



JEAN-LOUIS BAROUX

ON A PERDU LE MH 370

SUSPENSE

l'Archipel

DU MÊME AUTEUR
CHEZ LE MEME EDITEUR

Transport aérien, ces vérités que l'on vous cache, 2018.

Peur sur le Vatican, 2014.

Transport aérien, une profession au bord de la crise de nerfs, 2012.

Compagnies aériennes, la faillite du modèle, 2010.

JEAN-LOUIS BAROUX

ON A PERDU LE MH 370

roman

l'Archipel

Notre catalogue est consultable à l'adresse suivante :
www.editionsarchipel.com

Éditions de l'Archipel
34 rue des Bourdonnais
75001 Paris

ISBN 978-2-8098-2883-2

Copyright © l'Archipel, 2020.

Avant-propos

Le 8 mars 2014, à 1 h 19, heure locale, le vol Malaysian Airlines MH 370 qui assurait la liaison entre Kuala Lumpur et Pékin a disparu des écrans radar. Le transpondeur qui permettait d'identifier l'appareil avait été coupé. L'appareil, un Boeing 777/200 ER (*Extended Range*), avait à son bord 227 passagers et 12 membres d'équipage. Il était assez ancien : douze ans, avec un grand nombre d'heures de vol à son actif, 53 465. Son commandant de bord, Zacharie Ahmad Shah, était très expérimenté : 18 365 heures de vol. Les communications ACARS (*Aircraft Communication Addressing and Reporting System*), envoyées automatiquement par l'appareil au centre de contrôle de la compagnie ont été coupées. Par contre, un dernier « ping » en provenance de l'avion, véhiculé par le satellite Inmarsat-3 F1, a été détecté à 8 h 11. Les militaires malaisiens ont obtenu un dernier contact radar à 2 h 15, alors que l'appareil se situait à 200 *miles* au nord-ouest de Penang. Outre les passagers, l'avion transportait 2 453 kilos de batteries, lesquelles contenaient 221 kilos de lithium, matière très inflammable.

Tels sont les faits. Ils sont connus du monde entier. De nombreux enquêteurs se sont penchés sur cette mystérieuse disparition, qui n'a pas de précédent, à l'exception d'un

Lockheed L-1049 Super Constellation de la Flying Tiger Line, affrété par l'armée américaine et disparu entre l'île de Guam et les Philippines le 16 mars 1962. D'énormes moyens ont été déployés pour retrouver l'épave de l'appareil, sans résultat à ce jour. Quelques débris ont été récupérés, dont un flaperon – morceau d'aile – sur une plage de la Réunion le 29 juillet 2015. D'autres morceaux, plus petits provenant de l'appareil ont été identifiés sur les côtes de l'île Maurice, de la Tanzanie et de Madagascar. Mais ces découvertes ne permettent pas de dire où se trouve l'appareil. On peut seulement en déduire qu'il gît quelque part au sud de l'océan Indien.

Plusieurs hypothèses ont été émises pour expliquer cette étrange affaire. On a envisagé un gros incident technique avec feu à bord causé par le lithium contenu dans les batteries, ou une dépressurisation lente qui aurait asphyxié les passagers et les membres d'équipage, comme cela s'est produit le 14 août 2005 sur un vol d'Helios Airways qui reliait Larnaca à Athènes. On a pensé aussi à un acte de terrorisme car deux des passagers étaient des Iraniens enregistrés avec des passeports européens. Et même à un détournement en direction de la base américaine de Diego Garcia – l'appareil aurait été détruit par un missile de défense. On a examiné enfin l'hypothèse du crash volontaire causé par le commandant de bord.

Mais aucune de ces hypothèses ne permet de répondre à la totalité des informations reçues et vérifiées par les enquêteurs. De sorte que chacun peut y aller de ses spéculations.

Cette fiction apporte un autre éclairage. Elle ne prétend pas détenir la vérité, mais elle est basée sur des faits réels. Bien entendu, les noms des protagonistes ont été changés, ainsi que ceux des compagnies aériennes. L'histoire est construite sur la rivalité entre les grands transporteurs aériens, laquelle est bel et bien une réalité.

