

sous la direction de

Thierry Meyssan

Le Pentagate



CARNOT
www.carnot.fr

LE PENTAGATE

sous la direction de
Thierry Meyssan



Du même auteur :

- *L'Effroyable imposture*, Carnot, 2002.
- *L'Enigme Pasqua*, éd. Golias, Paris, 2000
- *Charles Millon, le porte-glaive*, éd. Golias, 1999

Sites internet :

- www.reseauvoltaire.net
- www.effroyable-imposture.net
- www.asile.org

Le livre *Le Pentagate* et une importante base documentaire sur le 11 septembre et la politique étrangère et militaire des états-Unis sont disponibles sur :
<http://www.effroyable-imposture.net>

Introduction

DISSECTION D'UN MENSONGE DE GUERRE

L'Effroyable imposture ambitionnait de décortiquer les incohérences de la version officielle des attentats du 11 septembre 2001 et de présenter un point de vue différent sur ces événements.

Les journaux français qui l'ont dénigré ont concentré leurs attaques sur le premier chapitre consacré à l'attentat du Pentagone. A défaut d'arguments pour défendre la version officielle, ils ont mis en cause la crédibilité et la sincérité de l'auteur, puis l'intelligence des lecteurs.

L'Effroyable imposture se contentait d'observer l'impossibilité matérielle du *crash* d'un Boeing 757 sur le Pentagone sans expliquer la nature exacte de l'attentat. Il ne tirait aucune interprétation politique des

faits. Pour inviter les citoyens à une lecture critique des déclarations officielles ultérieures, il se bornait à souligner que le gouvernement des Etats-Unis avait commencé à mentir dès le matin du 11 septembre.

Avec l'aide de nos lecteurs et certains de nos confrères journalistes, qui nous ont transmis des documents et leurs propres réflexions, nous avons poursuivi nos investigations. Les éléments que nous présentons aujourd'hui ne sont donc pas une suite de *L'Effroyable imposture*, mais un complément d'enquête sur l'attentat du Pentagone et la manière dont nous avons tous été intoxiqués par les services de communication du département de la Défense.

UN DÉBRIS DE TROP

Un débris du Boeing 757-200 du vol American Airlines 77 a été retrouvé sur la pelouse du Pentagone, le 11 septembre 2001. L'enquête de Thierry Meyssan tombe à l'eau. Le doute n'est plus permis : l'avion s'est bel et bien écrasé sur le département de la Défense. Fermez votre livre.

Mais les journaux qui ont publié la photographie de ce débris comme un élément de preuve ont peut-être brûlé les étapes en ne procédant pas aux vérifications élémentaires. Ils semblent en effet avoir trouvé un débris dont le Pentagone lui-même ne connaissait pas l'existence. On est d'ailleurs bien en peine de définir de quelle partie du Boeing ce morceau de tôle peut provenir.

Le débris d'un avion « pulvérisé », « fondu », « gazéifié »

La fameuse photographie a été prise par Mark Faram, reporter photographe pour l'agence CNA, et utilisée initialement dans le *Navy Times* (voir cahier photo p. XVI). Elle a été publiée pour la première fois en France par *Le Monde*, le 21 mars 2002. Par la suite, plusieurs journaux l'ont reprise en couleur et en pleine page.

Cette photo représente un morceau de tôle tordu, de couleur blanche et rouge, ressemblant à un débris aéronautique. Pour tous les journaux qui évoquent l'affaire, cette image est bien plus que cela : elle est la preuve photographique que le vol AA77 s'est écrasé sur le Pentagone, puisque naturellement, elle représente un débris du Boeing 757-200 d'American Airlines.

En la matière, *Le Monde* a donné le "la". Publiée en haut d'une page intitulée « *Internet véhicule une rumeur extravagante sur le 11 septembre* », la photographie est ainsi légendée : « *Cette image a été prise par un photographe militaire du Navy Times, le 11 septembre 2001. Selon l'agence Associated Press (AP), qui la diffuse, la photo montre un débris de l'avion sur l'héliport ouest du Pentagone. AP précise que des morceaux ont été éparpillés par le*

choc jusqu'à l'autoroute avoisinante. Il s'agit de l'un des rares documents disponibles dans les agences photographiques. Mark Faram, l'auteur du cliché, a confirmé son authenticité au Monde, mardi 19 mars. »¹

L'éditorial du journal, publié le même jour, est encore plus catégorique sur ce que la rédaction pense de l'image: « *Des témoins ont vu l'avion avant qu'il ne s'écrase sur le Pentagone, une photo a même montré un morceau de fuselage à une centaine de mètres de l'immeuble. »*

Dans le même temps, et sans craindre la contradiction, le journal rassure ses lecteurs surpris par le peu de preuves matérielles de la présence de l'avion : des experts – anonymes – expliquent que l'appareil s'est désintégré sous le choc et a, de surcroît, fondu. « *L'impact s'est produit avec une extrême énergie, provoquant la pulvérisation de l'appareil, note l'un d'entre eux, et un embrasement immédiat. A la différence des voitures, les avions sont surtout composés d'aluminium, qui rentre en fusion vers 600°C, et les structures de l'appareil ont pu fondre. »²*

1. "Internet véhicule une rumeur extravagante sur le 11 septembre", *Le Monde*, 21 mars 2002.

2. "Un avion a bel et bien frappé le Pentagone", *Le Monde*, 21 mars 2002 : <http://www.lemonde.fr/article/0,5987,3236—267442-,00.html>

Par la suite, d'autres journaux reprennent cet argument, pourtant contradictoire avec la photo du débris présumé. « *Quid de l'absence des ailes ? Les experts en aéronautique sont catégoriques : fabriquées en aluminium, elles ont tout simplement fondu dans le brasier* », analyse *Marianne*.¹

Pourquoi pas ? Mais on devrait alors trouver cent tonnes de métal fondu. Ce qui n'est pas le cas. Pour expliquer ce mystère, on apprend alors aux lecteurs que la température a atteint le point de gazéification. « *L'intensité de la chaleur causée par la déflagration peut aisément pulvériser l'appareil. Meyssan ne le sait peut-être pas, mais à 3000°, l'aluminium se transforme en gaz !* » enseigne doctement *Entrevue*.²

Bien entendu, on ne s'interroge pas sur les conséquences d'une telle hypothèse. Si l'avion a brûlé à plus de 3000° à l'intérieur du bâtiment, à hauteur du rez-de-chaussée et du premier étage, comment croire que les étages supérieurs aient pu résister à une température aussi élevée ? Et comment les autorités ont-elles pu identifier les victimes prétendument retrouvées dans cette fournaise ? Car, autre preuve apparemment incontestable du *crash* de l'avion sur le

1. "Rumeurs - Le pape a-t-il organisé les attentats du 11 septembre ?", Eric Dior, *Marianne*, 1er au 7 avril 2002.

2. "Ardisson complice d'une imposture", *Entrevue*, avril 2002.

Pentagone, *Libération* précise à ses lecteurs qu'une passagère « a été identifiée grâce à ses empreintes digitales. »¹

Comment croire que le métal a fondu, s'est « gazéifié » et que les corps humains sont encore identifiables ?

Selon ces journaux, l'avion a donc été « pulvérisé » avant de « fondre » et de se « transformer en gaz ». Ils en ont cependant identifié catégoriquement un débris pas du tout calciné.

Le Pentagone n'a pas retrouvé le débris

Les publications qui ont présenté ce débris réfutent, en fait, la version officielle. Il ressort, en effet, des conférences de presse au Pentagone des 12 et 15 septembre 2001, qu'aucun morceau important de l'avion n'a été retrouvé. Selon le département de la Défense, les seuls éléments qui auraient été récupérés seraient les boîtes noires et un phare, le 14 septembre 2001.

Le 12 septembre, un journaliste demande à Ed Plaugher, chef des pompiers du comté d'Arlington, s'il reste quelque chose de l'avion. Sa réponse ne prête

1. "Pourquoi la démonstration de Meyssan est cousue de très gros fils blancs", *Libération*, 30 mars 2002.

pas à confusion : « *A propos de l'avion, il y a des petits morceaux de l'appareil visibles de l'intérieur, au cours des opérations de lutte contre l'incendie dont je vous parlais, mais pas de grands morceaux. En d'autres termes, il n'y a pas de morceaux de fuselage, ou ce genre de choses.* »¹

Le 15 septembre, lors d'une nouvelle conférence de presse, relative cette fois à la reconstruction du Pentagone, Terry Mitchell est à son tour interrogé sur ce qu'il a pu voir comme preuve de l'avion (« *plane evidence* »). Il indique qu'on ne pouvait en voir que de « *petites pièces* ». La question suivante nous intéresse particulièrement : « *A quelle profondeur à l'intérieur du bâtiment [se trouvaient ces morceaux de l'avion] ? Encore une fois, nous essayons de comprendre comment il est entré dans le bâtiment...* » La réponse officielle est éloquente : « *On peut commencer par voir la fin de la vidéo, avant de revenir là-dessus ?* » Les journalistes approuvent et M. Mitchell ne reviendra plus jamais à cette question pourtant primordiale.²

1. "DoD News Briefing", Defense Link, Department of Defense, 12 septembre 2001 :

<http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/t09122001t0912asd.html>

2. "DoD News Briefing on Pentagon Renovation", Defense Link, Department of Defense, 15 septembre 2001 :

<http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/t09152001t915evey.html>

Interrogé lui aussi sur les preuves matérielles de l'avion, Lee Evey, chef de projet de l'Opération rénovation du Pentagone répond qu'il « y a des preuves considérables de l'avion à l'extérieur. Ça n'est juste pas très visible. [...] Aucun de ces morceaux ne sont très grands et les quelques pièces plus grandes, ici, ressemblent à des conduites de moteur d'avion, elles sont circulaires. »¹

Le 14 septembre, le département de la Défense annonce que les sauveteurs ont retrouvé les deux boîtes noires, à quatre heures du matin². Puis un phare. Puis plus rien. Les recherches sont interrompues lorsque les travaux de destruction-reconstruction débutent. Du prétendu débris de Boeing photographié par Mark Faram, il n'est jamais question dans les déclarations officielles.

Dans les premiers jours qui suivent l'attentat, les autorités ne mentionnent donc l'existence que de petits débris, de fragments métalliques non identifiables, qui pourraient provenir de tout autre chose.

1. "DoD News Briefing on Pentagon Renovation", déjà cité.

2. "Black Boxes Found at Pentagon Crash Site", *American Forces Press Service*, Defense Link, Department of Defense, 14 septembre 2001 :

<http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/n09142001200109142.html>

"Flight data and cockpit voice recorders found", Defense Link, Department of Defense, 14 septembre 2001 :

<http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/b09142001bt425-01.html>

Nul parmi les pompiers, les architectes et les officiels du département de la Défense n'a vu le moindre morceau de fuselage sur les lieux de l'attentat – à l'exception du secrétaire à la Défense, Donald Rumsfeld (cf. chapitre « Disparition d'un avion »). Six mois plus tard, la presse française a donc retrouvé un morceau de l'appareil totalement inconnu du Pentagone lui-même.

Six mois plus tard, le FBI peut presque reconstituer l'avion

Mais la version du département de la Défense n'est pas la seule version officielle. Six mois plus tard est donnée une autre version des faits. En avril 2002, peu de temps après la sortie du livre *L'effroyable imposture*, Valérie Labrousse, de l'agence Digipresse, retourne à Washington.¹ Elle y contacte les autorités afin qu'elles s'expriment sur le sujet. La déclaration du FBI est troublante : ses agents auraient récupéré une grande partie des débris, rendant ainsi possible une reconstitution quasi-complète de l'épave du Boeing. Une version confirmée par Chris Murray, porte-parole du FBI à Washington, interrogé par *Libération* : « Les

1. "Dossier 11 Septembre", *Digipresse* : <http://digipressetmp4.teaser.fr/site/dossier.php?dosnum=60>

pièces de l'avion sont stockées dans un entrepôt et elles sont marquées des numéros de série du vol 77. »¹

L'avion n'a donc pas été pulvérisé en une multitude de petites pièces, comme l'affirmait le Pentagone en septembre 2001. Il n'a pas non plus fondu, comme l'expliquaient plusieurs journaux français en mars 2002. Non : en avril 2002, l'avion peut pratiquement être reconstitué par le FBI.

Plus de six mois après les faits, la mémoire revient même à plusieurs témoins. Ed Plaucher, le chef des pompiers d'Arlington qui témoignait, en septembre 2001, n'avoir vu que des petits morceaux de l'avion et pas de « sections » du fuselage est interrogé une nouvelle fois par Valérie Labrousse. Il dément ses propres déclarations : après avoir reconnu être arrivé sur les lieux 35 à 40 minutes après l'attentat, il détaille avoir vu : « *des morceaux de fuselage, les ailes, le train d'atterrissage, des morceaux de moteur, des sièges. Je peux vous l'affirmer, il y avait un avion.* » Avant de préciser : « *Un avion de ligne.* »² Donc, 35 à 40 minutes après le *crash*, alors que le feu ravageait l'intérieur du Pentagone, avec

1. "Pourquoi la démonstration de Meyssan est cousue de très gros fils blancs", *Libération*, 30 mars 2002.

2. "Ed Plaucher : La mémoire à rebours", *Digipresse*, 22 Mai 2002 : <http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?numart=487&doss=60>

une température avoisinant 3000°C pour faire brûler la carlingue, on pouvait s’approcher du brasier et reconnaître des sièges de Boeing. Ed Plaugher indique même avoir « vu » (sic) une des deux boîtes noires, qui ne sera pourtant retrouvée que trois jours plus tard. Une boîte noire officiellement inexploitable parce que laissée trop longtemps exposée à une très forte chaleur.

Le 30 mars 2002, *Libération* publie un autre témoignage confirmant la présence de débris. Selon Arthur Santana, « *des sauveteurs ramassaient des morceaux de l’avion un peu partout. Les morceaux étaient enfouis dans des sacs en plastique marron qui étaient marqués des lettres “preuves matérielles” (“evidence”, en anglais), et une partie de cette zone a été entourée de scotch jaune. Un gros morceau de l’avion, soulevé par deux personnes, laissait clairement voir la lettre “C” d’American Airlines.* »¹ Le quotidien publie d’ailleurs un autre témoignage, celui de Mike Walter : « *Après l’explosion, j’ai marché en direction du Pentagone. J’étais à plus de 100 mètres de l’impact, mais il y avait des morceaux de fuselage un peu partout. Plusieurs fois, j’ai dû enjamber des débris. Je me souviens même de quelqu’un qui a ramassé un morceau et s’est fait prendre en photo,*

1. “Pourquoi la démonstration de Meyssan est cousue de très gros fils blancs”, déjà cité.

avec le Pentagone en arrière-plan. » Selon Libération, « le journaliste confirme toutefois que les débris de l'avion n'étaient pas de grosse taille. » Le 11 avril, Jamie Mc Intyre, correspondant de CNN au Pentagone, confie à Paris-Match la manière dont il a vécu le crash, alors qu'il était à son bureau, au Pentagone. « J'ai immédiatement couru sur les lieux du crash. Des centaines de morceaux d'avion jonchaient le sol, dont un morceau du fuselage et une partie du pare-brise du cockpit que CNN a fait expertiser. »¹

On nous parle maintenant de débris imposants, identifiables et même de photos prises de ces débris. Pourtant, aucune de ces images (à l'exception de celle de Mark Faram) n'a été publiée, ni même conservée par les agences de presse. Pourquoi ? Et comment le Pentagone, qui n'a retrouvé, officiellement, qu'un phare et deux boîtes noires, a-t-il pu ne pas se rendre compte de tous ces débris de Boeing sur sa pelouse ?

Sans remettre en cause la fiabilité de ces nouveaux témoignages, se pose au minimum la question de leur interprétation.

1. "Pentagone, La rumeur pulvérisée", Saveria Rojek et Romain Clergeat, *Paris Match*, 11 avril 2002.

Une photo qui pose problème

L'argument qui permet de faire de ce débris non identifié un morceau de fuselage réside dans une ressemblance dans les couleurs. Effectivement, il semble que le rouge détourné de blanc corresponde aux couleurs d'American Airlines. Cependant, premier détail troublant, le débris ne semble pas avoir la couleur argentée caractéristique des avions de la compagnie américaine. De plus, en examinant attentivement les photographies disponibles de Boeing 757-200 de cette compagnie, il apparaît difficile d'identifier un seul endroit dont pourrait provenir ce morceau de fuselage.

Le détour courbé du rouge et du blanc exclut qu'il s'agisse des lettres « AA » très angulaires figurant sur la queue. De la même manière, une étude de la large bande bleue, blanche et rouge qui fait le tour de la carlingue et figure également sur le nez de l'avion permet d'affirmer que le débris ne peut pas en provenir. Les ailes ne comportent pas de rouge, mais seulement du noir et du blanc. Le dessous de l'appareil est uniquement de couleur gris métallisé. Il reste donc le mot « American » inscrit sur le côté du Boeing. Mais là encore, nouveau problème : la forme des couleurs semble indiquer qu'il s'agit du coin d'une lettre. On devrait donc observer juste à côté, le détour de la lettre suivante. Or, on ne dis-

tingue rien de tel sur la photo. Dernière possibilité : qu'il s'agisse de la dernière lettre du mot. Mais là, nouveau problème : on devrait pouvoir distinguer le détour de la porte, qui jouxte la lettre « n ». Rien de tel n'apparaît sur cette photo.

Le débris ayant été déformé par l'explosion, il semble hasardeux toutefois d'affirmer qu'il ne peut absolument pas provenir d'un Boeing d'American Airlines. Mais il l'est au moins autant d'affirmer qu'il s'agit obligatoirement d'une partie de la carlingue : rien n'est moins sûr, et aucune pièce ne semble correspondre. Quant aux couleurs dont on nous dit qu'elles sont nécessairement celles d'American Airlines, elles sont avant tout celles des États-Unis. On les retrouve donc sur un grand nombre de véhicules et d'aéronefs officiels ou militaires.

On se souvient que, selon plusieurs témoins, un hélicoptère était stationné devant la façade, juste avant l'explosion. Certains d'entre eux indiquent que l'appareil qui a frappé le Pentagone a d'abord percuté l'hélicoptère avant de s'encaster dans la façade.¹ Pourquoi ce débris n'en proviendrait-il pas ?

1. Voir notamment : "Blessés, incendies et débris au Pentagone", Agence France-Presse, 11 septembre 2001. Article reproduit par *Cyberpresse* :
<http://www.cyberpresse.ca/reseau/monde/0109/mon101090013337.html>

« Ce n'est pas un élément de preuve et c'est présenté de façon à le faire croire »

Le Pentagone lui-même déclarait en septembre 2001 qu'il n'existait pas de morceaux importants. Il y a donc peu de chances que ce fameux débris provienne du vol AA77. Hervé Kempf, journaliste au *Monde*, ne peut pas ignorer toutes ces incohérences. Le 23 mars 2002, au cours de l'émission + *Clair*, sur Canal +, Thierry Meyssan le confronte aux contradictions que soulève la publication de cette photo dans le quotidien :

– Thierry Meyssan : « *Voilà une falsification très intéressante. Le journal Le Monde, qui a cherché à induire ses lecteurs en erreur, a publié une photographie qui provient d'un photographe officiel de la marine des États-Unis.* »

– Daphné Roulier, présentatrice de l'émission : « *US Navy.* »

– Thierry Meyssan : « *Sur cette photographie, on voit un morceau de métal qui n'est pas identifiable. [...] Le département de la Défense nous a dit qu'il n'y a qu'un phare de l'avion qui a été retrouvé sur la pelouse. Donc d'après les autorités, ceci n'est pas un élément de l'avion. Pourtant, le journal Le Monde [...] utilise ça comme argument. [II] fait semblant d'ignorer cette*

conférence du 15 septembre dont nous avons largement discuté ensemble [Thierry Meyssan et Hervé Kempf]. Et vous m'avez plusieurs fois interrogé sur cette photographie. Mais pour en rajouter, ils signalent qu'ils ont contacté l'auteur de la photographie, le 19 mars, pour s'assurer de son authenticité – ce dont personne ne doute, mais qui ne nous apporte strictement rien quant à la signification de l'image. [...] Je voudrais savoir pourquoi le journal Le Monde a voulu induire ses lecteurs en erreur avec cette photo. [...] »

– Daphné Roulier : « Si je puis me permettre, je crois, Hervé Kempf, que vous n'étiez pas d'accord avec l'explication de cette photo. »

– Hervé Kempf : « Alors ! C'est très intéressant que M. Meyssan cite cette photo et ce qu'il en dit est exact. C'est-à-dire que je suis d'accord avec lui et il y a eu un débat au sein de la rédaction du Monde – parce que la rédaction, ce n'est pas monolithique. Et personnellement, avec d'autres journalistes, j'étais opposé à la publication de cette photo qui était présentée comme un élément de preuve. Vous avez tout à fait raison de signaler que ce n'est pas un élément de preuve et que c'est présenté de façon à faire croire : “ Ah ! vous voyez bien que M. Meyssan a tort puisque voilà un débris avec un morceau d'avion ! ” Si on lit attentivement cependant la légende, on verra qu'il n'y a pas d'ambiguïté. »

On peut effectivement relire la légende de la photographie, citée plus haut, et se ranger du côté d'Hervé Kempf : il n'y a pas d'ambiguïté, ce débris est clairement présenté comme un débris du Boeing, même si la paternité de cette authentification est accordée à Associated Press. L'éditorial était, quant à lui, totalement affirmatif.

Pour mémoire, citons la légende d'Associated Press :
« *Un morceau de l'épave de l'avion repose près de l'héliport sur le côté ouest du Pentagone après une attaque terroriste le mardi 11 septembre 2001, à Arlington en Virginie. Les débris de l'appareil ont été répandus au-delà de la route express et des équipes médicales militaires étaient en train de se mobiliser pour porter secours aux blessés.* »

Que vient donc de nous dire Hervé Kempf ? Qu'il savait que cette photographie ne représentait pas un « *élément de preuve* ». Qu'il en a fait part au cours d'une réunion de la rédaction. Mais comme, « *une rédaction, ce n'est pas monolithique* », les autres journalistes, que l'on imagine majoritaires ou hiérarchiquement supérieurs, ont néanmoins choisi de publier cette photo, sans aucune garantie sur ce qu'elle pouvait représenter. Et cette publication s'accompagne même d'une légende et d'un éditorial qui visent à faire croire au lecteur qu'aucun doute n'est possible sur la nature du débris, qu'il provient bien évidemment du Boeing 757-200 disparu d'American

Airlines. Voilà une intéressante conception de la fiabilité de l'information au sein d'un journal.

La déclaration télévisée d'Hervé Kempf est très dure vis-à-vis de son propre journal. Nous avons interrogé le journaliste de façon à lui permettre de s'exprimer et de revenir sur cet épisode. Il pense que la photo représente bien un morceau du Boeing, mais confirme également qu'il était opposé à sa publication : « *J'avais un problème avec l'utilisation de la photo comme preuve. Pour moi, ce qui compte, c'est le contexte, l'auteur, les conditions de fabrication du document, l'environnement sociologique de cette fabrication. [...] Or, à ce moment-là, nous n'avions pas encore pu interroger Mark Faram. Nous l'avions contacté par e-mail et il nous avait simplement confirmé être l'auteur de la photo.* » Il développe sa conception méthodologique du travail d'enquête : « *Pour moi, l'essentiel, ce sont les témoignages. J'ai une formation d'historien, et en histoire, le témoignage est primordial.* » Nous verrons plus loin que l'analyse des différents témoignages aurait également dû conduire à plus de circonspection. En attendant, il semble bien que *Le Monde* ait fait preuve d'une précipitation coupable : publier sans aucune précaution méthodologique une photo de débris, sans même avoir pu en parler avec son auteur, et sans prendre en compte les contradictions que soulève ce document par rapport à la version officielle du Pen-

tagone. Voilà un manque de rigueur d'autant plus surprenant de la part du *Monde*, que celui-ci consacre son éditorial à donner des leçons de déontologie à Thierry Meyssan.

Convaincre le lecteur à tout prix ?

Le 23 mars 2002, au soir de la diffusion de l'émission de Canal +, le public français savait donc que la photographie du débris publiée dans *Le Monde* n'était pas un « *élément de preuve* ». Il savait également que ce débris ne figurait pas parmi les éléments officiellement récupérés par les militaires américains. Son authenticité, en tant que débris de Boeing, était donc gravement remise en cause.

Pourtant, dans les jours qui suivent l'émission, plusieurs publications vont, sans craindre d'induire leurs lecteurs en erreur, à nouveau produire cette photographie comme un élément de preuve contre l'enquête de Thierry Meyssan. Successivement *Marianne*¹, *Entrevue*,² et *Paris-Match*³ publient à nouveau la photo de Mark Faram, sans la moindre précaution rhétorique.

