

Cinq ans après, la disparition du MH370 toujours inexplicquée

La France est l'un des derniers pays à poursuivre une enquête judiciaire.
Le Boeing 777 avait disparu au bout de quarante minutes de vol.

Par FLORENCE DE CHANGY
Hongkong, correspondance



Une proche de disparus du MH370 au lendemain de l'annonce de l'arrêt des recherches, à Pékin, le 18 janvier 2007. FRED DUFOUR / AFP

« *Nos prières n'ont pas changé : retrouvez l'avion ! Retrouvez les passagers ! Répondez-nous : quoi, comment, pourquoi et, s'il faut en arriver là, qui ?* » Voilà ce qu'a déclaré, à l'occasion du cinquième anniversaire de la disparition du MH370, l'Indien **K.S. Narendran**, dont l'épouse était parmi les 239 passagers. Nombre de proches de disparus sont de plus en plus persuadés qu'on leur cache une vérité inavouable. « *Nous attendons que les gens qui savent parlent* », résume **Ghyslain Wattlelos**, qui a perdu sa femme et deux de ses trois enfants dans le vol.

Le Boeing 777 avait quitté Kuala Lumpur, la capitale malaisienne, peu après minuit et demi, samedi 8 mars 2014, et devait atterrir à Pékin à 6 h 30. Mais au bout de quarante minutes de vol, il avait disparu des écrans radars de la région, juste quand il passait de l'espace aérien de la Malaisie à celui du Vietnam.

Le 24 mars 2014, après plus de deux semaines d'extrême confusion, le premier ministre malaisien d'alors, Najib Razak, déclarait sur la base d'informations fournies par les autorités britanniques – lesquelles reposaient sur des données fournies par la société Inmarsat –, que le vol MH370 s'était en fait écrasé dans le sud de l'océan Indien, ne laissant aucun espoir quant à la survie des passagers.

Deux commissions rogatoires

En juillet 2018, un ultime rapport mit un point final à l'enquête technique, en constatant « *un manque important de preuves disponibles pour permettre à l'équipe [d'enquête] de déterminer avec la moindre certitude les raisons qui firent sortir l'avion de son itinéraire prévu* ». La justice française, saisie quelques jours après l'accident, est désormais la seule autorité à continuer de tenter d'élucider les circonstances de cette disparition. « *Il est très important pour les familles chinoises que la France continue l'enquête, car même si le temps passe, nous continuons de vouloir la vérité à tout prix. Notre vie ne peut pas reprendre tant que nous ne savons pas* », déclare le Chinois **Wang Yinglei**, qui a perdu son père et sa mère dans l'avion.

La France a lancé deux commissions rogatoires, auprès des États-Unis et du Royaume-Uni. Mais, selon une source proche du dossier, l'enquête française piétine. « *Les Etats-Unis font clairement obstruction. Ils ne cessent d'imposer de nouvelles conditions qui retardent l'enquête* », affirmait au *Monde* en janvier l'avocate de la partie civile, **Marie Dosé**. « *Cela fait bientôt un an et demi, c'est inadmissible entre pays censés coopérer* », ajoute-t-elle. Mais à la suite de nouveaux échanges positifs avec la partie américaine, les juges d'instruction français auraient désormais bon espoir de traverser l'Atlantique avant l'été.

Selon la version officielle des événements, l'avion aurait effectué un quasi demi-tour à l'extrême limite des performances d'un B777, pour ensuite retraverser la Malaisie en sens inverse, et ce survol aurait été capté par les radars militaires malaisiens. Deux sources indépendantes, qui affirment avoir consulté ces images radar, ont indiqué au *Monde* que la cible vue sur ces images n'a aucune des caractéristiques permettant de penser qu'il s'agissait du B777 du vol MH370. « *Qu'ils me montrent cette fiche vidéo, c'est tout ce que je demande !* », s'exclame pour sa part le sénateur malaisien **Imran Hamid**, ancien amiral de la marine royale malaisienne.

Les recherches dans la zone de crash présumée dans l'océan Indien, à plusieurs milliers de kilomètres du dernier point de contact avec l'avion (au sud du golfe de Thaïlande), n'ont jamais localisé le moindre débris ni le moindre corps, ni en surface pendant les cinquante premiers jours, ni au fond de l'océan pendant les mille jours suivants.