Chapitre 1

Où Gilbert Drincourt découvre que son agenda va être très sérieusement occupé pendant les prochaines semaines

Gilbert Drincourt descendit de l'Eurostar à St Pancras. Pour une fois, le train était à l'heure et il ne lui faudrait pas plus de trente minutes pour arriver à son rendez-vous, fixé à 11 heures à l'hôtel Dorchester. Il se trouvait à Londres à la suite d'un appel téléphonique reçu trois jours plus tôt : Georges Tranchon, le président de la compagnie d'assurance Marsh France, demandait à le rencontrer discrètement. Le rendez-vous avait été fixé au bar du Cercle interallié, un cercle très privé, bien connu du Tout-Paris et fort réputé. Georges Tranchon était un homme aimable et tiré à quatre épingles, comme il convient au responsable français de la plus importante société d'assurance du monde. Il était membre du Cercle depuis une dizaine d'années. Il avait accueilli Gilbert Drincourt dans le salon attenant à l'entrée. Sa poignée de main était chaleureuse.

— Merci d'être venu. Allons au bar, nous serons plus tranquilles.

Le bar de l'Interallié, avec sa déco début xx^e siècle, donnait directement sur une vaste pelouse méticuleusement entretenue, encadrée de massifs de fleurs, sous laquelle se trouvait une piscine. L'ensemble faisait songer à un riche

château provincial, mais ce jardin se situait à deux pas de l'Élysée, entre les ambassades de Grande-Bretagne et du Japon.

George Tranchon avait commandé des coupes de Taittinger et des amuse-gueules, puis ouvert l'échange par une question :

— Que savez-vous de la disparition du vol de la East Malaysian Airlines, monsieur Drincourt ?

Gilbert avait répondu en restant sur ses gardes :

— J'ai lu les journaux.

— Je ne vous surprendrai pas si je vous dis que nous en sommes au même point. Mais savez-vous pourquoi nous nous intéressons à cette terrible affaire ?

— J'imagine que vous êtes fortement impactés. Mais pourquoi faire appel à moi ?

— Je n'ai pas le droit de répondre à cette question. Ce sera à mes patrons de le faire. Je vous propose de rencontrer les dirigeants mondiaux de Marsh. Ils seront à Londres la semaine prochaine. Pouvez-vous vous y rendre ? À nos frais, bien entendu.

— Vous ne pouvez vraiment pas m'en dire plus ?

— Ma mission est de vous contacter, monsieur Drincourt. Et de vous inviter à aller écouter ce qu'ils auront à vous dire.

Gilbert Drincourt était un peu décontenancé par cette entrée en matière, mais après tout, on ne refuse pas un rendez-vous avec l'un des dirigeants les plus puissants au monde. Et puis Tranchon, en mentionnant la disparition de ce vol dont tout le monde parlait, avait aiguisé sa curiosité.

*

Ce 14 mars 2014, Gilbert Drincourt monta dans l'un des fameux et confortables taxis londoniens, et demanda au chauffeur de le conduire au Dorchester.

Il avait quitté la DGSE trois ans auparavant – la Direction générale des services extérieurs, autrement dit le contre-espionnage français. Ce départ était intervenu après quinze ans de service, quand il avait voulu créer sa propre société, la GDI : Gilbert Drincourt Investigations. La GDI se destinait à la recherche de renseignements hautement confidentiels et Gilbert pouvait les obtenir en s'appuyant sur les réseaux qu'il avait su tisser dans la plupart des pays à risques où il avait été amené à travailler avec quelque succès. Il avait enquêté, entre autres, sur les filières du terrorisme en Indonésie, et sur les trafics de pièces détachées pour avion entre Miami et Istanbul. Gilbert était un Parisien apprécié : la quarantaine élégante, une belle gueule et une certaine façon de promener souplement son mètre quatre-vingt-cinq. Pour entretenir sa forme physique, il fréquentait une salle de sport de la rue de Ponthieu. Et il faisait preuve du plus grand sérieux, tant dans son travail que dans sa vie privée.