1. "Rumeurs - Le pape a-t-il organisé les attentats du 11 septembre ?", Eric Dior, *Marianne*, 1er au 7 avril 2002.

2. "Ardisson complice d'une imposture", *Entrevue*, avril 2002.

3. "Pentagone, La rumeur pulvérisée", Saveria Rojek et Romain Clergeat, *Paris Match*, 11 avril 2002.

Pour Saveria Rojek, journaliste à *Paris-Match* travaillant aux États-Unis, l'intervention d'Hervé Kempf sur Canal + ne constituait pas un motif suffisant pour ne pas publier la photo. La journaliste a, en effet, fait « *authentifier* » la nature du débris par un expert. Selon ce dernier, la couleur verte qu'il distingue sur la partie interne du débris serait caractéristique de la peinture utilisée dans l'aéronautique pour prévenir la carlingue de la corrosion et ceci prouverait que l'on a affaire à un débris du vol 77 d'American Airlines. Saveria Rojek a également recueilli l'avis du photographe, Mark Faram : « *Je suis arrivé sur place quatre minutes après le crash car je prenais mon petit déjeuner dans l'enceinte du Pentagone. Le lieu ressemblait à un site de crash d'avion. J'étais dans la marine dans les années 70 et affecté aux secours sur les catastrophes, y compris aériennes. Des scènes de crash, j'en ai donc vu pas mal. Lorsque j'ai aperçu cette pièce qui jonchait le sol, je n'ai pas eu de doute : c'était un morceau de l'avion. Cette couleur argent, ces rayures bleu et rouge, c'était indéniablement un avion d'American Airlines. C'est le plus gros morceau que j'ai vu. Il n'est absolument pas possible que quelqu'un l'ait apporté à cet endroit car il n'y avait quasiment personne à ce moment-là. D'autres morceaux plus petits étaient éparpillés un peu partout, de couleur alu argenté et vert à l'intérieur.* » L'authentification de l'expert et le témoignage du photographe ont donc permis à la journaliste de publier la photo « *en tout état de cause* ».

Pourtant, de nombreuses questions restent en suspens. Par exemple, ce type de peinture étant également utilisé pour les carlingues d'hélicoptère, en quoi sa présence permettrait-elle d'affirmer qu'il s'agit d'un débris de Boeing 757-200 ? Comment expliquer que ce débris soit si éloigné du point d'impact ? De quelle partie de l'avion provient-il ? Pourquoi les autorités américaines ne l'ont-elles pas récupéré ? Pourquoi n'y a-t-il pas d'autres débris visibles ? Est-ce parce que l'avion s'est désintégré, a fondu et s'est gazéifié ? A toutes ces interrogations, nous n'avons pas obtenu de réponse.

En médaillon, *Paris-Match* produit également une deuxième « preuve ». Dans un amas de matériaux non-identifiables, on peut difficilement distinguer une forme sombre et circulaire, ressemblant vaguement à un pneu. Devant la faible qualité de la photo, on se demande si l'on n'est pas en face d'un test psychologique où chacun est invité à projeter ses propres fantasmes. Pourtant, *Paris-Match* affirme avoir reproduit là, « *disloqué, mais parfaitement identifiable* (sic), *un pneu du train d'atterrissage* », qui aurait été « également [...] retrouvé. » Par qui ce pneu a-t-il été retrouvé ? L'heureux propriétaire de cet encombrant objet n'aurait-il pas dû le transmettre aux autorités américaines, qui ne disposaient en septembre que d'un phare et des boîtes noires ? Là encore, pas de réponse...

La « contre-enquête » sur Internet

La même précipitation caractérise l'ensemble des journaux qui ont publié cette photo de débris en le présentant sans aucune précaution comme provenant du Boeing 757-200 d'American Airlines. La plupart des journalistes n'ont pas même fait la démarche minimale effectuée par Saveria Rojek, c'est-à-dire recueillir l'avis du photographe et d'un expert. Le travail de contre-enquête s'est finalement limité à bien peu de choses. Voulant répondre à une « rumeur venant du Net », plusieurs journaux ont jugé utile de renvoyer leurs lecteurs vers deux sites Internet présentés comme des références ultimes : le francophone Hoaxbuster¹ et l'anglophone Snopes². Le travail de contre-enquête ne semble pourtant pas avoir été mieux réalisé sur ces sites.

Snopes, par exemple, à l'opposé de la version officielle, affirme que « *tous les cinq anneaux* » (« *all five rings* ») ont été endommagés par le Boeing. A l'appui de cette assertion, le site publie une photo du Pentagone en chantier, prise le... 11 mars 2002, soit six mois après les événements, et surtout, après que les autorités aient fait démolir toute l'aile du bâtiment

1. <http://www.hoaxbuster.com/hdossier/pentagone/pentagone.html>
(l'expression anglaise "hoax buster", calquée sur le titre du célèbre film *Ghost Buster*, désigne "celui qui expulse les rumeurs").

2. <http://www.snopes2.com/rumors/pentagon.htm>

pour la faire reconstruire. Cela prouve indubitablement, selon les rédacteurs de ces pages, que l'avion a fait bien plus de dégâts que ceux décrits dans *L'Effroyable Imposture*. Mais comme, apparemment, la contradiction ne les gêne pas, quelques lignes plus bas ils précisent que trois – seulement – des cinq anneaux concentriques ont été endommagés par l'avion. Devant une telle présentation des faits, ce n'est plus une éventuelle preuve d'avion que l'on recherche, mais un indice de bonne foi des auteurs du site.

Se contredisant encore, Snopes indique un peu plus loin que, « *d'après ce que les témoins décrivent et ce que les photos démontrent* », l'avion a touché le sol avant l'impact, ce qui a considérablement réduit sa vitesse et donc les dégâts qu'il pouvait causer. A notre connaissance, aucun témoin n'a relaté une telle version. Par ailleurs, les différentes photographies diffusées officiellement sur les sites de l'armée américaine montrent une pelouse parfaitement intacte. Snopes ne cite d'ailleurs aucun témoignage, pas plus qu'il ne publie les photos dont il parle...

Pour expliquer la disparition des ailes, les deux sites donnent la même réponse : elles se sont repliées contre la carlingue, ont ensuite pénétré avec le reste de l'avion à l'intérieur, puis brûlé ou fondu. « *Il est fort probable qu'elles se sont repliées sur la carlingue au moment de l'impact* », explique Hoaxbuster avec

beaucoup de sérieux. « *Au moment où l'avant du Boeing a frappé le Pentagone, annonce Snopes, les morceaux extérieurs des ailes se sont brisés lors de l'impact initial. Ils ont ensuite été poussés intérieurement vers le fuselage et emportés vers l'intérieur du bâtiment. Les portions internes des ailes sont probablement entrées dans les murs du Pentagone avec le reste de l'avion.* »

Cette explication « originale » ne permet pas de comprendre l'absence d'impact des ailes sur la façade. On ne voit pas bien comment un choc sur le nez d'un avion pourrait entraîner une rétractation des ailes. Il s'agit d'un non-sens physique : avec l'énergie cinétique, les portions brisées des ailes se seraient portées vers l'avant et non vers l'arrière, le long du fuselage, et dans un coup de fouet auraient frappé la façade avec le bord d'attaque. Au passage, le raisonnement oublie que les réacteurs – deux des parties les plus résistantes de l'avion – se trouvent fixés sur ces mêmes ailes et auraient forcément « marqué » la façade.

Enfin, pour expliquer le fait que ce Boeing ait pu échapper aux avions de chasse lancés à sa poursuite, Hoaxbuster se lance dans une curieuse explication : « *Le vol AA 77 s'est écrasé sur le Pentagone à 09 h 43 AM. La chasse américaine a décollé à 10 h 00 AM (soit plus d'1/2 heure après le crash) et s'est*

contentée de suivre le vol 93 qui a fini sa route à Shanksville en Pennsylvanie. Et quand bien même elle aurait pris en chasse l'avion, elle ne l'aurait pas descendu au-dessus d'une zone urbaine (ceci aurait eu pour effet de faire beaucoup plus de victimes) ». On ne sait d'où proviennent ces imputations. D'autant plus que le NORAD a, au contraire, officiellement fait savoir que deux F-16 ont décollé à 9 h 30 (cf. Annexes), soit six minutes après que le détournement ait été notifié par la FAA et trente-cinq minutes après que le transpondeur de l'appareil ait été coupé¹. Ainsi donc, en voulant voler au secours de la version officielle, Hoaxbuster la contredit.

Comment expliquer la « survalorisation » que les journalistes ont fait de ces deux sites manifestement peu qualifiés pour ce genre de travail ? Les animateurs de Hoaxbuster reconnaissent pourtant eux-mêmes : « *nous ne sommes ni experts en aéronautique, ni en crash d'avion, ni en explosifs* ». Paradoxalement, après avoir tenté de discréditer un livre d'enquête en le qualifiant de « rumeur sur Internet », certains journaux n'ont eu aucun problème à avoir recours, avec beaucoup de complaisance, à des sites Internet relativement peu compétents sur un terrain aussi technique...

1. "NORAD's Response Times" : chronologie diffusée à la presse, le 15 septembre 2001, par le North American Aerospace Defense Command (NORAD). Voir document en annexe.

Par ailleurs, pourquoi ces journaux ont-ils cité tant d'experts – anonymes – contredisant parfois leurs propos sur l'existence d'un débris ? Pourquoi n'ont-ils pas cité François Grangier, expert enquête-accident, pourtant habituellement invité par les médias à s'exprimer sur les catastrophes aériennes ? Est-ce parce qu'il a reconnu publiquement que le Boeing n'avait en aucun cas pu frapper la façade : « *Ce qu'il y a de certain quand l'on voit la photo de cette façade qui est intacte, il est évident que l'avion n'est pas passé par là. On peut imaginer qu'un avion de cette taille-là ne peut pas passer par une fenêtre en laissant l'encadrement debout. Mais il est évident que si avion il y a eu, il a tapé à un autre endroit.* »¹ ?

Pour défendre la version officielle, les auteurs de *L'effroyable mensonge* ont interrogé François Grangier. Malheureusement, celui-ci confirme son analyse : « *Je pense que la trajectographie telle qu'on peut la discerner aujourd'hui ne permet pas de conclure à un impact sur la façade, mais plus vraisemblablement par le toit.* »² Toutes les déclarations officielles et les photographies, qu'elles proviennent de l'armée américaine ou d'agences, montrent sans aucune ambiguïté que l'appareil n'a pas frappé le toit mais la façade (voir cahier photos).

1. + *Clair*, Canal +, 23 mars 2002.

2. *L'Effroyable mensonge*, Guillaume Dasquié et Jean Guisnel, éd. La Découverte, juin 2002. pp. 43-44.

Alors, pourquoi les partisans de la thèse officielle ne sont-ils pas plus troublés par cette contradiction manifeste et ne la relèvent-ils même pas ?

DES TÉMOIGNAGES TRONQUÉS

Les témoignages cités par la presse française sont unanimes : tous les témoins – « des milliers de gens »¹ prétendent certains – ont vu un Boeing 757-200 de la compagnie American Airlines frapper la façade du Pentagone et disparaître dans le bâtiment. Pourtant, une analyse rigoureuse du contenu des témoignages impose, là encore, plus de circonspection. Les récits publiés à Paris, six mois après les événements, diffèrent parfois grandement des témoignages originaux recueillis « à chaud » outre-Atlantique. Les éléments contrariant la version officielle ont même été tout bonnement occultés.

1. *L'Effroyable mensonge*, Guillaume Dasquié et Jean Guisnel, éd. La Découverte, juin 2002 (texte de la quatrième de couverture). Voir aussi page 56 : « des milliers de citoyens américains ont vu le crash du Boeing ».

De premiers témoignages contradictoires

Les premiers témoignages recueillis et publiés l'ont été dans un article du *Washington Post* daté du mardi 11 septembre 2001, à 16 h 59¹. Parce qu'il est la première recension de témoins, c'est un document d'une valeur précieuse. Les témoignages sont en effet encore susceptibles de ne pas être l'objet d'une réelle reconstruction, puisque le rouleau compresseur médiatique vient à peine de se mettre en mouvement.

Que nous disent donc ces quatre témoins de la première heure ? Il y a d'abord Kirk Milburn, directeur de chantier pour Atlantis Co. Il parle d'un avion, de débris qui volent. Pas de Boeing. « *J'ai entendu un avion. Je l'ai vu. J'ai vu des débris voler. J'imagine qu'il tapait les réverbères. Ça faisait Whoosh Whoosh, ensuite il y a eu du feu et de la fumée, et j'ai entendu une seconde explosion.* » Son souvenir auditif est précis : l'appareil faisait un bruit particulier et il y a eu deux explosions distinctes.

1. "‘Extensive Casualties’ in Wake of Pentagon Attack", *Washington Post*, 11 septembre 2001, 16 h 59 (quarante-huit journalistes ont contribué à cet article) : <http://www.washingtonpost.com/wp-srv/metro/daily/sep01/attack.html>

Le deuxième témoin cité est Steve Patterson, un graphiste âgé de 43 ans qui a vu un engin argenté passer devant la fenêtre de son appartement, au 14^e étage d'un immeuble de Pentagon City. Le *Washington Post* rapporte son témoignage en ces termes : « *l'avion, qui faisait le bruit strident d'un avion de chasse, volait au-dessus du cimetière d'Arlington, tellement bas qu'il a pensé qu'il allait se poser sur l'I-395.* » Il dit également que l'avion volait si vite qu'il n'a pas pu lire ce qui était marqué sur sa carlingue. Mais sa description de l'objet est néanmoins précise : « *L'avion, qui semblait pouvoir contenir entre huit ou douze personnes, se dirigeait droit vers le Pentagone* ». Graphiste de métier, ce témoin se trouvait relativement loin du Pentagone, à une distance raisonnable de l'aéronef, ce qui lui a permis de le voir assez longuement ; son témoignage est précis, et s'oppose nettement à la version officielle. Il est d'autant plus surprenant qu'il ne correspond pas à l'état d'esprit dans lequel il se trouvait au moment des faits, puisqu'il était en train de regarder à la télévision les images d'un Boeing percutant le World Trade Center, ce qui aurait pu l'influencer. Il ne s'agit donc pas simplement d'une construction mentale *a posteriori*, comme le sont manifestement beaucoup de témoignages émanant de gens qui étaient trop proches du Pentagone et dont le temps d'observation a duré moins d'une seconde avec un champ de vision réduit. Ce qu'il dit contredit la thèse officielle : il ne

parle pas en effet d'un Boeing, mais d'un petit avion de huit-douze personnes, produisant le bruit d'un avion de chasse.

Malheureusement, Thierry Meyssan et son équipe n'ont pas réussi à l'interroger au cours de leur enquête. Très probablement ce témoin qui dérange ne souhaite plus répondre aux questions de la presse. Il est introuvable pour tous... sauf pour *Paris-Match*, dont l'un des correspondants, Romain Clergeat, a réussi à dénicher Steve Patterson et à le faire parler.

Voici les propos que l'hebdomadaire indique avoir recueilli directement : « *Je regardais les images du World Trade Center lorsque j'ai vu passer devant ma fenêtre un avion qui volait si bas qu'on avait l'impression qu'il cherchait à atterrir sur l'autoroute I-395, mais si vite que je n'ai pas pu lire ce qui était écrit sur le fuselage. Puis je l'ai vu se diriger vers le Pentagone plus bas que la cime des arbres et le percuter. L'avion a été absorbé par le bâtiment et une énorme boule de feu s'est alors dégagee.* » Dans ce nouveau récit, qui reprend presque mot à mot le témoignage initial paru dans le *Washington Post*, deux morceaux de phrase ont disparu : il s'agit de « *qui semblait pouvoir contenir 8 à 12 personnes* » et de la référence au « *bruit strident d'un avion de chasse* ».

Nous avons interrogé le bureau américain de *Paris-Match*. Saveria Rojek nous a affirmé que les propos de Steve Patterson avaient été personnellement recueillis par son collègue Romain Clergeat et qu'elle ne s'expliquait pas les variations dans ce témoignage. Elle ne se souvenait plus comment Patterson avait été retrouvé et était désolée d'avoir égaré, depuis, ses coordonnées. Dommage...

Le nom de Patterson a également été évoqué par *Libération*¹ et *Le Monde*² comme celui d'un témoin « à charge » contre Thierry Meyssan, sans qu'à aucun moment soit précisée la divergence fondamentale que contient son propos par rapport à la version officielle.

Poursuivons avec nos quatre témoins de la première heure. Le troisième, Asework Hagos, qui conduisait sur Columbia Pike, dit avoir vu un avion voler extrêmement bas, près des bâtiments alentour. Il indique également qu'il a reconnu l'insigne American Airlines, avant de voir l'appareil s'écraser sur le Pentagone. Enfin, Tom Seibert, un ingénieur réseau qui travaille au Pentagone, est le dernier témoin de

1. "Pourquoi la démonstration de Meyssan est cousue de très gros fils blancs", *Libération*, 30 mars 2002.

2. "Un avion a bel et bien frappé le Pentagone", *Le Monde*, 21 mars 2002 :

<http://www.lemonde.fr/article/0,5987,3236—267442-,00.html>

cette première liste. Il dit : « *Nous avons entendu quelque chose qui faisait le bruit d'un missile, puis nous avons entendu un fort boom.* »

Ne sont cités ensuite que des témoins indirects de l'attentat. Nous disposons donc là des quatre témoignages principaux recueillis le 11 septembre par le *Washington Post*. Le premier, Kirk Milburn, ne parle pas d'un Boeing mais d'un « *avion* » faisant un bruit particulier. Le second, Steve Patterson, parle d'un petit avion pouvant contenir entre huit et douze personnes et faisant un bruit strident comme un avion de chasse. Le troisième, Asework Hagos, identifie un appareil d'American Airlines. Enfin, le dernier, Tom Seibert, n'a pas vu l'engin, mais a entendu le bruit d'un missile.

Difficile de se faire une opinion tranchée sur la question à la seule lecture de ces témoignages. Avant d'aller plus avant, il convient de rappeler quelques principes sur le recueil de témoignage en cas de scènes traumatiques, et de décrire le phénomène de *feed back*.

Rappels sur le *debriefing* de témoins

Le recueil de témoignage est un exercice difficile. Toute situation d'entretien, d'une manière générale, entraîne des biais qui vont modifier la nature de la parole retenue.

Premièrement, un témoin a tendance inconsciemment à adapter son propos à son interlocuteur, et lui proposer la version qui, semble-t-il, le valorise le plus.

Deuxièmement, lorsqu'il s'agit d'événements porteurs de sens social ou politique, un témoin aura tendance à s'aligner sur le groupe social impliqué dont il se sent le représentant. Imaginons par exemple un accident de la circulation impliquant un automobiliste, un cycliste et un piéton. Les témoins « automobilistes » auront tendance à accuser le cycliste ou le piéton, les témoins « cyclistes » auront tendance à disculper le cycliste, et les témoins « piétons » à disculper le piéton.

Les témoins ont toujours une propension à construire, consciemment ou non, volontairement ou non, une version des faits correspondant à leur rôle social.

Ce comportement, qui peut s'observer dans tout entretien, par exemple ceux que l'on mène au cours d'une enquête sociologique ou psychologique, est particulièrement intéressant lorsqu'il s'applique à un incident traumatique, surtout si celui-ci s'est déroulé rapidement ou confusément. En effet, dans ce type de situations, les différents organes sensoriels de l'individu n'ont souvent pas la possibilité de saisir l'événement de manière complète, et c'est alors le cerveau qui va combiner les différents éléments perçus pour construire une version intellectuellement cohérente. Ce phénomène est connu sous le nom anglais de *feed*

back, terme qui peut se traduire en français par « *régénération* ». C'est un réflexe qui consiste à remplacer instinctivement une sensation mal identifiée par l'organe sensoriel, par une autre qui fait partie de l'acquis de la mémoire. Ainsi, lorsqu'on entend mal un son ou un groupe de son, la zone psycho-auditive le reconstitue en lui substituant un autre qu'elle connaît. Il en va de même pour l'œil. Une image trop fugitive pour être distinctement vue est remplacée par une autre que l'esprit a déjà rencontrée et qui fait partie de l'acquis visuel du témoin. Pour ce faire, le cerveau va associer les différents éléments sensoriels (bruit, image fugitive, environnement...) pour en déduire en une fraction de seconde ce qu'il a « vu ». Mais cette association peut également être source d'erreur : on peut citer l'exemple de cet ingénieur de l'armement qui n'avait jamais vu un drone militaire. Lorsqu'il en a vu passer un à toute vitesse dans un ciel dégagé, il s'est mépris et l'a identifié précisément comme un Mirage 2000, engin qu'il connaissait pourtant bien et dont la présence à cet endroit était très improbable.

Imaginons un instant un aéronef aux couleurs argent, rouge et blanc, volant à basse altitude et à toute vitesse, avec un bruit strident, en zone urbaine. Imaginons également que la plupart des télévisions et des médias soient en train de diffuser les images d'un Boeing s'écrasant en zone urbaine. Quelle est la pro-

babilité que les témoins du passage de cet aéronef, n'ayant pas le temps de l'identifier, reconstruisent *a posteriori*, dans un réflexe de *feed back*, une image bien connue de Boeing ? Difficile à évaluer, mais cette probabilité est élevée.

Des témoins qui en ont trop vu

Dans la plupart des situations, les enquêteurs recueillent des témoignages discordants dont ils doivent évaluer, au cas par cas, la fiabilité.

Pour ce qui est de l'attentat du Pentagone, prenons par exemple Steve Riskus, témoin abondamment cité par la presse. Comme beaucoup de personnes, il était sur l'autoroute qui longe le Pentagone. La circulation, à ses dires, était quasiment arrêtée par un embouteillage. Il se trouvait néanmoins en situation de conduite, donc vigilant à la route et non au ciel. Il a également précisé à Digipresse qu'il était en train d'écouter à la radio les informations concernant le World Trade Center au moment même où un « Boeing » a déboulé sous ses yeux¹. D'après la reconstitution menée par Valérie Labrousse sur les lieux, l'aéronef a traversé le champ de vision de

1. "Steve Riskus : 'Comme dans un dessin animé'", *Digipresse*, 22 mai 2002 :

<http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?numart=490&doss=60>

Steve Riskus pendant moins de deux secondes. L'appareil était environ à cent mètres devant lui, à une vitesse avoisinant 500 kilomètres/heure. Il est donc matériellement impossible qu'il ait pu observer dans l'instant les détails qu'il relate aujourd'hui dans son témoignage : « *Je roulais sur Highway 27, le Pentagone était sur ma gauche, l'avion a déboulé de la droite, très bas, a touché un ou deux lampadaires. J'ai eu si peur que j'ai baissé la tête dans la voiture. Il était tellement près que j'ai vu précisément le bleu et le rouge de la carlingue American Airlines.* »¹ C'est un peu comme s'il avait vu passer un TGV juste sous ses yeux, et qu'il avait pu repérer la localisation de la voiture-bar... tout en baissant la tête.

Prenons un autre témoin, cité par *Le Monde*, et auquel Hervé Kempf nous a dit accorder beaucoup de crédit. Il s'agit de David Winslow, reporter d'Associated Press, vivant dans un immeuble de dix étages situé à proximité du Pentagone. Voici son témoignage tel qu'il a été publié par *Le Monde* : « *J'étais de repos, ce jour-là. Je regardais à la télévision les images des attentats sur New York. A ce moment, vers 9 h 30, j'ai entendu un son énorme de moteurs d'avion — mon frère est pilote d'avion, ainsi qu'un très bon ami, je connais ce bruit*² —, je l'entendais

1. *Paris Match*, 11 avril 2002.

2. Sans autre commentaire de notre part, cette précision nous a étonnés: a-t-on besoin d'un frère pilote pour reconnaître le bruit d'un avion ?

de plus en plus fort, j'ai tourné la tête vers la droite, par la fenêtre, j'ai vu une queue énorme d'avion passer à toute vitesse, j'ai distingué un logo rouge, et puis bang sur le Pentagone, une énorme boule de feu. Je suis journaliste depuis des années, je le jurerais sur ma vie : c'était un avion. » Pourquoi Hervé Kempf attribue-t-il une telle valeur à ce témoignage dont l'intérêt est pourtant limité ? Il nous a confié trois raisons : *« Premièrement, il était journaliste généraliste à Associated Press, où il y a une religion de l'exactitude. Deuxièmement, il ne travaillait pas sur des questions militaires. Troisièmement, il avait un vécu personnel auprès des avions. »* Et il ajoute : *« Il était en train de regarder les images du World Trade Center, il était donc psychologiquement prêt à voir ce qu'il allait voir. »*
C'est bien là tout le problème.

