

Le 8 mars 2014, le vol MH370 de la Malaysia Airlines, reliant Kuala-Lumpur à Pékin avec 239 passagers (dont 4 Français) et membres d'équipage à bord, disparaissait des écrans radar. Deux ans plus tard, cette catastrophe reste la plus grande énigme de l'histoire de l'aviation civile. Les autorités malaisiennes en charge de l'accident ont publié un nouveau rapport voici quelques jours, lequel n'avance aucun élément neuf. Elles privilégient toujours la thèse d'un accident ou plutôt d'un acte délibéré: pilote ou pirate aurait détourné l'avion, lequel aurait fait un quasi demi-tour au-dessus de la mer de Chine avant de repasser au-dessus de la Malaisie et de disparaître pour une raison inconnue quelque part dans l'océan Indien. Dans un livre événement qui vient de paraître (*), la journaliste Florence de Changy, correspondante du "Monde" en Asie, démontre que cette version officielle ne tient pas la route et que de nombreuses questions restent sans réponse, au point de donner du crédit à des hypothèses a priori stupéfiantes, comme la destruction volontaire de l'avion et l'implication occulte de grandes puissances. «J'ai pris



Les secrets d'Eta

soin dans mon livre d'énoncer des faits vérifiés. Je ne conclus pas en faveur de telle ou telle hypothèse. Je laisse aux lecteurs le soin de se forger leur propre opinion. Mais j'ai une certitude: ce que les autorités malaisiennes nous disent n'est pas la vérité. Il reste trop de zones d'ombre. Un Boeing 777, ça ne disparaît pas comme ça! La logique officielle servie sur un plateau n'est pas crédible», nous explique Florence de Changy. «Le scénario officiel est de dire qu'il y a eu un acte délibéré, de la part d'un pilote ou d'un passager, que l'avion détourné est passé au-dessus de la Malaisie, et qu'il est arrivé dans l'océan Indien, comme le prouveraient des données satellites de la société Inmarsat. Ces trois points ne résistent pas à l'analyse. La preuve de l'acte délibéré serait le débranchement du système Acars (système permettant l'échange d'informations entre l'avion et le sol) mais rien n'établit que cela a été fait volontairement. Deuxièmement, les seuls radars qui ont détecté l'avion sont

Deux ans plus tard, la catastrophe du Boeing 777 de la Malaysia Airlines reste une énigme. Un livre événement nous plonge au cœur de l'enquête et de ses mystères. Rencontre avec son auteure² et un proche de victimes du vol maudit.

militaires et malaisiens. Les avions, les bateaux dans la zone n'ont rien vu. Il y a sur la côte, près de Penang, une base militaire importante partagée par plusieurs pays, dont l'Australie. Et cette base ne repère pas l'avion, un énorme Boeing 777, qui a dû, en théorie, la survoler... Reste la crédibilité des données d'Inmarsat. Tout repose sur elles. Mais Inmarsat refuse de les rendre publiques. Cette société, basée en Grande-Bretagne, est très spéciale et particulière, avec des intérêts stratégiques au plus haut niveau avec les États-Unis ou la Chine. Peut-on lui faire confiance? Qu'elle donne alors toutes les données! Même la justice française ne les obtient pas.»

FLAPERON: DES DOUTES

La découverte d'un flaperon (un morceau d'aile), attribué au 777 disparu, sur l'île de La Réunion en juillet 2015 accrédite pourtant la thèse d'un crash dans l'océan Indien. «Ce débris arrange tout le monde. C'est la preuve de l'accident. Personnellement,



Le Boeing 777 de la Malaysia Airlines transportait 239 passagers et membres d'équipage. La journaliste Florence de Changy (ci-dessous) démonte la thèse officielle du crash du vol MH370. Trop de zones d'ombre persistent, dit-elle. Elle a également des doutes sur le flap (ci-contre) qui a perdu sa plaque d'identification pourtant rivetée et n'est attribué au MH370 que via un composant sur douze...

Photo: Belgamag

j'ai des doutes sur ce flapéron. Comme par hasard, il a perdu sa plaque d'identification pourtant rivetée et n'est attribué au MH370 que via un composant sur douze... C'est hyper ténu comme preuve! En plus, ce morceau d'aile flottant aurait dû parcourir 7 à 8 km par jour, en ligne droite, pour arriver à La Réunion à la date de sa découverte. Ce n'est pas crédible!», décrypte Florence de Changy, qui doute aussi de l'authenticité des débris retrouvés au Mozambique. Quel scénario privilégie-t-elle alors? Dans son livre, elle en décrit plusieurs, de manière assez neutre, sans exclure, par exemple, un incendie dans l'avion, qui asphyxie tous les occupants, le Boeing dérivant seul pendant des centaines de kilomètres. «Je ne peux pas conclure, dit-elle. Il manque des pièces du puzzle.» Mais quand on discute longuement avec la journaliste, une thèse la séduit visiblement davantage: le Boeing aurait été détruit, accidentellement ou volontairement, en mer de Chine, c'est-à-dire peu de temps après avoir quitté les côtes de Malaisie en direction du Vietnam. «Plusieurs témoignages concordants, de pêcheurs ou d'un employé d'une plateforme pétrolière, accréditent la chute d'un avion en feu dans cette zone. Les premières recherches, durant

t du vol MH370



quatre jours, sont d'ailleurs concentrées là-bas. Puis, subitement, la thèse officielle apparaît, prétendant que l'avion est dans l'océan Indien», commente la journaliste. Qui serait à la manœuvre d'une telle manipulation? Pour Florence de Changy, cette affaire apparaît couverte par un secret d'État, «ou plutôt un secret d'États, avec "s", car plusieurs pays sont impliqués», dit-elle. Accident lors de manœuvres militaires (c'est une piste privilégiée aussi par un proche des victimes françaises, Ghyslain Watrelos, lire par ailleurs) ou destruction de l'avion pour des raisons stratégiques (présence de passagers ou d'une cargaison à éliminer)? La théorie du secret d'État laisse la porte ouverte à bien des scénarios, la plupart dignes de films d'espionnage hollywoodiens... Comme le dit Florence de Changy, à vous de vous forger votre opinion à la lecture de son livre, disons, au minimum inquiétant.

Benoît Franchimont.

(*) Florence de Changy, "Le vol MH370 n'a pas disparu", éd. Les Arènes, 250 p., 20 euros.