Il était issu d'une famille modeste. Son père était ouvrier métallurgiste dans une usine de Haute-Savoie ; sa mère, femme au foyer, complétait les minces revenus du ménage par des travaux de couture. De son enfance heureuse, Gilbert gardait le souvenir de balades en montagne avec ses parents et sa jeune sœur. Sa mère l'avait initié également aux joies de la musique classique. Elle utilisait les petits surplus financiers, lorsqu'il y en avait, pour acheter des disques Deutsche Gramophone. Très tôt, Gilbert avait montré de grandes aptitudes, en classe où il collectionnait les places de premier, ainsi que sur les terrains de sport et dans les jeux d'adresse. Poussé par ses parents, par sa mère en particulier, il avait obtenu une bourse et poursuivi des études supérieures, d'abord à l'Insa de Lyon, un établissement spécialisé dans les sciences appliquées, puis à Sciences Po Paris dont il avait passé avec succès le difficile concours

d'entrée. C'est à sa sortie de Sciences Po, alors qu'il se disposait à entamer une paisible carrière de diplomate, qu'il avait été contacté par ce qui s'appelait alors le Sdece : le Service de documentation extérieure et de contre-espionnage, le repaire des espions au service du gouvernement français. Là, il avait appris comment survivre en milieu hostile, et s'était formé aux techniques de combat rapproché. Il avait même suivi plusieurs stages avec les commandos de marine, l'élite des forces armées françaises, ce qui s'était révélé fort utile lors de certaines missions particulièrement dangereuses. Depuis qu'il avait présenté sa démission, il menait une vie beaucoup plus tranquille. Il était marié depuis quinze ans à la ravissante et richissime Giulietta Sforza, descendante de l'une des plus importantes familles milanaises. Il l'avait rencontrée lors d'une mission difficile en Italie. Le couple avait deux filles : Julia et Karine, âgées respectivement de douze et dix ans. La famille était établie dans une maison située sur le golf de Saint-Nom-la-Bretèche. Ils vivaient sans histoires, comme toutes les familles heureuses. Et les occupations professionnelles de Gilbert étaient marquées du sceau de la discrétion. Son sérieux lui valait une réputation internationale, laquelle était supportée en sous-main par la DGSE qui jugeait avantageux de pouvoir compter sur des renseignements fournis par un ancien de la maison, hors les voies officielles. Il arrivait même qu'elle lui confie des missions dont elle ne pouvait se charger directement.

Drincourt fut accueilli au Dorchester par un concierge qui le salua avec l'accent inimitable pratiqué dans la haute société britannique :

— Vous êtes attendu dans la suite 108, monsieur. C'est au premier étage.

Gilbert songea que les services, dans l'hôtellerie anglaise, demeuraient fidèles à leur réputation d'élégance

et d'efficacité. Marcher sur les moquettes du Dorchester, c'était ressentir une sorte de volupté. Il en profita pleinement avant de frapper à la porte de la suite 108.

Trois hommes occupaient la pièce.

— Bonjour et merci d'être venu à notre petite réunion. Je suis Flavio Picograndi. Permettez-moi de vous présenter Michael O'Brady, le président mondial de Marsh & McLennan Companies. Michael a fait exprès le déplacement depuis New York. Et voici notre expert aérien : Julius Brandt, de la société Oliver Wyman.

— *Many thanks, Mr Drincourt.*

La poignée de mains de Michael O'Brady était ferme, à l'américaine.

— Je vous en prie, asseyez-vous. Il y a du thé et du café si cela vous dit, mais il faudra vous servir tout seul. Pour des raisons de confidentialité, nous n'avons pas de serveur.

Michael se rassit et poursuivit :

— Je vais laisser Flavio, notre président de l'international, vous expliquer la situation.