Des métaphores explosives...

Deux autres témoins, Mike Walter et Joel Sucherman, en disent plus qu'ils ne veulent en penser. Tous deux travaillent au quotidien *USA Today*, mais ont été séparément les témoins de l'attentat. Tous deux recourent cependant à la même métaphore : cet avion ne se comportait pas comme un avion, mais comme un missile.

Joel Sucherman, d'abord, dit avoir vu depuis sa voiture l'avion passer à moins de 75 mètres devant lui, avant qu'il ne s'écrase 100 mètres plus loin dans le Pentagone. Si l'on estime, comme le veut la version officielle, que l'avion volait à plus de 300 nœuds (soit au moins 540 km/h), il a dû parcourir cette distance au maximum en 0,75 seconde. Un peu court, peut-être, pour apercevoir « *un avion argenté avec les marques distinctives le long des hublots qui m'ont fait dire qu'il s'agissait d'un avion d'American Airlines* ». Et il ajoute, à propos de la trajectoire de l'avion : « *Celui qui pilotait l'avion n'a fait aucune manœuvre pour changer de direction. Il allait à une vitesse élevée, mais pas à un angle abrupt (« steep angle ») – presque comme un missile guidé thermoguidé (« heat-seeking ») verrouillé sur sa cible et restant exactement sur sa trajectoire (« staying dead on course »)* »¹.

Mike Walter était lui aussi sur l'autoroute en cette heure de pointe où les voitures n'avançaient quasiment plus. En regardant par sa fenêtre, il voit alors arriver « *un avion, un avion d'American Airlines. J'ai pensé : 'Ça ne colle pas, il est vraiment bas'. Et je l'ai vu. Je veux dire, c'était comme un missile de croisière avec des ailes.* »² Interrogé par Digipresse

1. "Journalist Witnesses Pentagon Crash", *eWeek*, 13 septembre 2001 : <http://www.eweek.com/article/0,3658,s%253D704%2526a%253D15161,00.asp>

2. "Up to 800 possibly dead at Pentagon", *CNN*, 12 septembre 2001 : <http://www.cnn.com/2001/US/09/11/pentagon.terrorism/>

en mars 2002, Mike Walter indique avoir parlé métaphoriquement¹. Ce dont nous n'avons jamais douté. Il reste que le choix de la métaphore est singulier. D'autant que pour lui, c'est une question de principe : ce ne peut pas être un missile, car il « *ne peut imaginer la possibilité d'un complot ou d'une quelconque responsabilité de l'état-major ou du gouvernement américain dans les attentats du 11 septembre.* »

Après sa première déclaration à CNN, Mike Walter donnera deux nouvelles versions de l'arrivée de l'appareil sur le Pentagone. Le 21 mars 2002, sur *LCI*, il affirme que l'avion « *s'est plié comme un accordéon* » sur la façade. Quelques jours plus tard, il affirme à *Digipresse* que le Boeing « *a continué sa course à l'intérieur du Pentagone, mais les ailes ne sont pas rentrées dans le bâtiment* ». Selon ce journaliste, elles se sont « *repliées* ». L'appareil se serait aussi « *désintégré* ». Il aurait cependant pu en voir de nombreux débris (cf. entretien en annexe).

Ces déclarations sont intrigantes par rapport aux autres témoignages recueillis. Mike Walter est le seul en effet à raconter l'instant où l'engin a touché la

1. "Mike Walter : 'Ni missile, ni bombe, un avion American Airlines'", *Digipresse*, 22 mai 2002 : <http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?numart=492&doss=60>

façade. Les autres témoins parlent distinctement des deux faits : d'une part, l'appareil qu'ils voient ou entendent, et d'autre part, l'explosion.

Un son et une trajectoire particulière

Si de nombreux témoins relatent avoir vu un Boeing d'American Airlines, nombre d'entre eux décrivent néanmoins une trajectoire et un son qui ne peuvent pas être ceux d'un tel appareil.

Ainsi, beaucoup attestent avoir entendu un bruit strident : Omar Campo, qui tondait l'herbe de l'autre côté de la route, parle d'un avion de ligne d'American Airlines, passant avec « *un bruit perçant au-dessus de [sa] tête* » (« *it came in screaming over my head* »)¹. On se souvient de Patterson parlant d'un avion faisant le « *bruit strident d'un avion de chasse* » et de Tom Seibert évoquant « *le bruit d'un missile* ». Joel Sucherman parle également d'un son strident, tout comme Afework Hagos.

James Ryan, 27 ans, a une version encore plus précise, et note un détail intéressant : alors que l'avion passe au-dessus de lui, il entend « *un bruit étrange qu'il interprète comme étant celui d'une coupure subite des moteurs. Il lève donc les yeux et contemple à très basse altitude un appareil qu'il identifie immédiatement, dit-il, comme un Boeing American Airlines. Il précise qu'il voit le sigle de la compagnie, que l'appareil est couleur argent et il affirme distinguer aussi les hublots. [...] L'avion survole sa voiture. Il le voit à cet instant osciller des ailes comme s'il était en vol plané et qu'il venait d'« éviter la tour radio » en tentant de se stabiliser. A ce moment, dans un bruit strident, l'avion accélère et fonce tout droit en direction de l'aile ouest du Pentagone. »*²

L'oscillation des ailes est confirmée par plusieurs témoins, même si les explications varient : Afework Hagos dit ainsi que « *l'avion inclinait ses ailes de haut en bas (« was tilting its wings up and down »)*,

1. "Everyone was screaming, crying, running. It's like a war zone", *The Guardian*, 12 septembre 2001 :

<http://www.guardian.co.uk/Print/0,3858,4254882,00.html>

2. "James Ryan : 'C'était un cauchemar'", *Digipresse*, 22 mai 2002 : <http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?numart=488&doss=60>

comme pour retrouver son assiette. »¹ Aydan Kizildr-gli a noté que l'avion oscillait légèrement (« *bank slightly* ») avant l'impact². Mark Bright, agent de sécurité au Pentagone, a, comme James Ryan, entendu une accélération (« *power-up* ») juste avant que l'avion ne frappe le bâtiment³.

Nous avons demandé leur avis à des pilotes de Boeing 777 ou 767. Pour tous, les comportements décrits par les témoins sont étranges. Par exemple, il est possible à un Boeing d'osciller sur l'axe de ses ailes, afin d'affiner une trajectoire. Mais il est impossible que cette oscillation soit rapide, le Boeing 757 étant un engin relativement imposant. Incliner ses ailes de haut en bas, dans le mouvement rapide évoqué par Afework Hagos, est difficile à envisager. De la même manière, s'il est possible de réduire les gaz fortement, avant de les remettre à fond, et donner ainsi l'illusion d'avoir coupé le moteur puis accéléré, c'est une manœuvre qui prend au moins

1. "Everyone was screaming, crying, running. It's like a war zone", *The Guardian*, déjà cité.

2. "Bush vows retaliation for 'evil acts'", *USA Today*, 12 septembre 2001 :

<http://www.usatoday.com/news/nation/2001/09/11/attack-usat.htm>

3. "The Pentagon's first heroes in a day of heroes ", *DCMilitary*, 28 septembre 2001 : <http://www.dcmilitary.com/marines/henderson-hall/639/localnews/10797-1.html>

une dizaine de secondes sur un Boeing. Une durée dont ne disposait pas James Ryan... Dans tous les cas, ces témoignages concernant le bruit et la trajectoire correspondent également parfaitement avec la manière dont vole un missile dans la dernière phase de son vol, juste avant qu'il ne frappe sa cible.

* * *

L'examen des témoignages et de leurs contradictions permet de conclure que l'attentat a bel et bien été commis au moyen d'un engin volant. Ils permettent donc d'écartier les hypothèses d'un véhicule piégé et d'un hélicoptère. La nature de l'appareil qui a percuté le Pentagone reste, cependant, très problématique. Les témoins ne permettent, en effet, pas de trancher pour déterminer s'il s'agit d'un avion ou d'un missile, et encore moins d'affirmer qu'il s'agit du vol 77 d'American Airlines. Il nous faut maintenant confronter l'hypothèse du missile aux éléments matériels.

L'HYPOTHÈSE DU MISSILE

Immédiatement après l'attaque du Pentagone, le *New York Times* rapporte l'étendue des dégâts : l'appareil « s'est écrasé sur la façade extérieure du bâtiment entre le rez-de-chaussée et le premier étage, « à pleine puissance », précise M. Rumsfeld. Il a pénétré trois des cinq anneaux concentriques de l'immeuble. »¹ On constate en effet sur les photographies diffusées principalement par l'armée que l'engin a percé un trou de quelques mètres sur la façade. Il a pénétré dans l'immeuble sans toucher le sol qui est totalement intact. Il est ressorti, trois bâtiments plus loin, créant un trou parfaitement rond d'environ deux mètres trente de diamètre.

Quel appareil peut bien avoir causé ces dégâts : un Boeing 757-200 ou un missile ?

1. "A Hijacked Boeing 757 Slams Into the Pentagon", *New York Times*, 12 septembre 2001 : <http://www.americanmemorials.com/memorial/tribute.asp?idMemorial=1316&idContributor=7466>

L'impact

L'engin a percuté la façade ouest du Pentagone, devant laquelle se trouve l'héliport. Une demi-heure après l'attentat, cette façade s'est effondrée sur environ dix-neuf mètres de large. Un incendie s'est propagé dans toute l'aile du bâtiment, causant de vastes dommages. Les dégâts les plus importants ont cependant été causés par l'eau utilisée pour éteindre le feu, comme l'ont précisé le chef des pompiers Ed Plaughter¹ puis le chef de projet de l'Opération rénovation, Lee Evey². Par la suite, la décision sera prise de raser la totalité de l'aile – près de cent mètres – pour la reconstruire à neuf.

L'impact est cependant étroit. La photographie de la page VI du cahier couleur a été prise dans les premières minutes, à l'arrivée des secours, par le caporal Jason Ingersoll de la Marine des États-Unis. On peut y observer la façade qui ne s'est pas encore effondrée et le point d'impact de l'appareil. L'orifice a été agrandi à la loupe sur l'image suivante. Il s'étend du rez-de-chaussée jusqu'au premier étage du bâtiment (sept-huit mètres de haut). Sa largeur correspond environ à celle des deux fenêtres au-dessus (cinq-six mètres de large). Il semble cependant que le mur extérieur a été emporté entre les piliers de soutien du bâtiment, et que le trou est donc probablement plus large que ne l'était l'engin qui l'a percuté.

L'appareil qui est passé par cet orifice mesure donc moins de cinq ou six mètres de diamètre. Cela pourrait correspondre à l'habitacle d'un Boeing 757-200 qui en fait 3,5. Mais cet avion possède aussi des ailes qui lui donnent une envergure de trente-huit mètres. Sur ces ailes sont fixés des réacteurs qui constituent deux des éléments les plus solides de l'appareil. Enfin, il est muni d'une grande queue. Lorsque le train d'atterrissage n'est pas sorti, le Boeing mesure un peu plus de douze mètres de haut. Sur cette image, on observe que le mur qui se trouve juste au-dessus du trou est intact. Il n'a donc pas été percuté par la queue d'un Boeing 757-200.

Le trou de sortie

La photographie de la page XII (également celle de couverture) a été réalisée par le département de la Défense. Elle montre le trou par lequel est sorti l'appareil. La légende initiale de l'image, publiée sur un site de la Navy, indique : « *L'orifice de sortie marquant l'endroit où le vol American Airlines*

1. "DoD News Briefing", Department of Defense, 12 sept. 2001 : <http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/t09122001t0912asd.html>

2. "DoD News Briefing on Pentagon Renovation", Defense Link, Department of Defense, 15 septembre 2001 : <http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/t09152001t915evey.html>

77 a terminé sa pénétration du Pentagone »¹. Ce trou est parfaitement circulaire et mesure environ 2,30 m de diamètre.

Les deux images et leur agrandissement pages XIV et XV montrent l'emplacement du trou. Il s'agit de la façade interne du troisième anneau. L'appareil a pénétré trois bâtiments selon un angle d'environ 45°.

La version officielle du Boeing

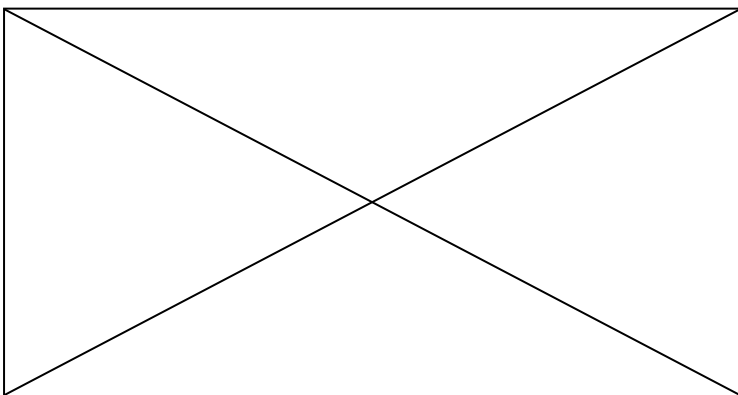


Photo : Department of Defense

Selon le Pentagone, le trou circulaire que l'on observe sur le troisième bâtiment a été causé par le nez du

1. "War and readiness", *All Hands*, magazine de l'US Navy : <http://www.mediacen.navy.mil/pubs/allhands/nov01/pg16.htm>

2. "DoD News Briefing on Pentagon Renovation", déjà cité.

Boeing 757-200. Lee Evey, chef de projet de l'Opération rénovation du Pentagone, l'a expliqué avec méthode lors d'une conférence de presse, le 15 septembre.² « *Les anneaux sont dénommés E, D, C, B et A. Entre B et C il y a un chemin de ronde qui fait le tour du Pentagone. On l'appelle le chemin A-E. L'avion a suivi un angle d'approche à peu près comme ceci et le nez de l'appareil a traversé le mur intérieur de l'anneau C pour déboucher sur le chemin A-E. [...] Le nez de l'appareil a traversé l'anneau C et est à peine ressorti dans le chemin de ronde A-E. On peut donc dire que l'avion a pénétré jusque-là.* »

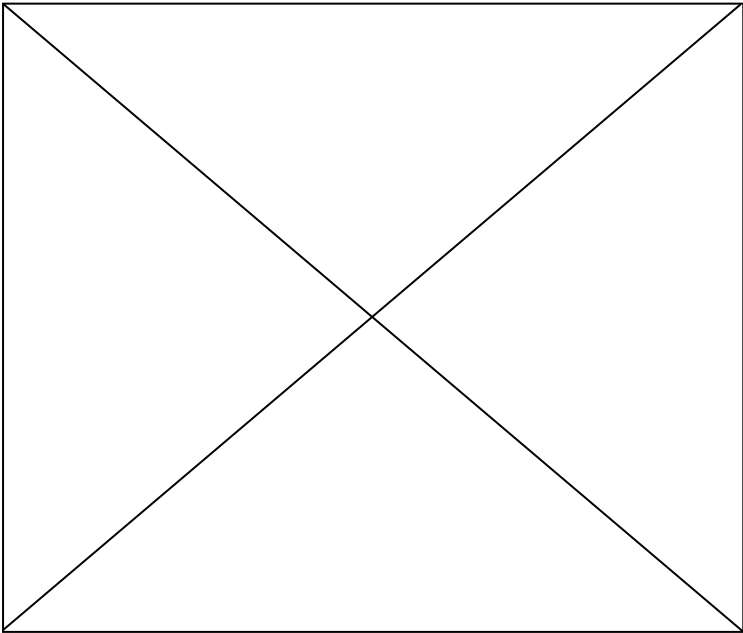


Photo : Department of Defense

Plusieurs experts sont venus préciser la version officielle. L'ensemble de cette version est assez complexe et mérite d'être étudié avec attention.

- L'absence de débris du Boeing s'explique par le fait que l'avion a été *pulvérisé* lorsqu'il a percuté ce bâtiment particulièrement résistant. « *L'impact s'est produit avec une extrême énergie, provoquant la pulvérisation de l'appareil* », explique un expert anonyme consulté par *Le Monde*¹. « *Le choc a été tel que l'avion s'est littéralement pulvérisé* », commente un autre spécialiste, toujours anonyme, cité par *Libération*.²

- La disparition de parties de l'avion particulièrement résistantes, comme les réacteurs ou les freins, s'explique par le fait que l'appareil a totalement *fondue* (à l'exception cependant d'un phare et des boîtes noires qui ont été retrouvées trois jours plus tard³). « *A la différence des voitures, les avions sont surtout composés d'aluminium, qui rentre en fusion vers 600 °C, et les structures de l'appareil ont pu fondre.* », analyse *Le Monde*.⁴ Ce que confirme *Libération* : « *Beaucoup de débris de l'avion ont également fondu sous la chaleur intense.* »⁵

1. "Un avion a bel et bien frappé le Pentagone", *Le Monde*, 21mars 2002 : <http://www.lemonde.fr/article/0,5987,3236—267442-,00.html>

2. "Pourquoi la démonstration de Meyssan est cousue de très gros fils blancs", *Libération*, 30 mars 2002.

3. "Flight data and cockpit voice recorders found", Defense Link,

- L'absence de cent tonnes de métal fondu s'explique, quant à elle, par le fait que le feu a dépassé les 2500° provoquant ainsi *l'évaporation* des matériaux de l'avion (mais pas ceux de l'immeuble, ni ceux du phare et des boîtes noires). « *Suivant ce qui l'a provoqué, les matériaux qui l'alimentent, son exposition à l'oxygène et sa durée, un incendie de cet ordre peut dégager une chaleur de 1700 à 2500°* », expose un autre spécialiste. « *La chaleur dégagée par l'incendie durant 24 heures permet donc de comprendre que la majeure partie des restes de l'avion ait été détruite.* »⁶

- La présence du dernier trou de 2,30 m de diamètre s'explique par le fait que, malgré toutes ces épreuves, le nez de l'avion a continué sa course folle à travers trois édifices. C'est la conclusion du chef de projet de l'Opération rénovation du Pentagone.

Selon la version officielle, les dégâts peuvent donc avoir été causés par un Boeing 757-200. Pour cela, l'avion a été capable de *se désintégrer* sur la façade

Department of Defense, 14 septembre 2001 :

<http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/b09142001bt425-01.html>

4. "Un avion a bel et bien frappé le Pentagone", déjà cité.

5. "Pourquoi la démonstration de Meyssan est cousue de très gros fils blancs", déjà cité.

6. Interview de Claude Moniquet, *Hoaxbutter*, 5 avril 2002 :

<http://www.hoaxbuster.com/hinterview/claudemoniquet.html>

du Pentagone, de *fondre* à l'intérieur du bâtiment, de *s'évaporer* à 2500° et néanmoins de *perforer* deux autres bâtiments selon un trou d'environ deux mètres trente de diamètre...¹

Un nez d'avion ?

Imaginons un instant qu'on ne nous ait pas précédemment raconté que l'avion s'est désintégré, a fondu et s'est évaporé. Est-il pour autant possible que le nez d'un avion de ligne perfore trois édifices et produise à la sortie du troisième un trou parfaitement circulaire de 2,30 m ?

Le nez d'un avion, le radôme, contient le système de navigation électronique. Afin de permettre le passage des ondes des appareils, il n'est pas constitué de métal, mais de fibres de carbone. Sa forme a été étudiée pour être aérodynamique, mais il n'est pas conçu pour résister aux chocs. L'enveloppe extérieure, de même que son contenu, sont donc extrêmement fragiles. Sur un obstacle, ils s'écrasent, mais ne le percent pas.

1. Nous n'avons cité ici que les expertises les plus souvent reprises par la presse. Nous en avons laissé certaines de côté, comme celle rendue publique par la RTBF, le 10 mars 2002, qui explique ainsi la faible taille de l'impact : “ *Les ailes de l'avion peuvent parfaitement s'être repliées le long du corps, ce qui a limité le point d'impact.* ”

On peut voir la fragilité du nez des avions sur de nombreuses images de *crashes* beaucoup moins violents que celui supposé du Pentagone. Celle, par exemple, du Boeing 757-204 de Britannia Airways, en septembre 1999¹ (page XIII du cahier photo).

Le nez est une coquille extrêmement fragile. Il est donc impossible de retrouver un nez d'avion après un tel choc. A plus forte raison, il ne peut pas avoir produit un trou aussi circulaire que celui observé sur le troisième anneau du bâtiment.

Une tête de missile ?

Pourtant, les pompiers disent avoir vu ce qu'ils croient être le nez de l'avion. Le Boeing a pénétré jusqu'à l'anneau C, expliquent-ils. « *Le seul moyen que nous avons pour savoir qu'il s'agissait bien d'un avion à l'intérieur du bâtiment était le fait que nous avons vu des débris du nez de l'appareil* », raconte

1. Voir aussi : <http://www.airdisaster.com/photos/brit226/2.shtml>

Le Boeing 737-3T5 de Southwest Airlines en mars 2000 :

<http://www.airliners.net/open.file?id=224315>

L'Airbus A320-211 de Philippine Airlines en mars 1998 :

<http://www.airdisaster.com/photos/ph1137/photo.shtml>

Le McDonnell Douglas MD-82 d'American Airlines en juin 1999 :

<http://www.airdisaster.com/photos/aa1420/2.shtml>

au *NFPA Journal* le Capitaine Defina.¹ Interrogé, lors d'une conférence de presse au Pentagone, sur le carburant de l'avion, le capitaine Ed Plaughter répond : « *Nous avons ce que nous croyons être une flaque juste à l'endroit où est ce que nous pensons être le nez de l'avion* ». ²

Quel est ce morceau d'appareil qui a été capable de réaliser de tels dégâts et que les pompiers disent avoir observé ? Au contraire d'un fragile nez d'avion, les têtes de certains missiles sont extrêmement résistantes. Ce débris que les pompiers disent avoir vu et qu'ils peinent à identifier comme un nez d'avion pourrait bien être une ogive de tête de missile.

Or quels sont exactement les dégâts ? Entre le trou par lequel est entré l'engin et celui qu'il a créé à la fin de son parcours, trois bâtiments ont été percés de part en part. Il est à noter que ces trois immeubles n'ont pas été *défoncés*, mais *percés*. On n'observe en effet aucun autre dommage que cette sorte de tunnel et l'important incendie qui s'est par la suite propagé dans l'aile ouest du Pentagone. Si un Boeing 757-200 s'était *crashé* sur ces bâtiments, il les aurait défoncés.

1. "ARFF Crews Respond to the Front Line at Pentagon", *NFPA Journal*, National Fire Protection Association, 1er novembre 2001 : <http://www.nfpa.org/NFPAJournal/OnlineExclusive/Exclusive110101/exclusive11.01.01.asp>

2. "DoD News Briefing", 12 septembre 2001, déjà cité.

Les dommages qu'il a causés ne sont en rien comparables à ceux d'un *crash* aérien. L'engin qui a frappé le département de la Défense a donc produit un effet très particulier. Certains missiles sont spécialement conçus pour avoir un effet de percement. Ces missiles sont lestés d'uranium appauvri, un métal extrêmement dense qui s'échauffe au moindre frottement et rend le percement plus facile. Ces missiles sont notamment utilisés pour percer des bunkers. Un avion s'écrase et *défonce*. Un missile de ce type *perce*.

* * *

L'observation des dégâts permet donc de trancher entre les deux hypothèses du missile ou de l'avion. Le bâtiment n'est pas défoncé comme s'il avait subi un classique *crash* aérien, mais perforé comme frappé par un missile. Pour confirmer l'hypothèse du missile, il faut maintenant étudier les caractéristiques de l'explosion et du feu qui a suivi.

L'EFFET D'UNE CHARGE CREUSE

Par *Pierre-Henri Bunel* *

Quelle est la nature de l'explosion qui a eu lieu au Pentagone le 11 septembre 2001 ? Une analyse des images vidéo de l'impact et des photographies des dégâts permet de savoir par quel type d'engin l'attentat a été causé. L'explosion correspond-elle à celle qui peut être produite par le kérosène d'un avion ou à celle d'un véritable explosif ? L'incendie correspond-il à un incendie d'hydrocarbures ou à un feu classique ?

* Pierre-Henri Bunel est Saint-Cyrien, ancien officier d'artillerie, dont l'expertise est reconnue dans les domaines suivants : effets des explosifs sur les hommes et les bâtiments, effets des armes d'artillerie sur le personnel et les bâtiments, lutte anti-incendie sur les feux spécifiques, épaves et restes d'avions détruits. Il a notamment participé à la Guerre du Golfe, aux côtés des généraux Schwarzkopf et Roquejeoffre.

