

INTERNATIONAL · DISPARITION DU VOL MH370

MH370 : l'enquête française, dernier espoir des familles de victimes

Selon les informations du « Monde », l'avocate de Ghyslain Watrelos, un Français dont la femme et deux enfants étaient dans le Boeing 777 de la Malaysia Airlines, a saisi les juges d'instruction, mercredi, pour qu'une demande de déclassification soit adressée au ministre des armées, Sébastien Lecornu.

Par Dorian Jullien

L'unique espoir ? Dix années après la disparition du vol MH370, qui reliait Kuala Lumpur à Pékin, le 8 mars 2014, la France est officiellement le seul pays qui continue d'enquêter. L'enquête technique malaisienne, qui n'a pas permis « *de déterminer la cause réelle de la disparition du vol MH370* », a été rendue en 2018, la même année que les dernières recherches en mer dans l'océan Indien, au large de l'Australie. Sans succès. Mais Ghyslain Watrelos, Français dont la femme et deux enfants étaient dans l'avion, assure que lui et les familles de victimes placent leurs espoirs dans l'enquête française, la seule encore ouverte à ce jour, bien qu'un doute subsiste concernant les investigations américaines.

L'information judiciaire, ouverte en mai 2014 par le parquet de Paris, porte sur un « détournement d'aéronef ayant entraîné la mort de plusieurs personnes de nationalité française, en relation avec une entreprise terroriste » et des « homicides involontaires par manquement délibéré d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposé par la loi ou le règlement ». Principalement, c'est la section de recherches de la gendarmerie des transports aériens (SRTA) qui enquête. Mais faute d'élément matériel nouveau, l'investigation patine.

C'est dans ce sens que Marie Dosé, avocate de M. Watrelos, a saisi les juges d'instruction, mercredi 20 mars, pour qu'une demande de déclassification soit adressée au ministre des Armées, Sébastien Lecornu. Ce courrier, que *Le Monde* a consulté, vise à obtenir « *tous les éléments utiles et nécessaires* » relatifs au MH370 et détenus par les armées françaises, services de renseignement compris. « *La France n'est pas impliquée, donc pourquoi elle n'accéderait pas à cette demande ?* », interroge Ghyslain Watrelos.

« Déclassification minimaliste »

Déjà en 2017, une demande similaire avait été effectuée et acceptée. « *Une déclassification minimaliste* », estime M^e Dosé, pour qui le peu de documents obtenus (six), le biffage d'une partie d'entre eux et le manque d'informations précises entravent « *la manifestation de la vérité* ». Sept ans après, l'avocate et son client espèrent la divulgation d'autres documents couverts par le secret de la défense nationale.

Ghyslain Watrelos est persuadé que « *la France est parfaitement au courant de beaucoup de choses* », même si on lui a assuré le contraire lors de ses quelques invitations à l'Élysée. Cet ancien cadre de Lafarge en Chine s'estime délaissé par les différents gouvernements français depuis 2014.

Ses doutes subsistent : les services de renseignement français disposent-ils des données brutes d'Inmarsat et de SITA, deux entreprises de télécommunications ? Ces informations sont fondamentales pour comprendre la trajectoire de l'avion. En s'appuyant, notamment, sur les données expurgées fournies par Inmarsat, les enquêteurs malaisiens en ont la certitude : le Boeing 777 a réalisé un demi-tour, quarante minutes après son décollage, au moment où l'avion cesse de communiquer, avant d'atteindre la pointe nord de l'île de Sumatra, puis de virer au sud et survoler l'océan Indien pendant six heures.

Un scénario que M. Watrelos voudrait pouvoir interroger en ayant accès aux données brutes, dont Inmarsat n'a livré qu'une version partielle, et que SITA, absent du rapport malaisien, n'a jamais communiquées, selon lui. Pourtant, cette manœuvre est une des rares certitudes des enquêteurs malaisiens.

Victor Iannello, ingénieur américain et membre d'un ensemble de scientifiques nommé Independent Group, affirme que les données d'Inmarsat sont accessibles. Si on les lui a refusées, il assure qu'un proche de passager chinois qui en avait fait la demande à la Malaysia Airlines les lui a envoyées et que les enquêteurs australiens ont travaillé avec ce même jeu de données. Reste à savoir si la France le possède.

Flou autour du FBI

Ghyslain Watrelos s'interroge sur un autre silence : celui des États-Unis. « *Le FBI n'a jamais versé quoi que ce soit au dossier français* », se désole-t-il. Rien, sauf des données du simulateur de vol du commandant de bord, Zaharie Ahmad Shah, à la fin de 2018, soit un an après la demande d'entraide pénale internationale formulée par les juges français, selon les informations du *Monde*. Mais ces données étaient déjà connues, puisque figurant dans le rapport de la police malaisienne conclu en mai 2014 et reprises dans le rapport final malaisien quatre ans après. Quant à savoir si le FBI enquête encore, le flou règne.

Selon *La Dépêche*, l'investigation de l'agence fédérale américaine serait toujours en cours. Contactée par *Le Monde*, elle se refuse à tout commentaire. En 2023, le FBI a écarté une demande de déclassification de Victor Iannello, ce qui lui laisse penser que le dossier est en cours. L'ingénieur note que l'objet du refus ne mentionne que les documents relatifs au commandant de bord, suggérant que l'enquête du FBI porte exclusivement sur Zaharie Ahmad Shah. Pour M. Iannello, « *la principale raison pour laquelle l'enquête du FBI reste ouverte est qu'elle peut accepter de nouvelles informations, tout en entravant la divulgation de ses éléments* ».

Coté malaisien, le premier ministre, Anwar Ibrahim, a déclaré, lundi 4 mars, qu'il serait « heureux de relancer » les recherches en cas de « *preuves convaincantes* ». « *C'est un dossier qui affecte la vie des gens, et tout ce qui doit être fait doit être fait* », a-t-il assuré, lors d'une visite à Melbourne, en Australie. ●