a des trous dans le réseau. Notamment au milieu de la mer, mais aussi par endroits sur terre», explique Vladi Barrosa, porte-parole de Skyguide. «En l'absence de radars, le contrôleur interagit par radio avec le pilote toutes les 20 minutes environ. Mais ça peut aussi être 30 minutes. Voire une heure, si l'itinéraire est connu et le temps clair.» Et qu'en est-il des satellites? Ne vit-on pas en permanence sous l'œil inquisiteur des agences d'espionnage

américaines? «L'ensemble de la planète a déjà été cartographié, mais il n'y a de loin pas assez de caméras pour tout surveiller en même temps», explique le CEO de Solar Impulse André Borschberg. Reste les millions de clichés de la zone de recherche pris depuis la disparition. Plusieurs sites mettent ces images à disposition du public. Et 2,3 millions d'internautes consacrent actuellement leur temps libre à scruter la mer à la recherche de débris. Pour l'instant sans succès. Enfin, communiquer n'est pas la priorité d'un pilote en détresse. Ce dernier doit d'abord tout mettre en œuvre pour sauver son appareil. «C'est l'une des règles de base», assure Vladi Barrosa. «D'un côté, cette disparition m'étonne beaucoup. Et de l'autre, ça montre à quel point notre monde est grand. Ça remet les choses en perspective», conclut André Borschberg, qui connaît la technologie au point d'en percevoir les limites.

La science a-t-elle la solution?

Si les hommes et la science sont démunis face au mystère du vol 370, la technologie permettant d'éviter un incident de ce type existe déjà. Le système ADS-B est capable de rassembler et de transmettre, en temps réel, toutes les données produites par les instruments embarqués à bord d'un avion. Grâce à une simple antenne de réception, les contrôleurs au sol ont ainsi accès aux mêmes informations que le pilote. Une fois installée, la nouvelle technologie s'avère non seulement très sûre, mais également économique, puisqu'elle s'appuie sur les instruments déjà en place. Tout appareil sorti d'usine ces deux dernières années en est équipé. Il sera obligatoire dans l'aviation civile dès 2020. ●