Déflagration ou détonation ?

En préambule, il paraît indispensable d'éclairer le lecteur sur un *distinguo* essentiel : la différence entre une déflagration et une détonation.

La combustion des matières explosives chimiques, les poudres, les explosifs ou les hydrocarbures, par exemple, dégagent de l'énergie en produisant une onde de choc. La diffusion à grande vitesse de l'énorme quantité de gaz produite par la réaction chimique s'accompagne d'une flamme, de bruit causé par le déplacement de l'onde de choc dans l'air et de fumées. On observe également souvent, avant même de voir la flamme, un nuage de vapeur dû à la compression de l'air qui entoure la zone d'explosion. L'air ne peut pas se mettre en mouvement immédiatement, alors il se comprime sous l'influence de l'onde de choc. Dans le premier temps, sous la compression des molécules d'air, la vapeur d'eau invisible que contient toujours l'atmosphère en plus ou moins grande quantité se comprime et devient visible sous la forme d'un nuage blanc.

Ce sur quoi je voudrais insister est la notion de l'onde de choc. Une explosion est une réaction qui projette des gaz à une vitesse plus ou moins grande. Les matières explosives, suivant leur constitution chimique et l'agencement physique de leurs molécules,

impriment aux gaz qu'elles génèrent une vitesse de propagation plus ou moins grande. On dit qu'elles sont plus ou moins progressives. L'observation de l'onde de choc est donc une indication précieuse sur la vitesse des gaz projetés par l'explosion.

On divise les matières explosives en deux groupes, suivant leur progressivité. Les explosifs produisent une onde de choc dont la vitesse de propagation est supérieure à une valeur d'environ deux mille mètres par seconde. On dit qu'ils « détonent ». Les matières explosives dont la vitesse d'onde de choc est inférieure ne détonent pas. Elles déflagrent. Il s'agit par exemple de poudres ou d'hydrocarbures.

Dans un moteur à explosion – et un turboréacteur de Boeing 757 est un moteur à explosion continue – le carburant sous pression déflage et ne détone pas. S'il détonait, la structure du moteur n'y résisterait pas. Le kérosène d'un avion de ligne qui s'écrase s'enflamme et ne produit généralement même pas de déflagration, sauf exceptionnellement et sur des points limités aux moteurs. Dans le cas de l'Airbus qui est tombé à New York sur le quartier du Queens au mois de novembre 2001, les moteurs n'ont pas explosé à l'arrivée au sol. Le kérosène est une huile lourde analogue au gazole, trifiltrée pour remplir les conditions physiques de passage dans les injecteurs des moteurs à réaction. Ce n'est donc en aucun cas un explosif.

La couleur des explosions est aussi assez remarquable. Lors de détonations, l'onde de choc se déplace rapidement. Si l'explosion est aérienne et sans obstacle, la flamme est souvent jaune pâle au point d'explosion. En s'éloignant du point zéro, elle vire à l'orange puis au rouge. Lorsqu'elle rencontre des obstacles, comme les murs d'un bâtiment, on ne voit pratiquement pas la partie jaune clair. La durée d'illumination de cette couleur est brève. La forme de la flamme donne une impression de « raideur » en raison de la vitesse de propagation. Ce n'est que lorsque les poussières levées par l'onde de choc ont commencé à brûler sous la brutale élévation de température qu'apparaissent les fumées. Il s'agit alors de fumées d'incendie qui n'ont que peu de similitudes avec les volutes noires et lourdes des feux d'hydrocarbures.

Mais les explosifs solides ne sont pas de simples combinaisons chimiques. On peut améliorer leur efficacité en jouant sur leurs formes physiques. En principe, l'onde de choc des explosifs se propage perpendiculairement à la surface mise en réaction. En travaillant les formes des charges on peut donc orienter l'onde de choc de façon à envoyer le maximum d'énergie dans une direction donnée, comme on dirige la lumière d'un phare avec un réflecteur. C'est ainsi qu'on trouve des charges sphériques dont l'onde de choc part dans toutes les directions, des charges cylindriques comme

celles qui équipent les obus *shrapnell*, ces armes qui éclatent en minuscules morceaux d'acier de la taille d'un carré de chocolat mitraillant le champ de bataille, des charges plates, qui permettent de faire des trous dans des obstacles plans avec le minimum de perte d'énergie dans les directions inutiles, mais aussi des charges creuses. Celles-ci concentrent l'onde de choc principale sous la forme d'un dard à haute température qui véhicule une quantité d'énergie capable de percer des blindages d'acier, de composites ou de béton.

La mise de feu

L'explosif qui constitue l'arme¹ doit exploser au moment voulu. Pour pouvoir réagir exactement comme le souhaite l'utilisateur, il faut qu'il ait une certaine stabilité. L'explosif qui constitue la charge principale d'une arme est trop stable pour exploser à un simple choc. En fait, pour initialiser la réaction chimique, il faut soumettre la charge à une onde de choc provoquée par un explosif plus sensible et moins puissant qu'on appelle le détonateur. La charge d'explosif du détonateur réagit à un choc, à une

1. En langage militaire, une munition est l'ensemble de la charge propulsive et du projectile. L'arme est le lanceur pour les lanceurs de petit calibre, le projectile pour les systèmes d'armes de gros calibre. C'est ainsi que l'arme de l'artilleur, c'est l'obus ou le missile et non le canon ou la rampe de lancement.

étincelle ou à une impulsion électrique ou électromagnétique. Il se crée alors une onde de choc qui provoque la détonation de la charge principale.

Le système qui commande l'explosion du détonateur s'appelle le système de mise de feu. Les dispositifs sont très variés et il serait trop long de les étudier tous. Je vais donc me contenter de traiter de deux systèmes qui peuvent avoir servi au Pentagone, le système de mise de feu des explosifs commandés par l'opérateur et les systèmes de mise de feu pour charge creuse à percussion instantanée et à court retard.

Les obus, les bombes ou les missiles sont équipés d'un système de mise de feu qui comprend un déclencheur, un système de retard, un détonateur. Ce dispositif s'appelle une fusée. Il se fixe sur l'arme soit à la construction, soit au moment du conditionnement pour le tir. Il comprend un système de sécurité qui empêche le fonctionnement de l'ensemble jusqu'au moment de l'armement.

Le déclencheur peut être activé par le choc dans le cas des fusées à percussion, par un radar détecteur de distance dans le cas des fusées radioélectriques, par la réaction à une source de chaleur ou à une masse magnétique dans le cas des fusées thermiques et magnétiques.

Soit le déclencheur provoque instantanément la détonation, soit le système de retard fait que l'arme ne détone que quelques millisecondes après l'impact. Dans ce dernier cas, l'arme commence à pénétrer l'objectif en l'entamant physiquement avec son blindage. La charge détone une fois que l'arme est déjà entrée dans l'objectif, ce qui accroît l'effet destructeur.

Pour certaines fortifications très dures, on trouve même des armes à plusieurs charges. Les premières fracturent le béton et la ou les suivantes pénètrent et détonent. En général, les charges anti-béton sont des charges creuses. Le dard d'énergie et de matières fondues perce la fortification et répand à l'intérieur des quantités de matières chaudes poussées par une colonne d'énergie qui perce les murs comme un emporte-pièce. La haute chaleur produite par la détonation de la charge creuse provoque des incendies de tout ce qui est combustible à l'intérieur.

Pendant la guerre du Golfe, les missiles ou les bombes guidés anti-fortification ont percé tous les bunkers de béton qui ont été touchés, notamment au Fort de As Salmân. Une même bombe pouvait percer trois épaisseurs de béton armé en ayant commencé par la plus épaisse, celle de l'extérieur.

Le missile

Pour conduire une attaque avec un tel système d'arme, il faut à l'évidence un lanceur. Dans le cas de bombes guidées, le lanceur est un avion ou à la rigueur un hélicoptère puissant. L'arme part alors avec une vitesse initiale qui est celle du véhicule porteur. Elle descend en vol plané et se guide en général en suivant une illumination laser. Dans le cas d'un missile, la portée est beaucoup plus grande parce que le missile dispose de son propre moteur. A la rigueur, on peut même concevoir que le missile parte d'une rampe de lancement à terre. Il existe d'ailleurs des missiles sol-sol capables d'emporter des armes anti-forteresse.

Un missile de croisière de modèle récent suit en général trois phases de vol. Le lancement, au cours duquel il prend sa vitesse de vol en sortant d'une soute d'avion ou d'un tube lance-missile. Poussé par un moteur à pleine puissance, il atteint sa vitesse de croisière et déploie ses ailes et empennage. Il descend ensuite à son altitude de croisière et suit son trajet d'approche. Au cours de cette phase du vol, il change souvent de direction, vire en fonction du programme de vol, monte ou descend pour rester assez bas au-dessus du sol pour échapper autant que faire se peut à la détection. On pourrait alors le prendre pour un avion de combat en vol tactique. Il a cette attitude jusqu'au moment où il arrive au point d'entrée de la phase ter-

minale. Ce point se situe à une certaine distance de l'objectif, deux à trois kilomètres suivant les modèles. A partir de ce point, le missile vole en ligne droite vers la cible et subit une forte accélération qui lui donne le maximum de vitesse pour frapper l'objectif avec le maximum de force de pénétration.

Il faut donc que le missile aborde le point d'entrée de la phase terminale avec une grande précision et qu'avant la phase d'accélération il soit non seulement au bon endroit mais dans la bonne direction. C'est pourquoi il arrive fréquemment que le missile finisse son vol de croisière par un virage serré qui lui permet de prendre le bon « alignement ». Un témoin peut percevoir que le missile réduit sa puissance motrice avant de « remettre les gaz ».

Le type d'explosion observée au Pentagone

Le 8 mars 2002, un mois après le début de la polémique sur Internet et trois jours avant la sortie du livre *L'Effroyable Imposture*, cinq nouvelles images de l'attentat sont publiées par CNN.¹ Une agence

1. "Images show September 11 Pentagon crash", *CNN*, 8 mars 2002 : <http://www.cnn.com/2002/US/03/07/gen.pentagon.pictures>
(Le dossier de *L'Asile utopique* a été mis en ligne le 10 février 2002 et a très rapidement accueilli plusieurs dizaines de milliers de visiteurs quotidiens. *L'Effroyable Imposture* a été publié le 11 mars 2002.)

photo les a ensuite très largement diffusées dans de nombreux journaux à travers le monde. Ces images issues d'une caméra de surveillance n'auraient pas été rendues publiques par le Pentagone, qui s'est contenté de les authentifier. On y voit se développer la flamme de l'impact sur la façade du bâtiment du département de la Défense.

La première vue (cahier photo, p.II) est celle d'une gerbe blanche qui semble être une fumée blanche. Elle rappelle inmanquablement la vaporisation de l'eau contenue dans l'air ambiant au moment du début du déploiement dans l'atmosphère d'une onde de choc supersonique de matière détonante. On distingue toutefois des traces de flamme rouge caractéristique des hautes températures qu'atteint l'air sous la pression d'une onde de choc rapide.

Ce qui saute aux yeux, c'est que l'onde de choc démarre de l'intérieur du bâtiment. On voit au-dessus du toit la sortie de la boule d'énergie qui n'est pas encore une boule de feu. On peut légitimement penser à une détonation d'un explosif à haut pouvoir énergétique, mais pour le moment on ne peut encore déterminer s'il s'agit d'une charge à effet dirigé ou non.

On distingue au ras du sol, partant de la droite de la photo et allant vers la base de la masse de vapeur blanche, un sillon blanc de fumée. Il laisse carrément

penser à la fumée qui sort de la tuyère d'un propulseur d'engin volant. A la différence de la fumée qui sortirait des deux moteurs à kérosène, celle-ci est bien blanche. Les turboréacteurs d'un Boeing 757 auraient, en effet, laissé une traînée de fumée beaucoup plus noire. Le seul examen de cette photo laisse déjà penser à un appareil volant monomoteur de beaucoup plus petite taille qu'un avion de ligne. Pas à deux turbopropulseurs General Electric.

Sur la deuxième vue (cahier photo, p. III), on voit toujours le sillon de fumée horizontal mais on distingue très nettement le développement de la flamme rouge. Il est intéressant de comparer à cette vue de l'impact sur le Pentagone celle de l'impact de l'avion sur la deuxième tour du World Trade Center (cahier photo, p. III). La couleur de celle-ci est jaune, témoignant d'une plus basse température de combustion. Elle est mêlée de fumées noires et lourdes. C'est celle de la combustion d'hydrocarbures dans l'air. En l'occurrence, il s'agit du kérosène contenu dans un avion. Cette flamme descend assez lentement en avant de la façade que l'avion a pénétrée, emportée par la chute du carburant qui tombe. Au contraire, la flamme de l'explosion du Pentagone monte vivement de l'intérieur du bâtiment en arrachant des débris qu'on voit mêlés à la flamme rouge. Il n'y a plus le nuage de vapeur dû à l'onde de choc qui, sur la première photo de l'impact au Pentagone, masque la flamme. La chaleur intense

l'a fait s'évaporer. Ce qui est, nous l'avons vu, caractéristique des détonations d'explosif à fort rendement.

Et profitons-en pour noter l'aspect des fumées qui montent de la première tour frappée, alors que l'incendie s'y développe. Il s'agit de volutes lourdes et grasses. En ce qui concerne la trace de l'avion dans l'air, à la différence de l'appareil qui semble avoir frappé le Pentagone, il n'y a aucun sillage alors que l'impact vient d'avoir lieu.

Les photos de la page IV du cahier ont été prises très peu de temps après l'explosion. Les pompiers ne sont pas encore en action. Sur celle du haut, la flamme de l'explosion s'est éteinte. L'incendie allumé par l'explosif couve et les flammes ne sont pas encore visibles, à part au niveau du point d'impact, à l'endroit de la lueur rouge dans l'axe du support vertical du panneau autoroutier. Nous ne sommes donc pas dans la configuration d'un incendie d'avion de ligne car le kérosène se serait enflammé instantanément. La façade ne s'est pas encore effondrée. Elle ne présente pas de destruction mécanique importante visible, alors que les étages et le toit ont déjà été atteints par le souffle.

Sur la photo du bas, prise selon son auteur environ une minute plus tard, les incendies allumés à l'intérieur du bâtiment par l'onde de chaleur commencent

à prendre de l'ampleur. La flèche indique un trou dans la façade par lequel on voit le foyer d'un incendie en train de monter. La façade ne s'est toujours pas effondrée et la fumée initiale se dissipe. Ce n'est qu'après que les feux auront commencé à se rejoindre et à constituer un incendie unique que des fumées plus fortes apparaîtront, mais sans jamais présenter l'aspect de fumées d'un incendie d'avion de ligne avec ses réservoirs de kérosène.

En somme, rien que l'examen de ces photos que tout le monde a pu voir dans la presse permet de mesurer des différences frappantes entre les deux explosions. Si la flamme du World Trade Center est à l'évidence celle du kérosène d'un avion, il semble bien qu'il en aille tout autrement au Pentagone. L'appareil volant qui a frappé le département de la Défense n'a, à première vue, rien à voir avec l'avion de ligne de la version officielle. Mais il faut poursuivre l'étude pour progresser dans la recherche d'éléments qui nous permettront peut-être de déterminer la nature de l'explosion qui a endommagé le Pentagone.

Un incendie d'hydrocarbures ?

Lorsque les pompiers interviennent sur le site, on voit clairement qu'ils utilisent de l'eau pour attaquer le feu (cahier photo, p. X). Plusieurs photographies

officielles montrent un camion d'intervention de pompiers qu'on appelle en langage français un CCFM, camion citerne pour feu moyen. L'eau sort des lances avec une couleur blanche, elle ne contient donc pas cette substance que l'on utilise sur certains feux et que l'on appelle un retardant. En général les retardants colorent l'eau en rougeâtre ou en brunâtre. Donc ce feu principal que l'on attaque n'est pas un feu d'hydrocarbure, parce que l'on ne distingue pas de canon à mousse caractéristique des interventions sur accidents d'avion ni de lances projetant des produits adaptés.

Toutefois, l'examen de la photo du haut de la page VI montre des résidus de mousse carbonique. L'explication est donnée par certains témoignages du 11 septembre selon lesquels un hélicoptère, pour les uns, un camion, pour les autres, stationné à proximité de la façade aurait explosé. On observe en tout cas sur plusieurs images un camion en feu à droite de l'impact. En revanche, la quantité de résidus de mousse est assez faible. Elle est essentiellement répandue non sur l'incendie du bâtiment mais sur la pelouse qui s'étend devant, comme si l'on avait éteint un feu allumé par celui de l'attentat. C'est ce qu'on appelle un feu par sympathie, en langage de pompier. Une lance à mousse a donc été utilisée pour éteindre un ou plusieurs incendies secondaires.

On peut voir sur les images diffusées par le département de la Défense un camion armé d'un canon lance-mousse attaquer un feu situé en avant de la façade pendant que des pompes à grande puissance attaquent le feu principal à l'intérieur du bâtiment. L'aspersion telle qu'elle est conduite à ce moment-là vise manifestement à abaisser la température générale en mouillant tout *a priori*, avant de pouvoir pénétrer dans le bâtiment pour y éteindre les incendies point par point.

Ainsi, alors même que l'incendie de réservoirs presque pleins devrait nécessiter l'emploi massif de moyens spécialisés pour des feux d'hydrocarbures, les pompiers utilisent de l'eau normale qui sert à l'intervention sur ce qu'on appelle les feux urbains sans combustibles spéciaux. En outre, ce que l'on peut voir de la fumée correspond tout à fait à celle d'un incendie normal dans un immeuble en ville, tant dans les couleurs que dans l'aspect des volutes. Aucune comparaison possible avec celle qui monte du World Trade Center au même moment.

Artillerie, renseignement et BDA

Après avoir réagi en ancien pompier, je vais réagir en officier observateur d'artillerie. Parmi ses tâches, il doit repérer les objectifs, estimer le type d'arme qu'il

va falloir employer pour les traiter et la quantité de projectiles qu'il faut appliquer pour les rendre inoffensifs. Une fois que l'objectif a été traité, il faut encore faire l'évaluation des dégâts réels pour mesurer si la première frappe a suffi ou s'il faut continuer les tirs.

Il s'agit d'établir un bilan des destructions qu'on transmet ensuite vers les échelons de commandement et de renseignement. Cette évaluation des dommages du champ de bataille s'appelle en anglais la BDA (*battlefield damage assessment*). Il faut bien sûr faire preuve du maximum d'objectivité dans ces évaluations : il serait stupide de redemander des tirs sur un objectif déjà neutralisé ou détruit, mais tout autant de laisser penser qu'un objectif est hors d'état de nuire alors qu'il présente encore une menace.

Pendant la guerre du Golfe, se tenait tous les jours une réunion au PC du général Schwarzkopf entre les trois commandants en chef français, britannique et américain. Une partie du chapitre « renseignement » du *briefing* portait sur l'examen de photos de BDA. Et Schwarzkopf y portait une attention toute particulière. Sur ces prises de vues on voyait les effets des armes et l'ampleur des dégâts infligés aux objectifs.

Ce n'était pas voyeurisme de la part des trois généraux. Cela leur permettait de décider s'il y avait lieu de continuer à attaquer les objectifs déjà traités mais aussi

de décider d'utiliser des armes moins puissantes pour éviter que les destructions infligées aux objectifs militaires n'aient des conséquences sur l'environnement civil. Autant dire que l'évaluation des dommages, pour les interpréteurs d'images, pour les observateurs d'artillerie et pour les officiers de renseignement est une matière clé que nous étudions soigneusement. Et lorsqu'à la théorie on joint l'expérience, ce qui est malheureusement mon cas, on dispose tout de même de quelques éléments d'appréciation objective pour examiner les dégâts portés à un bâtiment ; surtout si on le connaît assez bien, ce qui là encore est mon cas.

Les photos officielles de la façade

Une vue générale de la façade est des plus intéressantes. Toujours en provenance des organismes officiels américains, elle est présentée en haut de la page V du cahier photo.

Alors que les pompiers ont fini de travailler sur l'extérieur du bâtiment, on distingue plusieurs éléments instructifs. D'abord, les suies qui couvrent la façade sont un mélange de celles qu'auraient déposées les fumées d'un incendie classique. D'autres sont caractéristiques de celles que dépose l'onde de choc d'un explosif à haute performance, mais en aucun cas de la couche grasse et épaisse que dépose un feu de

kérosène. Les vitres ont été brisées par une détonation et non pas fondues par un incendie d'hydrocarbures qui aurait duré plusieurs jours. Le plus remarquable, c'est que peu d'entre elles sont brisées, et que les fenêtres atteintes sont situées essentiellement près du point d'explosion et au niveau des bas étages. Près du point zéro, donc. Il est très vraisemblable que l'onde de choc s'est propagée le long des couloirs, et on le voit très bien sur la photo d'ensemble de la page XI du cahier. Cela corrobore le témoignage de David Theall¹. Cet officier de liaison du Pentagone décrit l'arrivée soudaine d'un bruit violent accompagné de débris qui a ravagé le couloir où donnait son bureau.

Au début du déplacement, l'onde de choc a brisé les vitres et, une fois canalisée par les murs des couloirs, elle a pris une orientation qui n'a plus eu autant d'effet sur les fenêtres. Il faut préciser qu'il s'agit de fenêtres à double vitrage dont la vitre extérieure est particulièrement solide. C'est ce qu'a déclaré le représentant de la société qui les a placées² et c'est aussi ce que l'on m'avait expliqué bien avant cet attentat, lors d'une visite officielle au Pentagone en tant qu'interprète.

1. "September 11, 2001", *Washington Post*, 16 septembre 2001 : <http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn/A38407-2001Sep15>

2. "DoD News Briefing on Pentagon Renovation", Defense Link, Department of Defense, 15 septembre 2001 : <http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/t09152001t915evey.html>

Sur une photo cadrée de plus près et plus détaillée, en bas de la page V, on a une vue de la zone d'impact après déblaiement. Elle permet de distinguer nettement les piliers verticaux de béton de l'ossature du bâtiment et les couloirs qui parcourent les étages. On comprend alors mieux comment l'onde de choc a longé les fenêtres dont nous avons parlé plus haut.

Le cliché montre que les piliers verticaux, dont certains sont entourés de coffrages de bois, ont à l'évidence été fragilisés au rez-de-chaussée, c'est-à-dire à l'endroit où s'est produite la détonation. Mais ils n'ont pas été broyés et brisés comme cela aurait été le cas s'ils avaient été frappés par le bord d'attaque des ailes d'un avion de cent tonnes. Ils auraient été atteints par la partie du bord d'attaque située à peu près à l'endroit où sont fixées les nacelles des moteurs, c'est-à-dire à la zone la plus solide. Manifestement aucune aile n'a frappé ces piliers verticaux de l'ossature en béton.

Si un avion avait frappé le Pentagone, comme on veut nous le faire croire dans la version officielle, les ailes auraient touché les piliers verticaux approximativement au niveau du plancher sur lequel les hommes se tiennent debout. Manifestement, la zone fragilisée des piliers se situe au-dessous, là où l'on peut voir les coffrages de bois et les étais en acier couleur de minium. Donc le véhicule porteur de la

charge qui a fragilisé les piliers a frappé plus bas que ne l'aurait fait un énorme avion de ligne. Et je renvoie à la première photographie étudiée sur laquelle nous pouvons voir la trace de fumée d'un propulseur très bas au-dessus du sol.

Cette image permet en outre de relativiser les déclarations de certains experts selon lesquelles « le Pentagone est construit en matériaux particulièrement solides ». Il est vrai que les entrepreneurs ont utilisé des matériaux durcis pour les vitres et les placages extérieurs, mais le Pentagone n'est pas plus un blockhaus qu'une voiture blindée n'est un char d'assaut.

Une charge creuse anti-béton

La dernière photo a été réalisée par le département de la Défense et publiée sur un site de la Navy¹. Elle est présentée en page XII de notre cahier photo. En l'examinant, on peut voir un trou presque circulaire surmonté d'une trace noire. Cette perforation est d'un diamètre d'environ 2,30 m et se situe dans le mur de la troisième ligne de bâtiment en partant de la façade. Elle aurait été faite par le nez de l'avion.

1. "War and readiness", *All Hands*, magazine de l'US Navy : <http://www.mediacen.navy.mil/pubs/allhands/nov01/pg16.htm>

Cela voudrait dire que le nez de l'appareil, un radôme en fibre de carbone qui est loin d'être un blindage, aurait traversé sans être détruit six murs porteurs d'un immeuble considéré comme plutôt solide. Et quelle serait alors l'origine de la trace noire qui marque le mur au-dessus du trou ? Le feu d'hydrocarbure ? Mais alors toute la façade de ce bâtiment serait marquée de suie et non seulement les quelques mètres carrés réellement souillés. Et les vitres brisées, est-ce le fait de l'impact ? Je rappelle que ce sont des vitres solides.