Flavio Picograndi avait la classe de ces Italiens de la bonne société qui mettent un point d'honneur à être élégants en toute circonstance. Il s'exprimait dans un anglais et un français parfaits.

— Pour la bonne compréhension de tous, dit-il, je m'exprimerai en anglais. Je crois que vous parlez parfaitement cette langue, n'est-ce pas, Mr Drincourt ? Je vais vous appeler Gilbert et vous pouvez, bien sûr, utiliser nos prénoms, ce sera plus familier.

— Je vous écoute, répondit Drincourt. Permettez que je me serve un peu de café. Ça aide à la concentration.

Flavio Picograndi expliqua :

— Il y a six jours exactement, un appareil de l'East Malaysian Airlines qui effectuait le vol Kuala Lumpur – Pékin

a purement et simplement disparu. À ce stade, nous n'avons pas plus d'information que vous : nous savons ce qui disent les enquêtes des journaux. Sauf si Michael ou Julius ont quelque chose à rajouter...

Michael et Julius n'ayant rien ajouté, Flavio continua :

— Nous sommes le principal assureur de la East Malaysian. Comme vous l'imaginez, les indemnités à verser seront considérables...

Michael O'Brady intervint :

— Un milliard de dollars, grosso modo. Et encore, à condition qu'il n'y ait pas de complications juridiques – hélas ! elles sont toujours à redouter.

— Or, continua Flavio, nous ne pouvons pas régler un tel montant sans savoir ce qui est réellement arrivé.

Michael O'Brady se pencha en avant :

— Si nous pouvions présenter la preuve d'une faute de la part de compagnie, ou des pouvoirs publics de Malaisie, cela pourrait réduire sensiblement notre exposition. D'ailleurs...

Il se tourna vers Julius Brandt.

— ... comment un avion peut-il disparaître, de nos jours ?

— Je n'ai pas réponse à tout, bien évidemment, dit Julius. Sachez simplement que le contrôle aérien dans cette partie du monde est beaucoup moins sophistiqué que dans les pays occidentaux. Par exemple, la position de l'appareil pendant son vol de croisière correspond à une estimation, et non à un repérage par les radars – ils sont trop espacés dans cette région. Donc, ce que nous savons tient plus du calcul que d'une certitude.

— Vous voulez dire, demanda Michael, que les avions ne sont pas suivis en permanence par les centres de contrôle aérien ?

— Exactement. C'est aussi le cas pour tous les vols transatlantiques et transpacifiques.

Michael O'Brady enchaîna :

— Donc, mon cher Gilbert, nous devons tirer cette affaire au clair. Voilà pourquoi nous vous avons prié de venir. Il va de soi que cette réunion est totalement confidentielle. Personne ne doit savoir que nous avons entamé des démarches de notre côté pour connaître la vérité. Cela ferait le plus mauvais effet. Si vous acceptez la mission, vous recevrez une prime fixe d'un million de dollars. Quatre autres millions vous seront versés si vous découvrez la vérité. Et bien entendu, on rembourse tous les frais que vous serez amenés à engager, y compris pour rémunérer des intermédiaires.

Gilbert Drincourt répondit :

— C'est une offre généreuse. Je remercie une compagnie si importante de me faire confiance. Après tout, je travaille seul, la plupart du temps.

— Votre réputation est parvenue jusqu'à nous, reprit Michael avec un léger sourire. Certes, nous avons nos propres circuits d'information, mais ils sont inopérants dans l'affaire qui nous occupe.

— Il me faudrait tout de même un point de départ, dit Gilbert.

— Julius peut vous mettre sur une piste. Du moins, je l'espère. Du reste, pour la suite, nous n'aurons plus de relation directe, tout passera par Julius, y compris les versements.

Julius Brandt prit la parole :

— Voici les éléments que nous avons pu réunir. Je ne sais pas dans quelle mesure pour pourrez les utiliser, mais c'est tout ce dont nous disposons pour l'instant.