Mystérieux flaperon

Ce qui sembla être la première et unique preuve tangible du crash dans l'océan Indien n'apparut que seize mois après l'accident, le 29 juillet 2015. Un flaperon, la partie

rétractable d'une aile, fut récupéré sur une plage de la Réunion, à 4 000 km de la zone présumée de l'accident. Après quelques semaines de tergiversations, ce débris fut formellement identifié comme « *correspondant avec certitude* » à l'appareil du vol MH370.

Pourtant, aucune explication satisfaisante n'a été proposée à l'absence de plaque d'identification, qui aurait dû se trouver rivetée sur la pièce. Cette étrange absence a simplement été « *observée* » dans le rapport d'expertise français sur le flaperon, que *Le Monde* a pu consulter.

De nombreux documents officiels, notamment de la FAA, l'agence fédérale américaine pour l'aviation, indiquent que la seule situation qui requiert d'enlever sa plaque d'identification à une pièce d'avion irrécupérable est la destruction. Le flaperon de la Réunion a donc la principale caractéristique des pièces qui vont à la casse. Selon nos informations, les juges français n'excluent pas de rouvrir le « dossier flaperon ».



Des messages pour les disparus du MH370 lors d'une cérémonie, à Kuala Lumpur, le 3 mars. MOHD RASFAN / AFP

Six mois après l'apparition de cette pièce, d'autres débris plus ou moins « *probables* » ont été ramassés sur les plages d'Afrique et de Madagascar. C'est un « MH-iste » invétéré, l'Américain **Blaine Gibson**, qui est passé maître dans cette chasse, motivant familles et médias du monde entier à venir ratisser les plages avec lui, et offrant des primes aux locaux qui trouveraient des morceaux intéressants.

De tous les débris ramassés sur les côtes, seules deux autres ont été officiellement reconnus, par les enquêteurs australiens responsables des recherches en mer, comme étant assurément du MH370. Mais leur appartenance au Boeing de Malaysia Airlines n'a pas été confirmée par l'avionneur, les autorités australiennes n'ayant « *pas jugé nécessaire* » de consulter Boeing sur leur authenticité.

L'idée que l'avion s'est abîmé dans l'océan Indien repose exclusivement sur l'exploitation mathématique de données digitales, transmises par la société britannique de communication par satellites Inmarsat. Parmi la nébuleuse internationale de MH-istes, nombre de scientifiques indépendants ont tenté de faire parler ces données. Et ils sont tous arrivés à des zones de crash différentes.

« Ils n'ont pas voulu nous recevoir »

Une vingtaine de scientifiques, qui se sont baptisés « Independent Group » (IG), se sont acharnés au gré de milliers de pages d'échanges. Mais quand leur zone de prédilection a finalement été scannée, l'avion n'y était pas. « *Nous espérions que les recherches reprennent cet été [austral], mais visiblement ce n'est pas le cas* », indique l'astronome britannique **Duncan Steel**, l'un des fondateurs du IG, qui est basé en Nouvelle-Zélande.

Certains ont jeté l'éponge. D'autres s'acharnent, aux Etats-Unis, en Allemagne, en Irlande, en Chine, au Portugal... En Malaisie, deux docteurs en physique de l'université UPM, près de Kuala Lumpur, se sont également penchées sur les données Inmarsat. Elles sont arrivées à une zone de crash très différente. « *Quand on a voulu faire part de nos recherches aux enquêteurs, cela ne les intéressait absolument pas. Ils n'ont même pas voulu nous recevoir* », se souvient Sali Aduwati.

En France, le polytechnicien **Jean-Marc Garot**, ancien directeur du centre expérimental d'Eurocontrol, qui a travaillé sur les données Inmarsat avec trois autres passionnés de ce dossier, pense que l'avion a été détourné et forcé à amerrir à proximité des îles Christmas. C'est également sur la base d'un travail sur les données Inmarsat que l'ingénieur australien **Sergio Cavaiuolo** est persuadé que l'avion s'est crashé dans l'archipel des Maldives.

D'autres MH-istes ont choisi d'ignorer les données Inmarsat, les jugeant erronées ou incohérentes. C'est le cas de l'ancien militaire chinois, spécialiste des communications radio, **Long Wen** – un nom de plume – qui estime qu'elles sont au mieux une compilation de données provenant de plusieurs appareils, et que l'entreprise a pu être hackée. Se fondant sur un calcul de triangulation des dernières données radar, il est convaincu que l'avion s'est crashé au sud du Vietnam.

Cinq ans plus tard, le plus grand mystère de l'histoire de l'aviation civile reste totalement inexpliqué. ■