L'aspect de la perforation du mur rappelle inmanquablement les effets des charges creuses anti-béton que j'ai pu voir sur un certain nombre de champs de bataille.

Ces armes se caractérisent par leur « dard ». Ce dard est un mélange de gaz et de matières en fusion qui est projeté dans la direction de l'axe du paraboloïde que constitue la face avant de l'arme. Propulsé à une vitesse de plusieurs milliers de mètres à la seconde avec une température de plusieurs milliers de degrés, ce dard perce le béton sur plusieurs mètres d'épaisseur. Il peut donc sans problème percer cinq épaisseurs de mur d'un bâtiment. Cinq épaisseurs sur les six parce que la façade a été perforée par le vecteur lui-même. La détonation de la charge militaire ne se fait, en effet, qu'une fois que la charge a été portée à l'intérieur de l'objectif. Comme je l'ai expliqué plus haut, les fusées

armant les charges anti-béton ne sont pas instantanées, mais à court retard. C'est pourquoi la flamme de l'explosion s'est développée depuis l'intérieur du bâtiment vers l'extérieur. Comme on le voit sur les photos prises par la caméra de sécurité, l'onde de choc parasite a endommagé la façade, les étages et le toit et s'est propagée dans les couloirs à la hauteur de l'endroit où le vecteur a percuté : le rez-de-chaussée.

Le dard contient des gaz à haute température qui ralentissent et finissent par s'arrêter avant la course des matières fondues. Les gaz incendient ce qui est combustible sur leur parcours. Une image schématique de la flamme et du dard d'une charge creuse en train de percer des murs est présentée en page XIII du cahier photo.

Les matières fondues vont plus loin que les gaz et, en l'espèce, l'image rappelle immanquablement l'effet qu'auraient eu les matières fondues d'un dard en fin de trajectoire. Elles se seraient arrêtées dans le dernier mur qu'elles atteignent en bout de course. Encore assez chaudes, elles auraient marqué le mur de cette trace noire, juste au-dessus du trou. La chaleur monte des matières qui se mettent ensuite à refroidir et ne marque donc la façade qu'au-dessus de l'impact. A ce point terminal, il n'y a plus assez de température pour marquer davantage le ciment. En revanche, les restes de l'onde de choc ont assez

d'énergie pour casser les vitres immédiatement autour du trou.

On comprend alors que les pompiers soient intervenus avec de l'eau. C'est le fluide extincteur qui présente la plus forte chaleur massique. C'est donc le plus adapté à refroidir des matériaux qui ont pris un « coup de chaleur » et à éteindre les feux urbains qui se sont allumés par sympathie. Il ne s'agissait donc pas pour les pompiers d'éteindre un feu d'hydrocarbures, mais des feux ponctuels et de refroidir des matériaux échauffés.

Cette photo, et les effets décrits par la version officielle, me conduisent donc à penser que la détonation qui a frappé le bâtiment est celle d'une charge creuse de forte puissance destinée à détruire des bâtiments durs et portée par un véhicule aérien, un missile.

DISPARITION D'UN AVION

Mardi 11 septembre 2001, vers 8 h 55 du matin, un avion de ligne de la compagnie American Airlines disparaît avec à son bord soixante-quatre personnes. Quarante-deux minutes plus tard, à 9 h 37, le siège de la défense des États-Unis est frappé par un engin volant. Dans la journée, ces deux événements sont associés : le vol 77 d'American Airlines se serait écrasé sur le Pentagone.

Cette version des faits paraît logique. Pourtant, lorsque l'on remonte aux sources des différentes « informations » diffusées sur ces deux événements, on constate que l'on ne dispose strictement d'aucun moyen de recoupement. En effet, en remontant les fils de toutes les informations disponibles, on tombe inmanquablement sur une source unique : les militaires.

Un avion s'envole

L'information du détournement d'un avion d'American Airlines reliant l'aéroport Dulles de Washington à celui de Los Angeles n'est diffusée qu'à 10 h 32, soit une heure après l'attentat du Pentagone, par la chaîne de télévision ABC¹. Personne ne pense alors que cet avion s'est écrasé sur le Pentagone. Dix minutes plus tard, Fox affirme d'ailleurs que le département de la Défense a été percuté par un vol de l'US Air Force.

Il faut attendre encore une heure pour que la compagnie aérienne confirme la disparition du vol 77. American Airlines annonce, à 11 h 38, qu'elle a perdu deux avions de ligne transportant au total 156 personnes. L'un assurait la liaison entre Washington et Los Angeles et l'autre entre Boston et Los Angeles.² A 13 h 10, elle distribue les listes des passagers et des membres d'équipage.³

1. "Minute by Minute with the Broadcast News", *Pointer.org*, 11 septembre 2001 : <http://www.poynter.org/Terrorism/Jill1.htm>

2. "Le récit d'un jour terrible", *Le Temps*, 12 septembre 2001 : <http://www.letemps.ch/dossiers/dossiersarticle.asp?ID=72852>

3. Les listes diffusées par Associated Press semblent incomplètes (sur 64 personnes qui se seraient trouvées dans l'avion, seuls 58 noms sont indiqués). Voir notamment sur le site du *Washington Post* : <http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn/A18970-2001Sep12> ou sur celui de CNN : <http://www.cnn.com/SPECIALS/2001/trade.center/victims/AA77.victims.html>

Les contrôleurs aériens civils pensent à un *crash* de l'avion qui a décollé à 8 h 20. A 8 h 50, le pilote a effectué sa dernière communication de routine avec la tour de contrôle et, « à 9 h 09, ne pouvant pas joindre l'avion par radio, les contrôleurs d'Indianapolis signalent un possible crash », rapporte le *Washington Post*¹. Les terroristes, explique plus tard le vice-président Dick Cheney, « ont éteint le transpondeur. C'est la raison pour laquelle les premières informations parlaient d'un avion qui se serait écrasé dans l'Ohio, alors que ce n'était pas le cas bien sûr. »²

Le 12 septembre, on apprend que le transpondeur a été coupé vers 8 h 55, rendant l'avion invisible aux contrôleurs aériens civils qui ne disposent pas de radars capables de le repérer dans cette région. L'avion aurait alors fait demi-tour vers Washington. La source de cette information est généralement entendue comme étant l'agence civile de contrôle aérien (la Federal Aviation Administration - FAA). Mais la FAA ne peut pas savoir que l'avion a fait

1. "Pentagon Crash Highlights a Radar Gap", *Washington Post*, 3 novembre 2001 : <http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn?pagename=article&node=&contentId=A32597-2001Nov2>

2. Interview de Dick Cheney dans l'émission "Meet the presse", *NBC*, 16 septembre 2001. Traduction en annexe de *L'Effroyable imposture*.

demi-tour puisqu'il est, selon ses propres dires, devenu invisible à ses yeux, son transpondeur ayant été coupé. « L'information » concernant le demi-tour effectué par le vol AA 77 n'est donc pas sourcée.

Mais pourquoi les pirates de l'air ont-ils « coupé le transpondeur » de l'appareil, comme on nous le dit ingénument ? Cette opération n'est pas seulement inhabituelle lors d'un piratage : c'est une nouveauté. Rendre inopérant le transpondeur d'un avion est en effet la meilleure façon de donner l'alerte.

Les procédures sont très strictes en cas de problème avec un transpondeur, tant du côté civil que militaire. Le règlement de la FAA décrit précisément la marche à suivre lorsqu'un transpondeur ne fonctionne pas correctement : la tour de contrôle doit immédiatement entrer en contact radio avec le pilote et, si elle échoue, prévenir immédiatement les militaires qui envoient alors des chasseurs établir un contact visuel avec l'équipage.¹ Mais l'arrêt d'un transpondeur déclenche aussi directement l'alerte du côté de l'organisme militaire chargé de la protection aérienne des États-Unis et du Canada, le NORAD (North American Aerospace Defense Command). Le transpondeur est la carte d'identité de l'avion. Un appareil ne disposant pas de cette identification est immédiatement surveillé. « *Si un objet n'est pas identifié en moins de deux minutes ou paraît suspect, on l'assimile à une menace éven-*

tuelle, explique-t-on officiellement. Les avions non identifiés, les avions en détresse et les avions dont on soupçonne qu'ils sont utilisés dans des activités illégales peuvent ensuite être interceptés par un chasseur du NORAD. »² L'interception d'un avion fait partie de la « routine », explique encore un porte-parole de cette organisation.³

Selon la version officielle, les pirates ont donc donné l'alerte en coupant le transpondeur du Boeing quarante minutes avant qu'ils ne frappent le Pentagone. Personne n'a été capable d'expliquer les raisons de cette curieuse tactique.

L'arrêt d'un transpondeur peut éventuellement produire un autre effet que de sonner l'alarme : rendre invisible l'avion aux contrôleurs aériens civils. Dans certaines régions, ceux-ci ne disposent pas des radars, dits « primaires », capables de repérer les déplacements aériens. Les radars qu'ils utilisent couramment sont dits « secondaires » et se contentent d'enregistrer les signaux émis par les transpondeurs des avions

1. Voir les règlements de la FAA : <http://faa.gov/ATpubs>

Et notamment celui concernant le détournement d'un avion et les opérations militaires : <http://faa.gov/ATpubs/MIL>

2. "NORAD : Une journée de mission", site de la Défense nationale du Canada : <http://www.airforce.dnd.ca/athomedocs/athome1ef.htm>

3. "Facing Terror Attack's Aftermath: Otis Fighter Jets Scrambled Too Late to Halt The Attacks", *Boston Globe*, 15 sept. 2001, page A1 : <http://www.boston.com/news/packages/underattack/pdf/091501.pdf>

(immatriculation, altitude, etc.). Couper le transpondeur permet donc de disparaître de ces radars « secondaires », pour ne plus apparaître que sur les radars primaires. Selon la FAA, les contrôleurs ne disposaient pas de radars primaires dans l'Ohio.¹ C'est pourquoi l'avion aurait totalement disparu de leurs écrans.

Alors, pourquoi désactiver le transpondeur de l'appareil ? Pour donner l'alerte ou pour rendre l'avion invisible aux yeux des seuls civils ?

A partir du moment où le vol AA77 disparaît, officiellement vers 8 h 55, toutes les informations le concernant proviennent exclusivement de sources militaires. Le FBI ordonne même aux autorités aériennes civiles de ne pas communiquer d'information concernant cet avion. *« Hier soir encore, les informations concernant les passagers du vol 77, son heure de décollage et ce qui s'était produit à bord étaient jalousement tenus secrets par la compagnie aérienne, les autorités aéroportuaires et les officiels de la sécurité, explique le Washington Post. Tous donnaient comme raison le fait que le FBI leur avait demandé de ne communiquer aucun détail au public. »*²

1. Voir notamment "Pentagon Crash Highlights a Radar Gap", déjà cité.
2. "On Flight 77: Our Plane Is Being Hijacked", *Washington Post*, 12 septembre 2001 :
<http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn/A14365-2001Sep11>

De sources civiles, nous savons donc très peu de choses : un avion d'American Airlines a décollé de l'aéroport Dulles de Washington à 8 h 20 en direction de Los Angeles, de l'autre côté du pays. Le dernier contact radio avec le pilote a eu lieu à 8 h 50. Les contrôleurs aériens ont perdu tout contact avec l'appareil avant 9 h 09, heure à laquelle ils ont donné l'alerte d'un possible *crash*.

De sources militaires, on apprend tout le reste : les contrôleurs aériens ont perdu le contact radar avec l'avion, parce que son transpondeur a été coupé à 8 h 55. Hors de leurs regards, l'avion a fait demi-tour et foncé sur le Pentagone, à quelques kilomètres de son point de départ, une heure et dix-sept minutes plus tard, après avoir parcouru près de 1000 km.

Pourtant, rien n'indiquait au départ un lien éventuel entre l'engin ayant heurté le Pentagone et le vol AA77.

Attentat au Pentagone : avion, hélicoptère ou bombe ?

Près de trois quarts d'heure après les *crashes* de deux avions sur le World Trade Center de New York, la capitale fédérale, Washington, est elle aussi touchée. Un premier attentat semble avoir lieu dans l'annexe

de la Maison-Blanche, le Old Executive Office Building. A 9 h 42, la chaîne de télévision ABC montre des images d'une épaisse fumée se dégageant du bâtiment de la présidence des États-Unis. Ces images furtives que l'on a vite oubliées sont éclipsées deux minutes plus tard, par l'annonce d'un deuxième incendie, cette fois au siège de la défense américaine, le Pentagone. Les informations diffusées alors par les télévisions et les agences de presse sont contradictoires. Pour les uns, l'incendie a été provoqué par l'explosion d'un véhicule piégé, certains y voient un nouveau détournement d'avion, d'autres enfin annoncent le *crash* d'un hélicoptère.

Peu avant 10 h, le premier communiqué du département de la Défense parle d'une « *attaque* » mais ne donne aucune autre précision sur sa nature.¹

A la Maison-Blanche, la situation n'est pas plus claire. Dans les premières heures, la conseillère nationale de sécurité, Condoleezza Rice, sait seulement que « *quelque chose* » a frappé le Pentagone : « *Dans ces premières heures de la crise, quand nous sommes sortis de la salle de commandement, les informations qu'on nous communiquait étaient assez extraordinaires. Nous venions d'apprendre qu'un deuxième avion était rentré dans la tour du World Trade Center. Et quand nous sommes sortis de la salle on nous a dit que quelque chose avait percuté le Pentagone et*

que quelque chose d'autre semblait se diriger droit vers la Maison-Blanche ».² Le vice-président Dick Cheney n'est pas mieux informé. Il explique que « *les premiers rapports sur l'attaque du Pentagone suggèrent un hélicoptère ou un jet privé* ».³

Le premier à parler d'un avion est le secrétaire à la Défense, Donald Rumsfeld. Juste après l'attentat, il quitte son bureau pour constater les dégâts. « *Quand il est revenu dans le bâtiment, environ une demi-heure plus tard, raconte son assistante, Victoria Clarke, il a été le premier à nous dire qu'il était pratiquement sûr qu'il s'agissait d'un avion. Il fondait son opinion sur le morceau d'épave et sur des milliers et des milliers de pièces de métal. C'est lui qui nous l'a dit, à nous, l'équipe qui était dans la pièce. C'est donc lui qui fut le premier à nous dire qu'il s'agissait probablement d'un avion.* »⁴

1. Le communiqué a été retiré du site du Département de la Défense mais est consultable sur celui de l'université de Yale :

<http://www.yale.edu/lawweb/avalon/sept11/dodbrief03.htm>

2. "Rice gained first-hand experience when front line of terror closed in", *Chicago Tribune*, 14 septembre 2001 : <http://www.chicagotribune.com/templates/misc/printstory.jsp?slug=chi%2D0109140367sep14>

3. "Jets Had Bush OK to Down Airliners", *Los Angeles Times*, 17 septembre 2001 : <http://www.latimes.com/templates/misc/printstory.jsp?slug=la%2D091701shoot>

4. Interview de Victoria Clarke, *WBZ Boston Saturday*, 15 septembre 2001 :

<http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/t09162001t0915wbz.html>

Etrange. Les plus hauts responsables politiques sont mis à l'abris dans des salles sécurisées, comme Condoleezza Rice et Dick Cheney, qui sont amenés dans le bunker souterrain de la Maison-Blanche. Le siège de la défense américaine est attaqué sans que personne ne puisse dire de quoi il s'agit. La situation est confuse, dangereuse. Pourtant, le secrétaire à la Défense en personne sort immédiatement après l'attentat pour observer les dégâts et expliquer que c'est un avion qui a percuté le Pentagone.

Le service d'information des forces armées fait rapidement savoir, sur le site du Pentagone, qu'il s'agit d'un « *avion commercial probablement piraté* ». ¹ Mais lors de la première conférence de presse officielle au département de la Défense, le porte-parole de la Navy, le contre amiral Craig Quigley, dit ne pas disposer d'informations concernant ce qui est seulement nommé comme « *l'avion commercial qui a dû être détourné* ». ²

Dans l'après-midi, le rapprochement avec le vol American Airlines 77 est suggéré à la presse par des militaires anonymes. Cette « information » se répand alors dans les médias comme une rumeur. Seul le *Los Angeles Times* précise ses sources : il rapporte que des officiels « *parlant sous couvert de l'anonymat* » expliquent aux journalistes que le Pentagone a été frappé par le vol AA 77. ³

Pourtant, aucune source civile n'est venue recouper les déclarations officielles des militaires. Les contrôleurs de l'aéroport Dulles de Washington disposent de radars primaires et déclarent seulement avoir repéré un appareil non identifié volant à vive allure vers la capitale. « *Le premier contrôleur aérien de l'aéroport de Dulles remarqua à 9 h 25 l'avion qui se déplaçait rapidement. Quelques instants plus tard, les contrôleurs lancèrent une alerte selon laquelle un avion semblait se diriger directement vers la Maison-Blanche.* »⁴ L'un d'eux, Danielle O'Brien explique alors : « *La vitesse, la manœuvrabilité, la façon dont il a effectué son virage, chacun de nous dans la Salle Radar, contrôleurs aériens expérimentés, chacun de nous pensait qu'il s'agissait d'un avion militaire.* »⁵

1. "Alleged Terrorist Airliner Attack Targets Pentagon", *American Forces information service*, Defense Link, DoD, 11 sept. 2001 : www.defenselink.mil/news/Sep2001/n09112001200109111.html

2. "DoD Official Provides Briefing After Pentagon Attack", *American Forces information service*, Defense Link, DoD, 11 septembre 2001 : <http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/n09112001200109113.html>

3. "Hijacked Jets Fly Into Trade Center, Pentagon", *Los Angeles Times*, 11 septembre 2001 : <http://www.latimes.com/templates/misc/printstory.jsp?slug=la%2D091101leadall>

4. "Pentagon Crash Highlights a Radar Gap", *Washington Post*, déjà cité.

5. "Get These Planes on the Ground", *ABCNews*, 24 octobre 2001 : www.abcnews.go.com/sections/2020/2020/2020011024atcfeature.html

Traduction française sur *L'Asile utopique* : <http://asile.org/citoyens/numero14/missile/temoinsfr.htm>

Ces sources civiles confirment donc qu'un appareil non identifié, volant à vive allure et d'une grande manœuvrabilité s'est dirigé sur Washington. Par contre, elles ne disent pas qu'il s'agit d'un Boeing 757-200 et encore moins qu'il appartient à la compagnie American Airlines. Elles pensent au contraire à un appareil militaire.

Ce ne sont donc ni les contrôleurs civils, ni la compagnie aérienne qui identifient cet engin comme étant le vol AA77. L'identification de l'appareil est faite exclusivement par l'armée. De nouveau, l'unique source est militaire.

Témoignage officiel

Le 12 septembre, cependant, une source civile semble venir confirmer la version des militaires. On apprend en effet que Barbara Olson, ancien procureur fédéral et commentatrice vedette de CNN au moment de la procédure de destitution de Bill Clinton, était dans l'avion et a contacté son mari, Theodore, à deux reprises quelques instants avant l'attentat du Pentagone. Le témoignage est succinct, mais il confirme que l'avion a été piraté et ne s'est pas écrasé dans l'Ohio comme l'ont initialement cru les contrôleurs aériens.

Ce témoignage nécessite cependant la prudence. En premier lieu, c'est un témoignage de troisième main : il n'est pas initialement rapporté par celui qui l'a recueilli, mais par un ami de la famille et journaliste de CNN, Tim O'Brien. Celui-ci rapporte ce que Theodore Olson dit que sa femme lui a dit. En second lieu, Theodore Olson, avocat général des États-Unis, est très proche de l'administration Bush dont il constitue un soutien essentiel chaque fois qu'une difficulté se présente. C'est, par exemple, lui qui plaide la cause de George W. Bush lorsque la Cour Suprême doit décider du résultat de l'élection présidentielle de 2000. C'est lui, encore, qui défend le vice-président Dick Cheney qui refuse de transmettre des documents au Congrès lors de l'enquête sur le scandale Enron. Or, M. Olson a lui-même déclaré devant la Cour Suprême des États-Unis : « *Il est facile d'imaginer une infinité de situations... dans lesquelles les officiels pourraient avoir des raisons totalement légitimes de donner de fausses informations* ». ¹

Beaucoup de personnes ont interprété ce témoignage comme étant une confirmation du crash du vol AA77 sur le Pentagone. Pourtant, rien dans les propos de Barbara Olson ne permet de tirer de telles conclusions.

1. "This president thinks our ignorance is bliss", *Yahoo! News*, 22 mars 2001 : <http://story.news.yahoo.com/news?tmpl=story&u=/020323/79/1ao0k.html>

Le témoignage est cité une première fois dans un article de Tim O'Brien publié sur le site Internet de CNN, le 12 septembre à 2 h 06 du matin. On y apprend seulement que l'avion a été piraté et que les pirates sont munis de cutters et couteaux : « *Barbara Olson, commentatrice conservatrice et procureur, a alerté mardi matin son mari, l'avocat général Ted Olson, que l'avion dans lequel elle voyageait était détourné, a raconté Ted Olson à CNN [...] Son mari a dit qu'elle l'a appelé deux fois d'un téléphone cellulaire depuis le vol American Airlines 77, qui était en vol de l'aéroport international de Washington-Dulles vers Los Angeles. [...] Ted Olson a raconté à CNN que sa femme a dit que tous les passagers et les membres du personnel navigant, y compris les pilotes, avaient été parqués à l'arrière de l'avion par des pirates armés. Les seules armes dont elle ait parlé étaient des couteaux et des cutters à carton. [...] Elle avait l'impression que personne ne commandait et a demandé à son mari de dire au pilote ce qu'il devait faire.* »¹

Le témoignage de Barbara Olson est rapporté une seconde fois dans le *Washington Post* du 12 septembre. On n'y apprend rien de nouveau, si ce n'est qu'elle n'a rien précisé quant à la nationalité et au nombre des pirates : « *Ses derniers mots pour lui furent : "Que dois-je dire au pilote de faire ?" [...] "Elle appelait depuis l'avion en plein détourne-*

ment”, dit Théodore Olson. “J’espérais que ce n’était pas le cas, mais ça l’était”. [...] Les deux conversations ont duré chacune une minute environ, dit Tim O’Brien, reporter à CNN et ami des Olson. Lors du premier appel, Barbara Olson dit à son mari : “Notre avion est détourné.” Elle expliqua comment les pirates avaient forcé les passagers et le personnel navigant à se rendre à l’arrière de l’appareil. Elle ne dit rien sur leur nationalité. [...] Le premier appel d’Olson fut coupé et son mari appela immédiatement le centre de commandement du ministère de la justice où on lui dit que les autorités ne savaient rien du détournement du vol AA77. [...] Quelque temps plus tard, sa femme rappela. Et à nouveau elle voulait savoir “Que dois-je dire au pilote ?” “Elle était calme, aussi calme qu’on peut l’être en de telles circonstances”, dit O’Brien. [...] Mais son second appel fut aussi coupé. »²

Six mois plus tard, le 5 mars 2002, Theodore Olson cite lui-même les propos de sa femme dans un journal britannique, le *Family Telegraph*. Il regardait les attentats contre le World Trade Center à la télévision quand son épouse a téléphoné. « “*Quelqu’un entra*

1. “Wife of Solicitor General alerted him of hijacking from plane”, par Tim O’Brien, *CNN*, 12 septembre 2001 :

<http://www.cnn.com/2001/US/09/11/pentagon.olson>

2. “On Flight 77: Our Plane Is Being Hijacked”, *Washington Post*, 12 septembre 2001 :

<http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn/A14365-2001Sep11>

en coup de vent et me dit ce qu'il était arrivé. J'allai dans l'autre pièce, où il y a la télévision", dit Olson. "Il m'est venu à l'esprit, Mon Dieu, Barbara est dans un avion, et deux avions ont été détruits, vous savez." Ensuite sa secrétaire lui dit que Barbara était au téléphone. "Lorsque j'ai entendu qu'elle était au téléphone, j'ai ressenti du soulagement, parce qu'elle n'était pas dans l'un des deux avions..." Mais Barbara expliqua alors calmement qu'elle avait été parquée à l'arrière du Boeing 757 dans lequel elle voyageait, en même temps que les autres passagers. "Elle avait eu du mal à obtenir la communication parce qu'elle n'utilisait pas son GSM mais le téléphone de siège mis à la disposition des passagers", dit Olson. "Je pense qu'elle n'avait plus son sac parce qu'elle appelait en PCV et elle essayait d'avoir le ministère de la justice, ce qui n'est jamais très facile". Il put lui parler des attaques sur le WTC avant que la ligne ne se coupe puis il appela son centre de commandement ministériel pour leur faire savoir qu'un autre avion avait été détourné. Le téléphone sonna de nouveau et c'était Barbara. Elle voulait savoir ce qu'elle pouvait dire au pilote, ce qu'elle pouvait faire, comment elle pouvait arrêter tout ça. "J'ai voulu savoir où était l'avion et dans quelle direction il allait parce que je pensais que c'était les premières choses à savoir avant de pouvoir faire quoi que ce soit. Nous avons essayé de nous rassurer mutuellement en nous disant que tout allait bien se passer, elle était encore en vie, l'avion était encore

en l'air. Mais je pense qu'elle savait que ça n'allait pas bien se passer et je savais que ça n'allait pas bien se passer." Ils ont pu avoir des "échanges personnels", dit-il, avant d'être coupés en cours de conversation. "Cela s'est simplement arrêté. Cela pouvait être l'impact, bien que je pense qu'elle aurait... Cela ne sert à rien d'épiloguer." Dès qu'il a appris qu'un avion était tombé sur le Pentagone, dit-il, "j'ai su que c'était elle". »¹

Cette nouvelle version est plus précise, mais on ne sait toujours pas à quel endroit se trouve l'avion. Theodore Olson explique qu'il voulait savoir «*où était l'avion et dans quelle direction il se dirigeait*». Sa femme ne semblait pas connaître la réponse. Il est possible de supposer que l'avion dans lequel se trouvait Barbara Olson s'est écrasé sur le Pentagone. Cela reste néanmoins une supposition. Son mari en est convaincu, mais rien dans le témoignage qu'il a recueilli ne le laisse entendre. Barbara Olson n'indique qu'une seule chose : à 8 h 55, l'avion ne s'est pas *crashé* mais a été piraté. Cette source ne confirme donc pas que le vol AA77 s'est dirigé vers la capitale fédérale, comme l'affirme l'armée.