Un silence attentif s'était installé dans la pièce. Julius poursuivit :

— Nous avons pu établir deux faits avec certitude, sans d'ailleurs pouvoir les relier. Premièrement, le commandant de bord : Abdul Ahmid Rahman. C'est un pilote de très bon niveau. Il est, ou était, puisque nous ne savons pas ce qu'il

est devenu, le président du syndicat des pilotes de l'East Malaysian Airlines.

— Voilà qui a un intérêt certain, releva Gilbert Drincourt.

— Autre information, plus diffuse, mais que je livre quand même à votre réflexion : depuis un an, l'ADA s'est lancée dans une frénésie d'achats de compagnies aériennes. C'est la compagnie d'Abu Dhabi – ou encore la Abu Dhabi Airways. Cependant, les Émirats sont bloqués par des règles qui interdisent à une société étrangère de détenir la majorité du capital, et ce dans tous les pays. Aussi l'ADA se contente de prendre des participations minoritaires. Mais elles sont suffisamment importantes pour que ses dirigeants puissent dicter la stratégie des transporteurs dans lesquels elle a investi.

— Oui, dit Gilbert, ces achats ont attiré mon attention.

Il avait à cœur de montrer qu'il suivait ce genre d'affaires.

— Ce que nous ne savez peut-être pas, continua Julius Brandt, c'est que l'East Malaysian Airlines était leur prochaine cible.

— À ma connaissance, dit Gilbert, rien n'a été publié sur cette offensive.

— C'est exact. Nous avons eu l'information par un des directeurs de la compagnie d'Abu Dhabi. Michael, suis-je autorisé à donner son nom à Gilbert ?

— Bien entendu, approuva Michael O'Brady. Gilbert doit être en possession de tous les renseignements que nous détenons, même si ceux-ci se révèlent inutiles.

— Eh bien ! reprit Julius. Il s'agit d'un de vos compatriotes : Bernard Montreux. Il est justement en charge de développer les participations de l'ADA. Il est aux premières loges.

— Que savez-vous de lui ? demanda Gilbert.

— Il a fait sa carrière dans les transports aériens autrichien et suisse. Avant de prendre ses fonctions, il était à la Swiss

International CFO – *Chief Financial Officer* –, directeur financier...

— Pourquoi ce Bernard Montreux vous a-t-il fait ces confidences? interrompit Gilbert. Ce ne serait pas la première fois que de fausses pistes seraient lancées par des interlocuteurs parfaitement crédibles.

— Il semble bien que Bernard Montreux nourrisse des doutes sur la stratégie de sa compagnie. Pour tout dire, il regrette d'avoir quitté sa confortable position à la Swiss International. Mon analyse est qu'il cherche une branche de secours, au cas où les choses tourneraient mal.

— Suis-je autorisé à le contacter? demanda Gilbert.

— Je pense qu'il n'y a aucun inconvénient, reprit Julius en quêtant l'approbation de Michael O'Brady.

— C'est parfaitement exact, dit Michael. Encore une fois, tout ce que nous savons et tous les contacts que nous avons doivent être mis à la disposition de Gilbert. D'ailleurs, Julius va organiser la première rencontre entre Montreux et vous.

— Voilà au moins un début de piste, dit Drincourt. Je peux démarrer la semaine prochaine, dès que j'aurai libéré du temps dans mon agenda. C'est une mission qui va m'occuper pendant quelques semaines...

— Merci de l'accepter.

Le visage de Michael O'Brady reflétait une grande satisfaction.

— Il va de soi que la plus parfaite confidentialité doit s'appliquer. Aussi, si vous le voulez bien, nous allons signer un NDA – un *Non Disclosure Agreement*. D'accord?

Ce contrat interdisait à l'une ou l'autre des parties de divulguer quelque information que ce soit sans l'accord des autres partenaires, sous peine de poursuites judiciaires.

— Pas de problème de mon côté, répondit Gilbert.

— Flavio, reprit Michael, voulez-vous présenter la convention et le NDA à Gilbert? Nous avons un peu anticipé votre accord, mais je vous remercie beaucoup de l'avoir accepté. Le premier versement, disons de 250 000 dollars, sera effectué aujourd'hui même par Julius, qui restera votre interlocuteur.