* * *

1. "She asked me how to stop the plane", *Family Telegraph*, 5 mars 2002 : <http://www.telegraph.co.uk/family/main.jhtml?xml=%2Ffamily%2F2002%2F03%2F05%2Ffolsen05.xml>

Le secrétaire à la Défense, Donald Rumsfeld a été le premier à déclarer qu'un avion s'est écrasé sur le Pentagone. Par la suite, les militaires nous ont raconté avec plus de détails l'histoire présumée du vol AA77. Mais l'armée est la seule source dont nous disposons. Les sources civiles nous disent autre chose : selon la tour de contrôle d'Indianapolis l'avion et ses soixante-quatre passagers et membres d'équipage ont disparu peu avant 9 h. Il semble, selon un témoignage indirect, que le Boeing ne se soit pas écrasé, mais ait été piraté. Par ailleurs, à 9 h 25, un appareil non identifié dont la vitesse et la manœuvrabilité ont fait penser aux contrôleurs aériens à « *un avion militaire* » s'est dirigé sur Washington et a percuté le département de la Défense.

Peut-on affirmer que c'est bien le vol American Airlines 77 qui a frappé le Pentagone ? Uniquement si l'on fait aveuglément confiance à l'armée des États-Unis d'Amérique.

LE PARADOXE OFFICIEL

La version officielle soulève un certain nombre de questions qui n'ont pas échappé à plusieurs responsables politiques. Ceux-ci constatent en effet que près de trois quarts d'heure se seraient écoulés entre l'arrêt du transpondeur et l'écrasement de l'avion. Pourquoi, alors, la chasse n'a-t-elle pas intercepté le Boeing ? Pourquoi l'Air Force n'a-t-elle pas protégé Washington ?

Les militaires sur la défensive

Fraîchement nommé chef d'état-major interarmes par le président Bush, le général Richard Myers est auditionné, le 13 septembre, par le Sénat. La Commission des forces armées doit confirmer sa désignation. Cette audition est prévue de longue date et ne porte pas sur la réaction de l'armée face aux attentats du 11 septembre. Pourtant, le général est aussi interrogé sur cette question. Myers tente alors de dégager la respon-

sabilité des militaires. Afin d'expliquer pourquoi le vol 77 n'a pas été abattu, il laisse entendre que l'ordre de faire décoller la chasse a été donné « *pour autant que je sache, après que le Pentagone fut touché* ». ¹ Sans craindre la contradiction, il précise aussi que « *lorsque la nature de la menace se précisa, nous avons bien fait décoller des chasseurs, AWACS, avions-radars et avions-ravitailleurs pour commencer de positionner des orbites pour le cas où d'autres appareils piratés seraient entrés dans le système FAA. [...] Au moment du premier impact sur le World Trade Center, nous avons mobilisé notre équipe de crise. Cela fut immédiat.* »

Mais la déclaration du général Myers ne clôt pas du tout le débat. Selon ses propos, les militaires auraient donc bien attendu près de trois quarts d'heure pour faire décoller la chasse.

Deux jours plus tard, le 15 septembre, le NORAD produit un communiqué contradictoire. Il publie la chronologie des horaires auxquels il dit avoir été notifié des détournements par la FAA et avoir donné l'ordre à la chasse de décoller : le NORAD n'aurait été informé du piratage du vol 77 qu'à 9 h 24 et aurait immédiatement donné l'ordre de décollage à deux F-16. Ceux-ci se seraient effectivement envolés à 9 h 30. Trop tard

1. Audition sénatoriale du général Myers, 13 septembre 2001. Extraits publiés en français en annexe de *L'Effroyable imposture*.

pour empêcher le *crash* qui serait intervenu vers 9 h 37 (les précédentes estimations du Pentagone parlent de 9 h 38, celles du *Washington Post*, de CNN, d'ABC et de CBS de 9 h 41).

Cette version des événements fait porter toute la responsabilité du désastre sur la FAA, qui aurait attendu vingt-neuf minutes avant de prévenir les autorités militaires. Mais elle paraît aussi invraisemblable concernant les réactions des militaires.

Alors que le transpondeur est coupé, pourquoi les militaires n'ont-ils pas repéré eux-mêmes l'avion non identifié et engagé la procédure d'interception comme ils le font couramment ? L'armée ne dispose-t-elle plus de radars ? Car, si certains radars civils ne « voient » pas les avions dont le transpondeur a été coupé, ce n'est pas le cas des radars militaires, qui, eux, repèrent tout type d'appareil.

Pourquoi avoir envoyé des chasseurs depuis la base de Langley, en Virginie, et non depuis celle de Saint-Andrews ? La première se trouve à 105 miles du Pentagone et la seconde à seulement 10 miles.

Pourquoi avoir envoyé des F-16 et non des F-15 ? Les premiers volent à 1500 mph, les second vont plus vite, à 1875 mph. Pourquoi avoir choisi les avions les moins rapides ?

Pourquoi avoir envoyé des chasseurs plutôt qu'un missile ? Les militaires ne devaient-ils pas tenter de détruire l'avion ? S'ils souhaitent détruire un appareil hostile, ils disposent de missiles, qui sont beaucoup plus rapides.

En outre, indépendamment de l'interception du vol 77, la situation de crise exigeait une protection aérienne maximale de la capitale et donc le positionnement de chasseurs en vol au-dessus de Washington. Cette précaution élémentaire revenait à la base présidentielle de Saint-Andrews. Elle aurait pu éviter l'attentat contre le Pentagone, mais elle ne fut pas prise. Pourtant, une demi-heure avant l'attentat du Pentagone, le général Ralph Eberhart, commandant en chef du NORAD, avait activé le plan SCATANA et pris le contrôle de l'espace aérien new-yorkais pour y positionner des chasseurs.

Pour les militaires, au moment où ils sont alertés de la disparition du vol AA77, il ne s'agit plus de savoir s'ils se trouvent face à un simple incident technique. Les éléments dont ils disposent sont suffisamment précis : plusieurs dizaines de minutes après des attaques terroristes utilisant des avions de ligne comme missiles, le transpondeur d'un avion est coupé, le pilote ne répond pas, l'appareil est détourné de sa trajectoire et, enfin, il se dirige à vive allure vers la capitale du pays. Le travail des militaires est

alors on ne peut plus clair : abattre l'avion hostile dans les plus brefs délais. La version présentée par le NORAD avait peut-être pour objectif de faire porter la responsabilité sur la FAA. Ne montre-t-elle pas aussi sans ambiguïté que l'armée n'avait pas l'intention d'abattre un avion se dirigeant vers Washington, quelle que fut la menace qu'il semblait pourtant représenter ?

Le président au secours des militaires

Le lendemain de la publication de cette chronologie, le vice-président Dick Cheney tente de justifier l'incapacité des militaires par le fait qu'abattre un avion civil serait « *une décision du ressort du Président* ». ¹ Insistant sur la gravité de la décision, impliquant la mort de « *citoyens américains* », Dick Cheney laisse entendre que le président n'allait pas la prendre à la va-vite. Et le vice-président d'insister sur les risques qui pesaient sur George W. Bush lui-même dont l'avion était aussi une cible selon le Secret Service. Chacun pourra imaginer qu'en une telle journée de panique et de confusion, il n'est pas impossible qu'une décision ait un peu tardé à venir.

1. Interview de Dick Cheney dans l'émission "Meet the presse", NBC, 16 septembre 2001.

Pourtant, l'affirmation du vice-président est fautive. En premier lieu, il assimile l'interception d'un avion à la décision de l'abattre. Intercepter un appareil signifie que des chasseurs établissent un *contact visuel* avec l'avion et lui donnent des ordres par signaux lumineux. Abattre un appareil signifie que des chasseurs *déjà positionnés* reçoivent l'ordre d'ouvrir le feu. En second lieu, Dick Cheney affirme de manière erronée que cet ordre ne peut être donné que par le président lui-même.

L'interception par des chasseurs d'un avion civil suspect est automatique et ne nécessite aucune espèce de décision politique. Elle aurait dû avoir lieu le 11 septembre, dès que le transpondeur de l'avion fut coupé. Qu'ils aient ou non reçu l'ordre d'abattre l'appareil, les chasseurs auraient donc dû décoller immédiatement.

L'ordre d'ouvrir le feu vient dans un second temps. Mais on se demande bien à quel règlement se réfère Dick Cheney pour affirmer que cette décision appartient au président. Car le règlement concernant le piratage d'un avion et la destruction des engins volants confie, en effet, la responsabilité d'une telle décision au secrétaire à la Défense : « *A l'exception des demandes urgentes nécessitant une réponse immédiate et prévues dans le cadre du règlement, le NMCC [National Military Command Center] trans-*

met toute demande d'assistance militaire au secrétaire à la Défense pour accord. »¹

Le responsable en la matière est donc le secrétaire à la Défense, « *sauf exceptions* ». Ces exceptions ne sont autres que la nécessité de sauver des vies humaines face à un danger imminent : « *Il est possible de formuler auprès de n'importe quel élément de la chaîne de commandement des « Requêtes nécessitant une réponse immédiate ». Il s'agit de situations à la gravité imminente où seule une action immédiate prise par un membre du département de la Défense ou un commandant militaire peut empêcher la perte de vies humaines, prévenir des blessures ou de lourds dégâts matériels. »²*

1. Le règlement a été modifié trois mois avant les attentats. Première version : “Aircraft Piracy (Hijacking) and Destruction of Derelict Airborne Objects”, Chairman of the Joint Chiefs of Staff, 31 juillet 1997 (CJCSI 3610.01) :

<http://www.dtic.mil/doctrine/jel/cjcsd/cjcsi/361001a.pdf>

Deuxième version : “Aircraft Piracy (Hijacking) and Destruction of Derelict Airborne Objects”, Chairman of the Joint Chiefs of Staff, 1er juin 2001 (CJCSI 3610.01A) :

<http://www.dtic.mil/doctrine/jel/cjcsd/cjcsi/361001a.pdf>

2. “Military Support to Civil Authorities (MSCA)”, DoD Directive 3025.1, 15 janvier 1993 :

<http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/html/30251.htm>

“Military Assistance to Civil Authorities”, DoD Directive 3025.15, 18 février 1997 :

<http://www.nici.org/publications/publications/32%20dod%203025.15.pdf>

En d'autres termes, la décision d'abattre le vol AA77 n'était pas du ressort du président Bush. Elle ne dépendait pas non plus du secrétaire à la Défense Donald Rumsfeld. Cette décision appartenait en premier lieu aux responsables militaires, aux premiers rangs desquels le général Ralph Eberhart, commandant en chef du NORAD.

Plus on progresse dans l'enquête, plus les militaires éprouvent des difficultés à justifier la version officielle. Le nouveau chef d'état-major fait mine de ne pas savoir. Le NORAD tente de gagner du temps mais n'arrive pas à expliquer l'absence de réactions des militaires. Enfin, le vice-président essaie de faire croire qu'il s'agissait d'un trop haut niveau de décision pour que l'ordre puisse être immédiatement donné. Chaque nouvelle déclaration pose de nouvelles questions. Nous allons voir que plus l'avion fantôme s'approche du Pentagone, plus les explications des militaires deviennent incohérentes.

Le Pentagone ne réagit pas

Cinq batteries antimissile extrêmement sophistiquées protègent le siège de l'armée des États-Unis de toute attaque aérienne. Comment expliquer que la défense antiaérienne n'ait pas été utilisée ?

Selon un porte-parole du Pentagone, le lieutenant-colonel Vic Warzinski, les militaires ne s'attendaient pas à une telle attaque. « *Nous n'étions pas conscients que cet avion venait sur nous* », affirme-t-il.¹

Cette explication n'est pas crédible : le Pentagone savait pertinemment qu'un engin volant non identifié fonçait sur Washington. Le 11 septembre, en effet, la communication entre les contrôleurs aériens civils et les différentes autorités fédérales a parfaitement fonctionné. Les contrôleurs n'étaient d'ailleurs pas seulement en contact direct avec le Pentagone, mais aussi avec la Maison-Blanche. Dès 9 h 25, la tour de contrôle de l'aéroport Dulles observe un engin volant vers la capitale. « *Les contrôleurs aériens de Dulles ont repéré un avion se déplaçant à grande vitesse et se dirigeant droit sur l'espace aérien interdit au-dessus de la Maison-Blanche* », rapporte le *Washington Post*.² L'un de ces contrôleurs, Danielle O'Brien, que nous avons déjà cité plus haut, témoigne de cet épisode et précise : « *nous faisons le décompte. Dix miles ouest, neuf miles ouest. Notre superviseur a*

1. "Air Attack on Pentagon Indicates Weaknesses", *Newsday*, 23 septembre 2001 :

<http://www.newsday.com/ny-uspent232380681sep23.story>

2. "On Flight 77: Our Plane Is Being Hijacked", *Washington Post*, 12 septembre 2001 :

<http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn/A14365-2001Sep11>

décroché la ligne directe vers la Maison-Blanche et a commencé à leur donner l'information [comme quoi] un avion non identifié, se déplaçant à très grande vitesse, se dirigeait vers leur zone et n'était plus qu'à 8 miles à l'Ouest. [...] Le décompte continuait 'Six, cinq, quatre', j'avais le trois déjà sur le bout des lèvres quand soudain l'avion a viré de bord. Dans la pièce, le soulagement était palpable. Ce ne peut être qu'un avion de chasse. Ce doit être un de nos gars en alerte, envoyé pour patrouiller l'espace aérien de notre capitale et protéger notre président, et pendant une seconde nous nous sommes penchés en arrière sur nos chaises, poussant un ouf de soulagement [...] Nous avons perdu le contact radar avec cet avion. Et nous avons attendu. Et nous avons attendu. Et ton coeur bat la chamade alors que tu attends d'entendre ce qui s'est passé. [...] Et puis on a entendu la voix des contrôleurs aériens du Washington National [Airport] dans les haut-parleurs de notre salle qui nous disaient : 'Dulles, bloquez tous les vols arrivants. Le Pentagone vient d'être touché.' »¹

Le vice-président Cheney confirme, par ailleurs, que « *le Secret Service avait établi une ligne directe avec la FAA* » dès que le World Trade Center a été touché.² D'autre part, des responsables de la FAA sont présents en permanence au sein de la base militaire de Saint-Andrews qui est chargée de la protection de la capitale. « *Le personnel de la Federal Aviation Administra-*

tion d'Andrews est responsable des installations de l'aéroport et du contrôle de la circulation aérienne au-dessus et autour d'Andrews », explique le site Internet de la base. « Les hommes et les femmes de la FAA assurent le contrôle et l'entretien du réseau complexe des installations de navigation aérienne et de contrôle aérien comme une portion du système de l'espace aérien national. Leur mission est la sécurité des mouvements de la circulation aérienne dans le ciel de la nation. »³ Les militaires de Washington sont donc immédiatement mis au courant des informations dont dispose la FAA douze minutes avant l'attentat.

Mais l'armée n'attend pas que la FAA la prévienne pour savoir qu'un engin se dirige sur la capitale. Elle dispose en effet de plusieurs systèmes de surveillance radar très perfectionnés, sans comparaison aucune avec les appareils civils. Le système PAVE PAWS est, par exemple, utilisé essentiellement pour détecter et suivre des engins aussi difficiles à repérer que des

1. "Get These Planes on the Ground", ABCNews, 24 octobre 2001 : <http://www.abcnews.go.com/sections/2020/2020/2020011024atcfeature.html>

Traduction française sur *L'Asile utopique* :

<http://asile.org/citoyens/numero14/missile/temoinsfr.htm>

2. "Meet the presse", NBC, 16 septembre 2001. Déjà cité.

3. Voir la présentation officielle de la base sur *DCMilitary* :

www.dcmilitary.com/baseguides/airforce/andrews/partnerunits.html

missiles qui volent à très basse altitude. Le PAVE PAWS ne perd rien de ce qui se passe dans l'espace aérien nord-américain : « *Le système radar est capable de détecter et suivre un grand nombre de cibles mouvantes, ce qui serait le cas dans le cadre d'une attaque massive de missiles balistiques tirés depuis des sous-marins. Outre ces fonctions de communication, d'analyse et de détection, le système doit pouvoir distinguer rapidement entre les différents engins lancés, calculer leur point de tir et leur point d'impact.* »¹

Contrairement aux affirmations du Pentagone, les militaires savent donc parfaitement qu'un appareil non identifié se dirige droit vers la capitale. Pourtant, les militaires ne réagissent pas et les batteries anti-missile du Pentagone ne fonctionnent pas. Pourquoi ?

La défense antiaérienne rapprochée du Pentagone est conçue pour détruire les missiles qui tenteraient d'approcher. Un missile ne devait normalement pas pouvoir passer. Un gros Boeing 757-200, lui, n'avait strictement aucune chance.

Avion de ligne ou missile, il faut trouver une explication. La technologie militaire des États-Unis est-elle totalement inefficace ? Ou bien a-t-elle été sabotée ?

S'il s'agit d'un missile, une hypothèse peut être formulée pour expliquer l'absence de réaction du système

de défense. Chaque appareil militaire dispose, en effet, d'un transpondeur beaucoup plus sophistiqué que ceux des avions civils et qui lui permet, notamment, de se déclarer aux yeux de son possesseur comme *ami* ou *ennemi*.² Ce système est indispensable pour repérer les nombreux appareils sur un champ de bataille et ne détruire que les engins ennemis. Une batterie antimissile ne va pas, par exemple, réagir au passage d'un missile ami. Il n'est pas impossible que cela se soit passé ainsi le 11 septembre 2001 au Pentagone.

Pour continuer à défendre leur version de l'attentat du 11 septembre, les militaires sont contraints de se dénigrer eux-mêmes, de faire croire à leur propre incompétence. Et chaque nouveau pas, chaque nouvelle question rend plus lourd encore le rôle de l'armée dans les événements.

1. "PAVE PAWS, Watching North America's Skies, 24 Hours a Day", site officiel : <http://www.pavepaws.org/>

Voir aussi, sur le site de la Federation of American Scientists (FAS) : <http://www.fas.org/spp/military/program/track/pavepaws.htm>

Pour plus de détails : National Security Space Road Map (NSSRM) : <http://www.wslfweb.org/docs/roadmap/irm/internet/surwarn/cat/html/gbss.htm>

<http://www.wslfweb.org/docs/roadmap/irm/internet/surwarn/roadmap/surwarn.htm>

2. Voir notamment la présentation du transpondeur AN/APX-100(V) :

www.globalsecurity.org/military/library/policy/navy/ntsp/apx100-A.htm

Le fusible

Etrangement, seul le NORAD est présenté sous les projecteurs des médias. On lui attribue l'entière responsabilité du système de défense aérienne, le 11 septembre 2001. C'est donc aussi à lui seul que l'on pourrait attribuer un éventuel dysfonctionnement de cette défense. Pourtant, cette organisation, mise en place avec le Canada pour protéger tout l'espace aérien nord-américain, ne fait qu'exécuter les décisions prises au Pentagone par le National Military Command Center (NMCC).

C'est, en effet, le NMCC et non le NORAD qui centralise toutes les informations concernant les détournements d'avion et qui pilote les opérations militaires. Le règlement que nous avons déjà cité et qui fait référence en matière de détournement d'avion est très précis à ce sujet. « *Le NMCC [...] fait office d'autorité coordinatrice entre le département de la Défense, la FAA et les commandants sur le terrain. [...] Ces services, les postes de commandement unifiés ainsi que les éléments US du NORAD sont responsables de l'application de ces consignes ainsi que toute autre directive, loi ou législation internationale concernant le piratage aérien (détournement d'avion) ou bien les engins volants à la dérive.* »¹ Cette directive de l'état-major est parfaitement intégrée par la FAA qui précise dans son propre règle-

ment : « *L'escorte militaire sera demandée par le responsable des situations de détournement de la FAA, qui travaille en contact étroit avec le National Military Command Center (NMCC).* »²

Ce matin-là, le NMCC est bien réveillé lorsque le Pentagone est touché par un appareil volant... Il est même en état d'alerte maximum. Depuis plus d'une demi-heure, le processus de Gestion des Situations de Crise est activé et le NMCC est le centre névralgique de toutes les actions militaires. « *En fait, le moment le plus terrible était plus tôt dans la matinée, vers 8 h 40 - 8 h 45 quand nous avons appris qu'un premier puis un deuxième avion s'était écrasé contre le World Trade Center. Le processus de Gestion des Situations de Crise a immédiatement été mis en place* », explique l'assistante du secrétaire à la Défense, Victoria Clarke. « *Quelques-uns parmi nous sont immédiatement allés dans le bureau du secrétaire à la Défense Rumsfeld pour l'avertir que le processus de Gestion des Situations de Crise avait été mis en place. Il voulait passer quelques coups de fil. Donc quelques-uns parmi nous sommes allés de*

1. "Aircraft Piracy (Hijacking) and Destruction of Derelict Airborne Objects". Déjà cité.

2. "Special Military Operations", Order 7610.4J, 3 novembre 1998, incluant les modifications des 3 juillet 2000 et 12 juillet 2001 : <http://faa.gov/ATpubs/MIL/Ch7/mil0701.html#7-1-2>

l'autre côté du hall dans ce que l'on appelle le National Military Command Center. »¹

C'est donc au NMCC, au cœur du Pentagone, et non au NORAD, que sont coordonnées les actions du 11 septembre. C'est vers ce centre stratégique que la FAA fait remonter toutes les informations concernant les avions détournés ou susceptibles de l'être. C'est vers ce point névralgique que remonte l'information selon laquelle un engin volant se dirige vers la capitale. Pourtant, c'est le NORAD qui est présenté dans les médias comme l'unique responsable. Le NMCC, lui, n'est quasiment jamais cité. Tout se passe comme si le NORAD servait de fusible, comme si un éventuel échec des opérations du 11 septembre devait lui être imputé.

Au NMCC, la plus haute autorité militaire est le chef d'état-major interarmes. Le 11 septembre, cette fonction est encore remplie par le général Henry Shelton. Mais au moment des faits, il est en route pour l'Europe, « *quelque part au-dessus de l'Atlantique* », précise le service d'information des armées.² En son absence, c'est donc son adjoint, le vice-chef d'état-major qui assure la continuité de la défense des États-Unis. Depuis février 2000, cet homme est le général Richard Myers, de l'Air Force, nommé quelques jours plus tôt chef d'état-major en remplacement d'Henry Shelton. Pourtant, le général Myers n'est pas là, lui non plus. Il

insiste même beaucoup sur son absence lors des événements, déclarant avoir regardé les attentats à la télévision « *comme on regarde un mauvais film* ». ³ Lors des attaques, il est au Capitole où il aurait aperçu une télévision rapportant qu'un avion a frappé le World Trade Center. « *Ils pensaient qu'il s'agissait d'un petit avion ou de quelque chose comme ça* », explique-t-il. Il serait alors entré dans le bureau du sénateur Max Cleland avec lequel il avait rendez-vous. Puis la seconde tour est attaquée. « *Personne ne nous a informé de cela* », précise le général. « *Mais quand nous sommes sortis, cela était évident. C'est alors que quelqu'un nous a dit que le Pentagone avait été frappé* ». C'est seulement après les événements que le général s'est rendu au National Military Command Center.

* * *

D'après les informations diffusées par l'armée, le 11 septembre 2001, l'unique responsable serait le NORAD et son commandant en chef, le général Ralph

1. Interview de Victoria Clarke au *WBZ Boston Saturday*, 15 septembre 2001 :

<http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/t09162001t0915wbz.html>

2. "Myers and Sept. 11: We Hadn't Thought About This", *American Forces information service*, Defense Link, Department of Defense, 23 octobre 2001 :

www.defenselink.mil/news/Oct2001/n10232001200110236.html

3. "Myers and Sept. 11: We Hadn't Thought About This", déjà cité.

Eberhart. Au passage, on oublie que le National Military Command Center, au cœur du Pentagone, est le centre névralgique de toutes les opérations. Le service d'information des armées insiste sur le fait que l'ancien chef d'état-major interarmes, le général Henry Shelton, est « *quelque part au-dessus de l'Atlantique* ». Et le nouveau chef d'état-major, le général Richard Myers, affirme pour sa part qu'il voit les attentats à la télévision. Ce jour-là, beaucoup de militaires n'étaient pas responsables.

Il n'en demeure pas moins que la disparition du vol 77 d'American Airlines reste inexpliquée, tout autant que le tir du missile sur le Pentagone, les délits d'initiés commis avant le 11 septembre, l'effondrement de la tour n°7 à New York et l'incendie de l'annexe de la Maison-Blanche.

Pour savoir ce qui est arrivé à l'avion, son équipage et ses passagers, nous sommes obligés de faire confiance aux militaires. Mais leurs explications n'ont pas fini de poser problème. A chaque question soulevée, ils sont dans une posture délicate et doivent répondre par : défaillance technique, problème de coordination, incapacité ponctuelle, transfert de responsabilité, absence du commandement, etc. Au final, pour expliquer le parcours fantomatique du vol 77, la plus grande armée du monde est obligée d'avouer qu'elle est aussi la plus incompétente.

ÉPILOGUE

Les mensonges du gouvernement Bush sur la nature réelle de l'attentat commis au Pentagone constituent une atteinte grave à la démocratie américaine et au droit international. En manipulant leurs concitoyens et le reste du monde, ils visent à faire avaliser des décisions illégitimes. Ils relèvent d'une forme de gouvernance, la « raison d'État », que les fondateurs des États-Unis d'Amérique avaient voulu renverser définitivement en instaurant un « État de droit » garanti par une Constitution et une « Bill of Rights ».

D'ores et déjà, des citoyens américains, par voie de pétition, ainsi que des députés et des sénateurs, militent pour la création de commissions d'enquête parlementaires sur les attentats du 11 septembre.

Désormais, seul le Congrès peut élucider ces événements et prendre les sanctions qui s'imposent envers les personnalités civiles et militaires impliquées.

Le grand peuple qui fut capable de contraindre à la démission le Président Nixon après l'affaire du *Watergate*, se doit aujourd'hui de tirer les leçons du *Pentagate*, par souci de justice et par fidélité à la mémoire des victimes du 11 septembre 2001 et de la guerre d'Afghanistan.



Boeing 757-200 ou missile ?

« J'ai vu un grand avion à réaction American Airlines arriver très vite et à basse altitude. »
Capitaine d'Infanterie Lincoln Liebner, *AFP*, 12 septembre 2001

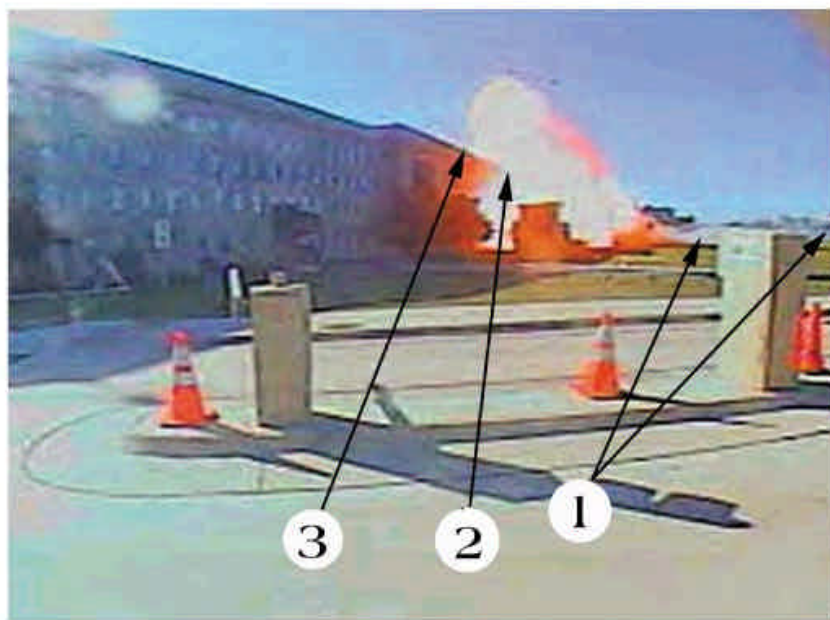
« L'avion semblait pouvoir contenir entre huit ou douze personnes. »
Steve Patterson, *Washington Post*, 11 septembre 2001, 16 h 59

« Nous avons entendu quelque chose qui faisait le bruit d'un missile, puis nous avons entendu un fort boom. »
Tom Seibert, *Washington Post*, 11 septembre 2001, 16 h 59

« Un avion, un avion d'American Airlines. J'ai pensé : "Ça ne colle pas, il est vraiment bas". Et je l'ai vu. Je veux dire, c'était comme un missile de croisière avec des ailes. »
Mike Walter, *CNN*, 12 septembre 2001

« Un avion argenté avec les marques distinctives le long des hublots qui m'ont fait dire qu'il s'agissait d'un avion d'American Airlines. »
Joel Sucherman, *eWeek*, 13 septembre 2001

« La vitesse, la manœuvrabilité, la façon dont il a effectué son virage, chacun de nous dans la Salle Radar, contrôleurs aériens expérimentés, chacun de nous pensait qu'il s'agissait d'un avion militaire. »
Danielle O'Brien, *ABCNews*, 24 octobre 2001



Détonation ou déflagration ?

On divise les matières explosives en deux groupes, suivant leur progressivité. Les explosifs produisent une onde de choc dont la vitesse de propagation est supérieure à une valeur d'environ deux mille mètres par seconde. On dit qu'ils "détonent". Les matières explosives dont la vitesse d'onde de choc est inférieure ne détonent pas. Elles déflagrent. Il s'agit par exemple de poudres ou d'hydrocarbures.

Cette image de l'impact sur le Pentgone est très instructive sur la nature de l'explosion. Sous la pression de l'onde de choc, l'eau contenue dans l'air ambiant s'est comprimée et a formé un nuage de vapeur. La vitesse de propagation de l'onde de choc est très élevée. Elle correspond à une détonation d'explosif à haut pouvoir énergétique. L'explosion ne correspond pas à une déflagration de kérosène.

1. Trace de fumée d'un propulseur
2. Nuage de vapeur d'eau sous pression
3. L'explosion se déploie de l'intérieur du bâtiment

Pentagone

Développement de la flamme. La couleur n'est pas celle d'une flamme d'hydrocarbures en plein air.



Photo : SIPA / Associated Press

World Trade Center

La couleur jaune témoigne d'une plus basse température de combustion.

La flamme est mêlée de fumées noires et lourdes. C'est celle de la combustion d'hydrocarbures dans l'air.

La flamme descend, assez lentement, en avant de la façade. Au contraire, celle du Pentagone monte vivement de l'intérieur du bâtiment.



Photo : Associated Press



Photo : Steve Rinkus

L'incendie couve

Cette photo a été prise très peu de temps après l'explosion. Les pompiers ne sont pas encore en action. La flamme de l'explosion s'est éteinte. L'incendie allumé par l'explosif couve et les flammes ne sont pas encore visibles, à part au niveau du point d'impact (à l'endroit de la lueur rouge, dans l'axe du support vertical du panneau autoroutier). Nous ne sommes pas dans la configuration d'un incendie d'avion de ligne car le kérosène se serait enflammé instantanément.



Photo : Steve Rinkus

Le début d'un incendie urbain classique

Environ une minute plus tard, les incendies allumés à l'intérieur du bâtiment par l'onde de chaleur commencent à prendre de l'ampleur. La flèche indique un trou dans la façade par lequel on voit le foyer d'un incendie en train de monter. La fumée initiale se dissipe. Peu après, les différents foyers se rejoindront pour constituer un incendie unique.

Photo : Département of Defense



Les suies et les fenêtres

Les suies qui couvrent la façade sont un mélange qui correspond à un incendie classique et à une onde de choc d'un explosif à haute performance. Ce n'est en aucun cas la couche grasse et épaisse que dépose un feu de kérosène. Les vitres ont été brisées par une détonation et non pas fondues par un incendie d'hydrocarbures qui aurait duré plusieurs jours. Peu d'entre elles sont brisées. Les fenêtres atteintes sont situées essentiellement près du point d'explosion et au niveau des bas étages.

Photo : Département of Defense



L'ossature du bâtiment

Les piliers verticaux, dont certains sont entourés de coffrages de bois, ont été fragilisés. Mais ils n'ont pas été broyés et brisés par le bord d'attaque des ailes d'un avion de cent tonnes. Ils auraient en effet été atteints par la partie du bord d'attaque située à peu près à l'endroit où sont fixés les moteurs, c'est-à-dire à la zone la plus solide.

Si un avion de ligne avait frappé le Pentagone, les ailes auraient touché les piliers verticaux approximativement au niveau du plancher sur lequel les hommes se tiennent debout. La zone fragilisée des piliers se situe au-dessous.



Photo : U.S. Marine Corps, Cpl. Jason Ingberell

Intervention des premiers secours sur l'impact

Ces photos ont été prises entre 9 h 40 et 10 h 10. La façade ne s'est pas encore effondrée. On distingue le trou par lequel est entré l'appareil, entre le rez-de-chaussée et le premier étage (agrandissement en page de droite).

Un incendie secondaire s'est déclaré sur la droite : un camion stationné devant le Pentagone a pris feu. La fumée qui s'en échappe est celle d'un incendie aux hydrocarbures.



Photo : U.S. Marine Corps, Cpl. Jason Ingberell



Agrandissement de l'impact

L'orifice par lequel est entré l'appareil mesure 5 à 6 mètres de large. Le mur du dessus est intact. Il n'a pas été percuté par la queue d'un Boeing 757-200. La pelouse est intacte, l'appareil n'ayant pas touché le sol. Selon le département de la Défense, "l'avion" serait arrivé de biais, selon un angle de 45°.

Un Boeing 757-200 possède un habitacle de 3,50 m de diamètre et a une envergure de 38 m. Les réacteurs sont fixés sur les ailes et constituent deux des éléments les plus solides de l'appareil. Lorsque le train d'atterrissage n'est pas sorti, le Boeing mesure un peu plus de douze mètres de haut avec la queue.



Photo : U.S. Army Sgt. Carmin L. Bourgeois

L'appareil s'est engouffré dans le bâtiment

La photographie ci-dessus montre la façade en train de s'effondrer, vers 10 h 10. Selon plusieurs témoins, l'appareil a disparu à l'intérieur de l'immeuble. On observe en effet que l'engin n'a pas touché la pelouse.

Photo : U.S. Army, Sgt. Carmen L. Burgess





Photo : U.S. Army, Sgt. Carriann L. Burgeon

Un incendie d'hydrocarbures ?

On observe deux types de fumées. En avant du bâtiment, une épaisse fumée noire se dégage d'un camion qui a pris feu. De l'immeuble en lui-même se dégage une fumée grise. La première correspond bien à un incendie d'hydrocarbures. Mais l'autre, la principale, correspond à un incendie urbain classique. Sur l'image de droite, l'incendie du camion a été maîtrisé.



Photo : Jim Garamone, American Forces Press Service



Photo : Jim Garamone, American Forces Press Service

L'explosion a eu lieu à l'intérieur

L'incendie s'est rapidement propagé à l'intérieur du bâtiment, le long des couloirs, comme on l'observe sur la photographie d'ensemble. A l'extérieur, un incendie secondaire s'est déclaré avec l'explosion d'un camion qui se trouvait légèrement à droite de l'impact. L'explosion n'a cependant pas touché la tourelle de l'héliport, à peine plus loin sur la gauche. C'est donc à l'intérieur et non à l'extérieur que l'explosion a eu le plus d'effet.

Photo : DoD Tech Sgt. Cedric H. Ruedell





Photo : Département de Défense / www.mediacentre.dod.mil

Un trou de 2,30 m de diamètre

Selon le département de la Défense, cette photographie représente « l'orifice de sortie marquant l'endroit où le vol American Airlines 77 a terminé sa pénétration du Pentagone ». Ce trou d'environ 2,30 m aurait été réalisé par « le nez de l'appareil ».

XII | Le Pentagate



Le nez d'un Boeing

Un nez de Boeing du même type que celui qui aurait causé le trou, mais après un *crash* beaucoup moins grave que celui supposé du Pentagone. Le nez - ou radôme - est une coquille très fragile qui contient des appareils de navigation électroniques. L'habitacle de l'avion mesure 3,50 m de diamètre.

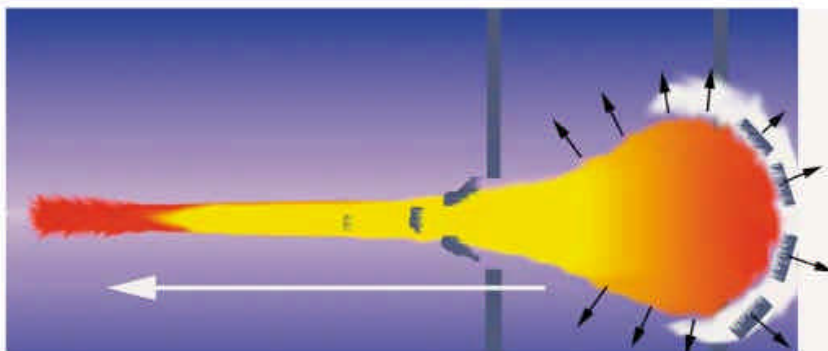


Schéma de l'action d'une charge creuse

En travaillant les formes des charges explosives, on peut orienter l'onde de choc de façon à envoyer le maximum d'énergie dans une direction donnée. Les charges creuses concentrent l'onde de choc principale sous la forme d'un dard à haute température qui véhicule une quantité d'énergie capable de percer des blindages d'acier, de composites ou de béton.

La flèche blanche indique la direction de projection du dard. Les flèches noires matérialisent l'onde de choc secondaire. Toutes les ondes de choc arrachent au passage des débris qui deviennent des projectiles brûlants.



Source: photo : www.geaffmef.cair.com

Trois immeubles percés

Ces photographies montrent l'emplacement du trou (photo de couverture) causé par l'appareil.

L'engin a pénétré dans le Pentagone selon un angle d'environ 45° jusqu'à la façade interne du troisième bâtiment.

Les trois immeubles ont été percés de part en part. Ils n'ont pas été défoncés comme cela aurait été le cas s'il s'était agi d'un *crash* aérien.



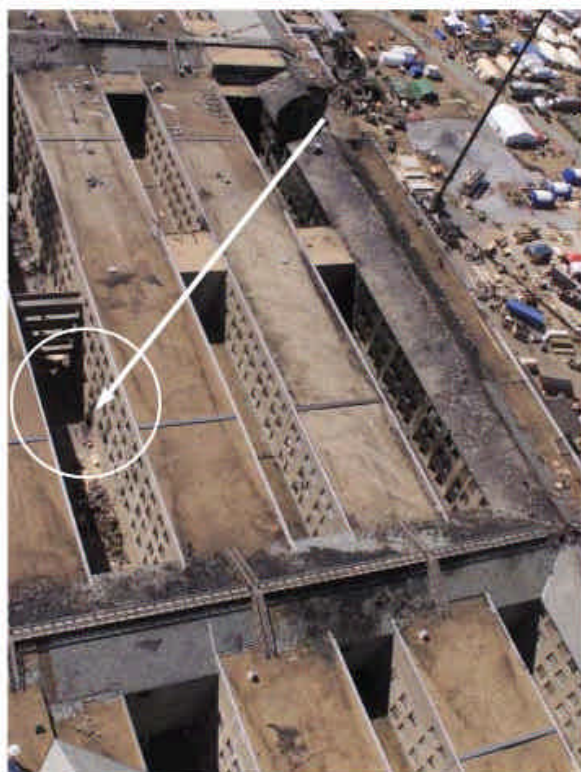
Selon la version officielle, un Boeing de plus de cent tonnes et de 38 m d'envergure a traversé les trois bâtiments.

L'orifice par lequel il est entré, de forme rectangulaire, mesure 5 à 6 m de largeur. Le trou de sortie, de forme circulaire, mesure 2,30 m de diamètre.



Le Boeing se serait "gazéifié" à 3 000°, au rez-de-chaussé de l'immeuble, sans endommager les étages supérieurs.

La flèche blanche représente la trajectoire de l'appareil et la pointe, l'endroit où est "sorti son nez".



Source photo : www.queaffirmait.com



Photo : Mark Paryny / SIPA - Associated Press

La « preuve » de l'avion

De nombreux journaux ont reproduit ce cliché en assurant qu'il représente un débris du vol American Airlines 77.

Pourtant, ce morceau de tôle ne correspond à aucune pièce d'un Boeing 757-200 peint aux couleurs d'American Airlines. Il n'a d'ailleurs pas été recensé par le département de la Défense comme provenant du vol 77.

ANNEXES

TRIBUNE LIBRE DE CYNTHIA MCKINNEY*

**« Il importe que M. Bush réponde aux questions
suscitées par les événements du 11 Septembre »**

12 avril 2002

Il n'est pas moins nécessaire de procéder à une enquête sur les événements liés au 11 septembre que d'examiner les circonstances de la débâcle d'Enron. A l'évidence, si le peuple américain a le droit d'exiger que l'on rende compte de ce qui s'est passé, et pourquoi, dans l'affaire Enron (et il a ce droit), alors nous avons le droit de savoir ce qui s'est passé, et pourquoi, le 11 septembre.

Sommes-nous en train de dilapider notre capital de sympathie à travers le monde, en mettant en œuvre des politiques incohérentes et belliqueuses qui éloignent nos amis et qui nous opposent à nos alliés ? Dans quelle mesure notre dépendance à l'égard des importations de pétrole pèse-t-elle sur les politiques militaires soutenues par l'administration Bush ? La

grande proximité entre l'administration Bush et les industries du pétrole et de la défense joue-t-elle, ou non, un rôle dans la poursuite des politiques de cette administration ?

Nous avons le droit de savoir ce qui s'est passé le 11 septembre, et pourquoi. N'instituons-nous pas des commissions d'enquête sur les désastres ferroviaires, les accidents d'avion et même les catastrophes naturelles, afin d'en comprendre les causes et d'en prévenir la récurrence – ou d'en réduire les conséquences tragiques lorsque de tels événements se produisent à nouveau. Pourquoi, dans ce cas, l'administration reste-t-elle inébranlable dans son opposition à la conduite d'une enquête sur la plus meurtrière attaque terroriste jamais menée contre notre pays ?

Des reportages publiés tant dans le *Spiegel* qu'à Londres dans l'*Observer*, et aussi bien dans le *Los Angeles Times* que sur MSNBC et sur CNN, il ressort que des avertissements nombreux avaient été reçus par cette administration. On a même raconté que le gouvernement des États-Unis avait percé le secret des communications d'Osama bin Laden avant le 11 septembre. Le gouvernement américain, et cela est consternant, fait aujourd'hui l'objet d'actions judiciaires lancées par les survivants des attentats contre les ambassades US en Afrique : d'après les comptes-

rendus d'audience, il apparaît clairement que les États-Unis avaient reçu des avertissements, mais avaient pris des mesures insuffisantes pour mettre en sécurité et pour protéger le personnel de nos ambassades.

La même chose s'est-elle à nouveau produite ?

Je ne dispose d'aucun élément démontrant que le Président Bush ou des membres de son administration ont personnellement tiré profit des attaques du 11 septembre. Une enquête complète pourrait révéler que cela a été le cas. Par exemple, il est notoire qu'au moment des attaques, le père du Président Bush détenait, par le biais du Carlyle Group, des liens d'affaires avec l'entreprise de construction de la famille bin Laden et de nombreux sociétés de participation liées aux industries de la défense, dont les actions ont progressé substantiellement depuis le 11 septembre.

En revanche, on ne peut nier que des entreprises proches du gouvernement ont bénéficié directement de l'accroissement des dépenses militaires engagées à la suite du 11 septembre. On observe certainement Carlyle Group, DynCorp et Halliburton parmi les entreprises proches du gouvernement. Le Secrétaire à la Défense M. Donald Rumsfeld a soutenu au cours d'une audition devant le Congrès que nous pouvions faire face à ces dépenses nouvelles, même si elles

correspondent au plus fort accroissement depuis vingt ans.

Des sacrifices sont réclamés au peuple américain tout entier. Dans les forces armées, de jeunes hommes et femmes sont amenés à risquer leur vie dans une guerre contre le terrorisme – mais le premier décret présidentiel signé par notre Président leur refusait une prime majorée d’heures supplémentaires en période d’opérations.

Au peuple américain, on demande de faire sa part de sacrifices en supportant des coupes sombres dans les budgets sociaux de notre pays, dans le domaine des soins de santé, de la Sécurité sociale et des libertés individuelles, et ceci pour faire face à la réévaluation des besoins militaires et de sécurité après les événements du 11 septembre. Il est capital que les gens sachent de façon précise le pourquoi des sacrifices demandés. Si le Secrétaire à la Défense nous dit que ses nouveaux objectifs militaires sont l’occupation de capitales étrangères et le renversement de régimes, alors le peuple américain doit savoir pourquoi.

Il sera facile à cette administration d’expliquer au peuple américain, de façon exhaustive et méthodique, pourquoi nous nous voyons demander de tels sacrifices et si effectivement ils nous apporteront davantage de sécurité. Si l’administration n’est pas

capable de formuler ces réponses, alors la tâche en revient au Congrès.

Le temps n'est pas au huis clos et au secret. La crédibilité du pays, tant à l'égard du monde qu'envers sa propre population, repose sur la capacité à obtenir des réponses crédibles à ces questions. Tandis que le monde vacille à l'orée de conflits, les politiques du gouvernement sont vagues, hésitantes, et indéchiffrables.

Des conflits d'intérêt majeurs impliquant le président, l'*attorney* général, le vice-président et d'autres encore dans l'administration ont été révélés et continuent de l'être.

Le temps est venu que s'exerce un leadership et une capacité d'appréciation qui ne soient compromis d'aucune façon. Le temps est venu de la transparence et d'une enquête approfondie.

** Cynthia McKinney est députée (démocrate) de la 4^e circonscription de Géorgie.*

Site officiel : <http://www.house.gov/mckinney>

TRIBUNE LIBRE DE CYNTHIA MCKINNEY*

« Des porte-parole du complexe militaro-industriel se sont moqués de moi en me qualifiant de partisan de la théorie du complot »

16 mai 2002

Il y a plusieurs semaines, j'ai demandé une enquête parlementaire visant à établir quels avertissements l'administration Bush avait reçus avant les attaques terroristes du 11 septembre 2001. La Maison-Blanche et des porte-parole du complexe militaro-industriel se sont moqués de moi en me qualifiant de partisan de la théorie du complot.

On a même mis en cause mon patriotisme parce que j'avais osé suggérer que le Congrès doive conduire une enquête exhaustive à propos de l'échec le plus désastreux en matière de renseignement de toute l'histoire des États-Unis. Zell Miller, sénateur de Géorgie est allé jusqu'à qualifier ma demande d'investigations de « *dangereuse, cinglée et irresponsable* ».

Les révélations actuelles selon lesquelles l'administration et le président Bush avaient reçu depuis plusieurs mois des avertissements selon lesquels une attaque terroriste était clairement vraisemblable montrent la nécessité d'une enquête approfondie du Congrès.

Les raisons de l'opposition vigoureuse de l'administration Bush aux audiences parlementaires deviennent évidentes. L'administration Bush s'est engagée dans une conspiration du silence. Si les patriotes engagés n'avaient pas poussé à la transparence, les révélations actuelles auraient été cachées par la Maison-Blanche.