— Merci encore de votre confiance, conclut Gilbert.

*

Ayant signé le papier, donné ses coordonnées bancaires et salué ses interlocuteurs, Gilbert Drincourt se retrouva sur le trottoir de Park Lane. Il faisait beau, bien qu'un peu frais, en ce vendredi de mars, et il éprouva le besoin de marcher pour penser à tout cela. L'entretien n'avait pas duré plus d'une heure et demie. Comment avait-il pu donner son accord aussi vite? La rémunération, sans doute. La qualité de ses interlocuteurs aussi. Il décida d'y réfléchir en déjeunant. Et il avait envie de cuisine italienne, la gastronomie anglaise ne lui paraissant pas apte à aider sa réflexion.

L'Olivelli, 30 Store Street, était justement proche de Park Lane et d'Oxford Street. Gilbert opta pour l'une des petites tables près de l'entrée. Il était en proie à une profonde interrogation. D'un côté, il ne pouvait refuser une offre d'un million de dollars, à laquelle pouvait s'ajouter la prime de quatre millions en cas de succès; mais d'autre part, il sentait que l'affaire ne serait pas de tout repos. Il pressentait les dangers à venir. Mais bon, il avait accepté et il n'était pas homme à se dédire. Les spaghettis à la bolognaise étaient tout à fait convenables, cuits *al dente*; et le verre de *langhe* piémontais avait du corps.

Au fond, l'enquête pouvait aussi très bien se passer: l'optimisme l'avait gagné lorsqu'il demanda l'addition. Le serveur la lui apporta, mais curieusement, il y avait deux

papiers dans la soucoupe, la note et un billet plié en quatre. Gilbert déplia le billet sur lequel un message était écrit à la main et en gros caractères : « *Don't try to solve the challenge.* » Autrement dit : « Renonce. » Voilà qui renvoya Gilbert à ses inquiétudes premières. Il appela le serveur, mais celui-ci avait disparu. Gino, le patron, se trouvait derrière le comptoir. Gilbert Drincourt l'interrogea :

— Où est le serveur qui m'a apporté l'addition ?

— Marcello ? Je l'appelle. *Ho ! Marcello ! Vieni qua !*

— *Che cosa successe ?* demanda le dénommé Marcello en s'approchant.

— Ce n'est pas lui, affirma Gilbert. Où se trouve-t-il ?

— Marcello est notre seul serveur, *signore*.

— Ce n'est pas lui qui m'a apporté l'addition !

— Alors, je ne sais pas... Quelqu'un a dû la prendre sur le comptoir, vous l'apporter et partir. Je ne vois que cette explication.

— Vous voulez dire... Quelqu'un que vous ne connaissez pas ?

— Je suis désolé. Ça fera 25 livres, *per piacere*.

Dans le taxi qui le ramenait à St Pancras, Gilbert se dit qu'il se sentirait mieux une fois à bord du train pour Paris.

L'Eurostar de 15 h 32 était prêt au départ. Gilbert avait la place 42, voiture 2, celle des premières classes. Il était assis dans le sens de la marche. Il aimait choisir les sièges équipés d'une table où étaler ses affaires de travail, surtout quand il n'avait pas de vis-à-vis, comme c'était justement le cas.

Le train s'ébranla si lentement que c'était à peine si on se rendait compte du départ. Gilbert était toujours étonné de la douceur avec laquelle cette machine de plusieurs dizaines de tonnes arrivait à bouger. Il ferma les yeux pour réfléchir encore à cette mission. Quand il les rouvrit, dix minutes plus tard, un nouveau papier plié en quatre se trouvait sur la tablette.

Le message était écrit en gros caractères, par un ordinateur cette fois. Et il était rédigé en français : « Ne vous occupez pas de cette affaire ! » Bravo la confidentialité de la mission...

Il décida de tirer cette histoire au clair avant d'aller plus loin. Il disposait à la maison d'une ligne téléphonique et d'un modem sécurisés.

*

À 20 heures, il était rentré à Saint-Nom-la-Bretèche. Sa belle maison se situait sur le trou numéro 10 du golf.

Giulietta lui donna un tendre baiser.

— Bon voyage, chéri ?

— Même les trains étaient à l'heure.

— Pas trop de mauvais temps à Londres ?

— Il ne pleuvait pas, c'est déjà ça. Les filles ?

— Elles sont dans leur chambre. Elles attendent que tu ailles les embrasser. Je te prépare un whisky ?

— Tu sais, je vais devoir partir en déplacement. Quelques semaines, sans doute...

— Rien de dangereux, au moins ?

— C'est très bien payé, *carissima*, mais ce n'est pas qu'une question d'argent.

— Je t'aime.

— Moi aussi, je t'aime.

Sa famille était le bonheur de Gilbert Drincourt. Il aimait passer du temps avec ses filles, les questionner sur leur vie, les reconforter lors des petits chagrins et profiter de leurs rires quand il leur racontait des histoires. Une fois qu'elles dormaient, il discutait avec Giulietta, une femme dont il était toujours aussi amoureux. Au lit, ils partageaient un désir physique jamais assouvi.

*

Le lendemain, à la première heure, Gilbert décida de tirer au clair cette histoire de messages. Il y avait des fuites au sein de Marsh & McLennan, ce qui n'était pas bon signe. Il appela Julius Brandt sur son téléphone portable, à partir de la ligne sécurisée.

— *How are you, Julius?*

— *Just fine.*

— Vous êtes toujours à Londres ou déjà à New York?

— Toujours à Londres. Je pars pour Rome à midi.

— Pouvons-nous parler librement sur cette ligne? La mienne est sécurisée...

— Aucun problème.

Gilbert lui raconta ce qui s'était passé à l'Olivelli, et conclut :

— Impossible pour moi de continuer tant que vous n'aurez pas trouvé d'où vient la fuite. Je veux avoir quelques chances de réussite et je ne tiens pas à me faire trouer la peau.

Julius reprit après un silence :

— J'annule mon déplacement à Rome. Donnez-moi deux jours.

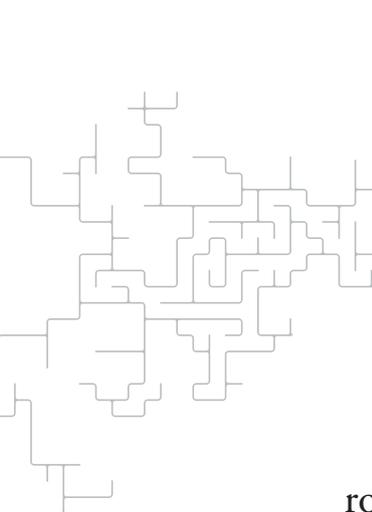
— Deux jours, pas plus, répondit Gilbert. Car si vous n'avez pas identifié la taupe au bout de deux jours, il y a peu chances que vous la trouviez jamais. Je serai alors dans l'obligation de refuser la mission et d'actionner le NDA.

Il renouait avec ce ton autoritaire que ses collègues de la DGSE connaissaient bien.

Julius appela immédiatement Michael O'Brady, lequel devait être à l'aéroport de Luton, prêt à s'envoler pour New York à bord de l'appareil privé de la compagnie, un Gulfstream 650 ER.

— *We are about to leave*, dit Michael.

— Je sais, mais nous avons une urgence. Pouvez-vous reporter votre départ d'une ou deux heures?



l'Archipel

SUSPENSE

présente

Suspense, thriller,
roman noir, policier...
Il y a forcément un titre
de notre catalogue que vous aimerez !

Découvrez notre collection sur
[http://www.editionsarchipel.com/
collection/2-suspense/](http://www.editionsarchipel.com/collection/2-suspense/)



Rejoignez la communauté des lecteurs
et partagez vos impressions sur
www.facebook.com/archipelsuspense