Parce que j'aime mon pays, parce que je suis patriote et parce que le peuple américain mérite de savoir la vérité, je crois qu'il serait dangereux, cinglé et irresponsable de ne pas conduire une enquête exhaustive du Congrès au sujet de tous les avertissements qui sont parvenus à l'administration Bush avant le 11 septembre 2001.

Depuis que je suis entrée au Congrès en 1992, il y a ceux qui ont essayé de me faire taire. On m'a dit « *assieds-toi et tais-toi* » encore et encore. Eh bien ! je ne m'assiérai pas et je ne me tairai pas jusqu'à ce que la vérité sans fard soit étalée devant le peuple américain.

ENTRETIEN DIGIPRESSE *

Ed Royce : « Nous sommes les victimes »

Ed Royce n'a pas été témoin de l'attentat qui a frappé le Pentagone. Le député républicain de Californie est pourtant formel, c'était bien un Boeing 757. La preuve : il connaissait personnellement les victimes du crash, notamment le pilote, un ancien camarade de classe. Cela suffit pour lui. Le reste n'est que négationnisme et propagande pro-islamiste.

« *Regardez ce qu'il a encore fait* » se désole Ed Royce en nous soumettant la retranscription du discours de Thierry Meyssan devant la Ligue Arabe le 8 avril 2002. Pour le député de l'Etat de Californie, l'auteur de *L'effroyable imposture* détourne les faits. Il l'accuse de faire le jeu de la propagande pro-islamiste. « *Je suis allé en Afghanistan, et vous savez ce que j'ai entendu sur la radio talibane ? Ils disaient : tout ça c'est un complot américain pour accuser injustement Oussama Ben Laden !* ». Et Ed Royce de s'indigner : « *Nous sommes les victimes* ». Cette rhé-

torique tient, selon lui, du négationnisme. Remettre en question la réalité de l'attentat sur le Pentagone, c'est tout aussi grave que de douter de l'existence des camps de concentration. « *Mon père a vu Dachau, il m'a montré des photos (...) et pourtant je l'ai entendu se battre contre des gens qui affirment que l'holocauste n'a pas eu lieu ou que les Juifs l'ont provoquée eux-mêmes pour accuser d'autres* ».

« **Mensonges** »

Lorsque l'on interroge Ed Royce sur le manque de preuves produites par les autorités autour du *crash* du Pentagone, il se satisfait des quelques photos de débris, pourtant non authentifiés en tant que tels. Il ne peut s'agir que d'une attaque islamiste organisée avec une aide extérieure. « *Nous savons qui a commis ces actes* » déclare-t-il avec une totale assurance. Contrairement à Cynthia McKinney, députée démocrate de Georgie, Ed Royce ne voit aucun intérêt à demander une enquête parlementaire. « *Ce qui est inexplicable* », c'est « *ce livre* », un « *tissus de mensonges* ».

Pourtant, le représentant de l'Etat de Californie fuit certaines questions. Que pense-t-il de l'appel reçu par les services secrets à la Maison-Blanche, émanant d'individus anonymes se présentant avec les codes d'identification et de transmission de la Présidence ? Cette information a été rapportée à la fois par

le *Washington Post*, le *New York Times*, et le *World-Net Daily*. Ed Royce évite soigneusement de nous répondre, feint de croire que l'information émane de *L'effroyable imposture*, et en conclut son caractère mensonger. Des mensonges américains, donc puisqu'ils sont proférés par les organes de presse les plus sérieux du pays. Difficile pour Ed Royce d'admettre qu'aux États-Unis même, on peut encore s'interroger sur les événements du 11/9. L'éventualité d'une complicité intérieure lui est, en revanche, inconcevable.

Selon le député Royce, grâce à leurs institutions, les Américains sont « *bien protégés* » des tentatives de lobbying. La constitution et la loi mettent les politiques à l'abri d'un coup d'État. Il compte énormément sur le bi-partisme qui permet une sorte de contre-pouvoir, chaque parti contrôlant l'autre. Cette théorie de l'équilibre des forces politiques est-elle applicable aujourd'hui ? Ce n'est pas l'avis de la députée démocrate Cynthia McKinney. En ces temps de guerre, il semble impossible d'exercer un quelconque contrôle sur l'administration républicaine, et ce au nom de l'unité nationale et de la guerre contre le terrorisme.

Valérie Labrousse

* Entretien disponible en vidéo à l'adresse suivante :
http://digipresstmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=497&doss=60

Site officiel du député Ed Royce
<http://www.house.gov/royce>

ENTRETIEN DIGIPRESSE *

Cynthia McKinney : La conspiration du silence

Depuis quelques jours on ne se moque plus de Cynthia McKinney dans les couloirs du Congrès. Ce n'est pas tant la tenue bariolée de la députée démocrate de Géorgie que raillaient ses pairs. Quelques jours seulement après les événements du 11/9, McKinney était déjà sur le pied de guerre... contre l'omnipotence soudaine de l'administration Bush, et les restrictions de liberté imposées par le Patriot Act.

« *Que savait l'administration Bush et quand l'a-t-elle appris ?* » questionne Cinthya McKinney. A l'heure où nous l'interrogeons, ses collègues, qu'ils soient démocrates ou républicains accompagnent ses interventions au Congrès de moqueries. Alors que la presse internationale fait aujourd'hui la une sur le « *mea culpa* » de la Maison-Blanche, la députée de l'Etat de Georgie n'est plus l'hurluberlu

conspirationniste et anti-patriote de service. Encore faut-il nuancer les propos de Cynthia McKinney. Dès le 21 septembre, elle critique vivement le processus de restriction des libertés civiles fondamentales enclenché par la Maison-Blanche au nom de la guerre contre le terrorisme. Mais plus que tout, elle demande publiquement pourquoi aucune mesure de sécurité n'a été prise avant le 11 septembre, alors que la CIA et le FBI étaient apparemment informés d'attaques imminentes sur le territoire américain.

Tony Blair, ministre des affaires étrangères de Bush

Cynthia McKinney s'interroge également sur le sort d'un officier du renseignement américain détenu au Canada, un certain Delmart Vreeland, qui aurait tenté d'informer les services secrets canadiens des attentats alors à venir. Il ne s'agit pas d'allégations fantaisistes d'un « imposteur » mais des déclarations publiques d'un représentant du peuple américain. Les préoccupations de la députée sont également celles de plus de 12 000 citoyens, majoritairement américains, signataires d'une pétition en ligne demandant une enquête officielle sur les « *particularités* » des événements (voir l'interview de Carlos Jiacinto). L'instigatrice de cette pétition, Lori Price, a d'ailleurs déclaré à Digi-presse qu'elle enverrait une copie de ce document à la députée de Georgie qui tient à se faire l'écho des inter-

rogations de ses compatriotes. Dès le 25 septembre, au nom de ces derniers, elle demande des « *preuves irréfutables* » de la culpabilité d'Oussama Ben Laden et du gouvernement *Taliban*. Elle n'a pas obtenu satisfaction à ce jour.

Cynthia McKinney n'hésite pas à accuser l'administration Bush d'avoir dépêché Tony Blair, « le véritable ministre des affaires étrangères américain », au lieu de Colin Powell qui avait imprudemment promis un rapport sur les événements. Cette obstination à demander une enquête sérieuse lui attire particulièrement les foudres des républicains qui la taxent d'anti-patriotisme. Or, une enquête sur les affaires républicaines pourrait révéler « trop d'informations ». Et les démocrates, à l'image de Thomas Daschle le leader démocrate au Sénat, ne s'y risquent pas, contraint de se soumettre à la pensée unique : qui est contre la guerre, est contre les États-Unis. « *A l'heure de l'unité nationale, ironise McKinney dans une imitation du Président Bush, nous ne pouvons pas nous permettre cela [...] donc laissez-nous continuer notre guerre contre le terrorisme* ». C'est ce que Cynthia McKinney appelle « la conspiration du silence ».

A qui profite le crime ?

Cynthia McKinney demande également des explications sur les énormes profits générés par les mouve-

ments boursiers inhabituels quelques jours avant le 11/9. D'après elle, les sommes en jeu se comptent en milliards de milliards de dollars. Il s'agirait de délits d'initiés qui impliqueraient des holdings, de « *très gros joueurs* », assez gros pour mériter la comparaison avec des gouvernements. La députée fait référence à Unocal, responsable du projet d'oléoduc en Asie centrale. Unocal aurait remporté le marché grâce à l'appui du puissant groupe Carlyle. On retrouve ce groupe multinational à la 11e place des fabricants de matériel de défense américain. George Bush père, membre du conseil d'administration du groupe Carlyle, a effectué plusieurs visites officielles en Arabie Saoudite entre 1998 et 2000. A ces occasions, il aurait rencontré des représentants de la famille Ben Laden.

Et le vol 77 projeté sur le Pentagone ? Si Cynthia McKinney n'a pas encore lu le livre de Thierry Meysan au moment où nous l'interrogeons, elle a en revanche pris connaissance d'un document auquel l'auteur de *L'effroyable imposture* fait également référence. James Bamford, journaliste d'investigation, reproduit ce document auparavant classé Secret Defense, dans son livre *Body of Secrets*. On y découvre que certains membres de l'état-major américain, il y a 40 ans, avaient projeté et approuvé l'organisation d'attentats sur le territoire national. Attribués au régime cubain, ces « *avions-bombes* » auraient justifié une attaque américaine contre Fidel Castro. « *Si*

cela était concevable quarante ans auparavant, pourquoi pas aujourd'hui ? » demande la congresswoman.

Pour Cynthia McKinney il reste donc les vraies questions : « *Qui sont les auteurs des attentats ? Pourquoi ? Comment ? Qui a aidé ? Qui savait ? Et qui a permis que cela arrive [...]. Le peuple américain mérite d'avoir des réponses* ». La députée de Géorgie aura-t-elle contribué à briser un tabou ? Pas si sûr, la voix discordante de Cynthia McKinney pourrait bien être étouffée par les probables mesures sécuritaires, consécutives aux prochains attentats, qu'on nous promet encore plus sauvages. Mais cette fois, le FBI semble savoir.

Valérie Labrousse

* Entretien disponible en vidéo à l'adresse suivante :
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=498&doss=60

Site officiel de Cinthya McKinney
<http://www.house.gov/mckinney/>

ENTRETIEN DIGIPRESSE *

Carlos Jacinto : « Beaucoup de choses à éclaircir »

Carlos Jacinto , 21 ans est l'un des signataires de la pétition en ligne réclamant des éclaircissement sur les évènements du 11 septembre. Le Sénat américain ne tardera pas à prendre connaissance du document signé par seulement 12 000 internautes au jour d'aujourd'hui. L'interview qu'il a accordée à Digipresse est antérieure aux dernières révélations concernant la Maison-Blanche.

Etudiant en sciences politiques à l'Université de Washington, Carlos Jacinto est avant tout un citoyen américain qui s'interroge sur les « dessous » des attentats du 11 septembre. « *Il y a beaucoup de choses à éclaircir* » commence-t-il. Par exemple, pourquoi « *Bush a accordé en mai 43 millions de dol-*

lars aux Taliban pour la guerre contre la drogue, c'est-à-dire quelques mois avant les attentats » ? Des interrogations sans réponses qui l'ont décidé à signer une pétition réclamant une enquête sur les responsabilités et les circonstances des événements du 11 septembre. Pour Carlos, il ne s'agit pas de porter de vaines accusations ou de formuler des réquisitoires à tout va, mais simplement de poser des questions.

Intérêts économiques

Le « *problème* » d'après lui ne se situe pas autour de l'existence de l'avion. Il ne souhaite pas s'exprimer sur un livre qu'il n'a pas lu. C'est plutôt le volet politico-économique des attentats qui intéressent Carlos Jacinto. Il s'interroge sur le bien-fondé des transactions financières, la possibilité de délits d'initiés et particulièrement sur la stratégie de la société Unocal pour obtenir le marché de la construction d'un pipeline en Afghanistan. Ce qu'il accepte difficilement, c'est l'idée « *que les contribuables aient payé pour aider les Taliban pour ensuite payer de nouveau afin de soutenir les efforts de guerre* ». Le mutisme du gouvernement Bush le met en colère, tout comme les silences de l'opposition démocrate, et de son représentant au Sénat, Tom Dashle. Sans formuler clairement le mot « *complot* », Jacinto se hasarde à dire que les événements de « *Nine Eleven* » sont étroitement liés à des intérêts économiques. « *La faillite de*

la société Enron a quelque chose à voir avec toutes ces histoires ».

« Une guerre juste »

Citoyen américain, Carlos Giacinto était, comme beaucoup de ses compatriotes, pour la guerre en Afghanistan. *« Cette guerre était juste car il fallait bien délivrer ces gens de ces extrémistes, et tout de même, nous répondions à une attaque jamais subie depuis Pearl Harbor sur le territoire américain ! »*

Mais, comme aussi nombre de ses compatriotes, il ne souhaite pas voir son pays s'enliser dans des guerres qui lui rappellent le Vietnam. *« Avant d'envoyer nos troupes partout dans le monde, il faudrait savoir pourquoi et le justifier, s'organiser et je ne vois aucun planning ! »*

Une pétition pour une enquête

La pétition en ligne signée par Carlos Jacinto et une douzaine de milliers d'autres internautes, a été rédigée par Lori Price, rédactrice et webmestre de Falloutshelternews.com et Legitgov.org. Ces deux sites rassemblent de nombreuses informations sur les attentats aux États-Unis. Quelles sont les questions soulevées par Lori Price ?

D'une manière générale elle s'est attachée aux transactions financières qui ont eu lieu juste avant les attentats. Ces transactions, principalement celles opérées dans la compagnie United Airlines, d'après un article du *San Francisco Chronicle*, auraient permis à des investisseurs anonymes de réaliser d'énormes profits en comptant sur la fermeture de la bourse durant les quatre jours après le *crash*, et pariant sur la baisse des valeurs. En effet, entre le 6 et le 10 septembre des spéculations sur la baisse des cours ont permis l'achat de 4 744 options de vente sur les titres de United Airlines contre seulement 395 options d'achat. Même scénario pour la compagnie American Airlines le 10 septembre (4 516 options de vente contre 748 options d'achat). Enfin, Lori Price s'interroge également sur le rôle du groupe Carlyle. Cette puissante multinationale aurait appuyé la société Unocal dans l'obtention d'un marché estimé à deux milliards de dollars, soit la construction d'un pipeline à travers l'Afghanistan.

La pétition en ligne de Lori Price compte pour le moment 12 615 signatures. « *J'aimerais la soumettre au Sénat et aux médias lorsque nous aurons atteint 20 000 signatures.* » La liste des mystères non élucidés du « 9/11 » est longue. Comme celle des profits engrangés. La pétition visible depuis plusieurs mois sur le net recense douze de ces mystères. Le n°11 a pris depuis une résonance par-

ticulière. Il s'agit de « *l'hypothèse que Georges Bush ait été prévenu des attentats* ».

Valérie Labrousse

* Entretien disponible en vidéo à l'adresse suivante :
http://digipresstmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=496&doss=60

Sites :

<http://www.petitiononline.com/11601TFS/petition.html>

<http://falloutshelternews.com/>

<http://www.legitgov.org/>

<http://www.hereinreality.com/insidertrading.html>

ENTRETIEN DIGIPRESSE *

Mike Walter : « Ni missile, ni bombe, un avion American Airlines »

Mike Walter est journaliste au quotidien *USA Today*. Son témoignage est capital car il dit avoir tout vu : l'avion, sa trajectoire, l'impact et les débris.

Ce matin du 11 septembre, Mike Walter se trouve sur la route de Colombia Pike, dans le sens opposé de Steve Riskus. Le Pentagone est à quelques centaines de mètres sur sa droite quand il voit un avion American Airlines passer au-dessus de lui sur la gauche. L'avion se dirige dans la direction opposée au Pentagone, mais il le voit alors tourner de manière « *assez lente* ». Puis, une fois le virage effectué, l'avion aurait selon lui accéléré, coupé sa route et foncé droit dans le Pentagone.

Mike Walter est un témoin capital car il décrit toutes les phases de la catastrophe : la trajectoire de l'avion, sa vitesse relativement lente au début, son accélération finale et l'impact. Il dit aussi avoir vu le sigle American Airlines au moment où l'engin s'est tourné vers le Pentagone. Il a eu tout le temps de noter que l'appareil était bas et qu'il n'avait pas sorti ses trains d'atterrissage. Ses déclarations confirment les autres témoignages : l'avion a percuté un lampadaire, il est entré droit dans le bâtiment et il n'a pas heurté le sol avant l'impact. La circulation est dense, donc il roule lentement, l'endroit où il se trouve est particulièrement dégagé. Sa visibilité est parfaite, contrairement à celle de Steve Riskus.

« Désintégration » : un terme équivoque

Son témoignage est bien plus étayé. Il précise en effet qu'il s'est arrêté et qu'il est descendu de sa voiture car il « *savait que ce serait le sujet qu'il couvrirait ce jour-là* ». Il a donc pu apercevoir les morceaux de l'appareil. Selon lui, si l'explosion n'a pas fait de dégâts sur les arbres et les voitures qui se trouvaient à proximité, c'est que la violence du choc s'est propagée vers le haut plutôt que de manière horizontale. L'avion, d'après lui, a continué sa course à l'intérieur du Pentagone, mais les ailes ne sont pas rentrées dans le bâtiment. Elles se seraient repliées.¹ D'après Mike Walter, l'explosion était telle, que l'avion s'est

désintégré. Non au sens où il aurait disparu car ce terme est équivoque, mais de telle façon que ses parties soient réduites en de petits morceaux disséminés un peu partout. Il affirme avoir vu des hommes ramasser des débris et les placer dans des sacs portant l'inscription « *evidence* » (« *preuve* », ndlr).

Enfin, il s'explique sur le premier témoignage qu'il avait accordé à CNN dans lequel il déclarait « *c'était comme un missile de croisière avec des ailes* ». Il a, en réalité, eu recours à une métaphore car pour lui, ce jour-là, ce jet commercial « *était comme un missile ou une bombe puisqu'il était utilisé pour tuer des gens* ». Mike Walter s'emporte légèrement lorsqu'on essaie de mettre à l'épreuve ce qu'il a vu. Il est catégorique. « *Ce n'était pas un missile, ce n'était pas une bombe, c'était un avion de ligne American Airlines et je l'ai vu foncer dans le Pentagone* ».

1. Le 21 mars 2002, sur *LCI*, Mike Walter avait une autre version des faits : « *J'ai vu le jet s'écraser sur le bâtiment. Il s'est plié comme un accordéon. Il y a eu l'explosion, une boule de feu. Je suis sorti de ma voiture. Je me suis avancé. Il y avait des débris au sol. Je les ai vus de mes propres yeux. Je ne peux pas croire qu'on peut écrire un livre affirmant le contraire. Il n'y a aucun doute dans mon esprit qu'un avion a foncé sur le Pentagone. Je l'ai vu.* »

Mike Walter est convaincu et convainquant. Il s'est donné la peine de revenir sur les lieux avec nous et de nous montrer plusieurs fois la trajectoire de l'avion. Il nous a également désigné la colline où les reporters se trouvaient après le drame pour assister aux secours. Il nous a aussi indiqué sur quelle pelouse les blessés ont été évacués, a mimé avec ses mains l'impact... Seule ombre au tableau : Mike Walter est le seul témoin de notre enquête à mentionner avoir vu des débris. Est-ce à cause de sa position particulière lors de l'impact plus au sud-ouest du Pentagone où s'est produit le *crash* ?

Patriotisme contre liberté de presse

Au-delà de la polémique soulevée par la thèse de Thierry Meyssan, nous avons profité du statut de journaliste de Mike walter pour l'interroger sur les conséquences du Patriot Act sur la liberté de la presse américaine. Les restrictions de ce texte de loi ont pris effet le 11 septembre et font l'objet d'un rapport édité par le RCFP (Reporters Committee for Freedom of the Press) intitulé « *Comment la guerre contre le terrorisme gêne l'accès à l'information et le droit du public à l'information* ». Le document évoque notamment les difficultés rencontrées par les reporters en Afghanistan, interdits par les militaires dans les zones stratégiques. Mike Walter ne nie pas l'existence de ces obstacles, mais ce n'est pas une

nouveauté selon lui, la transparence n'étant pas – par essence – le fort des militaires. Cependant, il ne peut imaginer la possibilité d'un complot ou d'une quelconque responsabilité de l'état-major ou du gouvernement américain dans les attentats du 11 septembre. Et quand bien même cela eût été le cas, le scandale aurait déjà éclaté. Car selon lui « *personne ne peut garder un secret dans ce pays, surtout pas le gouvernement et les militaires* ».

Valérie Labrousse

* Entretien disponible en vidéo à l'adresse suivante :
http://digipressetmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=492&doss=60

Le site du RCPF

<http://www.rcfp.org/homefrontconfidential/>

ENTRETIEN DIGIPRESSE *

Richard Benedetto : « Cet avion va s'écraser sur le Pentagone ! »

Le témoignage de Richard Benedetto, journaliste tout comme Mike Walter au quotidien *USA Today*, mentionne en détail les derniers instants du vol AA 77. Certaines de ses déclarations contredisent cependant les autres témoignages.

A l'heure du drame, Richard Benedetto se trouve lui aussi sur Colombia Pike, en route pour son bureau. Il n'est pas loin de Steve Riskus et James Ryan, les autres témoins, lorsque le Pentagone apparaît sur sa gauche. Il voit alors distinctement un avion American Airlines passer au-dessus de lui sur la gauche, et remarque qu'il se dirige dans une direction opposée à celle de l'Aéroport Reagan International. L'appareil vole très bas, trains d'atterrissage rentrés. Aussitôt il

pense qu'il « *semble se diriger sur le Pentagone* ». Il voit l'appareil accélérer et foncer droit vers le bâtiment. Mais comme James Ryan, il n'a pas la possibilité de voir l'impact car la colline lui obstrue la vue. Cependant, comme James Ryan, il décrit la même boule de feu orange, le même bruit sourd lors de l'impact et la même fumée noire s'élevant au-dessus du bâtiment.

Une question de point de vue

Le témoignage de Richard Benedetto corrobore les dires des autres témoins (sigle AA sur la queue, lampadaire percuté par l'avion) à quelques différences près cependant. Il n'a pas vu l'avion osciller comme le dit James Ryan, pas plus que les débris évoqués par Mike Walter ni distingué l'avion après le drame. « *La fumée était trop noire et épaisse pour que l'on puisse voir quoi que ce soit* ». Enfin, il est particulièrement difficile de juger de la trajectoire du Boeing qu'il décrit car si le Pentagone est sur sa gauche, on ne voit pas bien comment l'avion pourrait venir de derrière lui sur la gauche (ce qu'affirme également James Ryan), puisque Mike Walter, qui voit le Pentagone sur la droite aperçoit lui aussi le vol 77 venir de la gauche et effectuer alors son virage. Cette différence de trajectoire est cependant difficile à apprécier car la route de Colombia Pike tourne à de nombreuses reprises avant de passer devant le Pentagone

et si pour Steve Riskus l'avion coupe la route, il est possible que pour Richard Benedetto, il la suive.

Enfin, la trajectoire décrite par Mike Walter est appréciée au jugé. Il ne s'agit pas d'une reconstitution et il est difficile de dire si la distance à laquelle l'avion a effectué son virage coïncide avec l'endroit où, de l'autre côté de la route, Richard Benedetto l'aperçoit.

Valérie Labrousse

* Entretien disponible en vidéo à l'adresse suivante :
http://digipresstmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=491&doss=60

ENTRETIEN DIGIPRESSE *

Steve Riskus : « Comme dans un dessin animé »

Steve Riskus, 24 ans, est assistant (*hotliner*) en informatique. Il a assisté au crash sur le Pentagone, dont il est l'auteur des toutes premières photos, juste après l'impact. Il les publiera par la suite sur son site *You-tenrage.com* dont il avait déposé le 10 septembre, un nouveau nom de domaine, *criticalthrash.com*

Le 11 septembre, vers 9 heures du matin, Steve Riskus, assistant informatique de 24 ans, prend la route de Columbia Pike pour se rendre chez un ami. Le Pentagone est à quelques centaines de mètres sur la gauche. Soudain sur la droite, il aperçoit un avion qui croise sa route et fonce droit sur le Pentagone. Il dit tout voir : les signes distinctifs d'un avion de ligne American Airlines, la ligne bleue et rouge le long de l'engin. Il remarque que l'appareil vole très bas, « à hauteur des arbres », qu'il va très vite et que les

trains d'atterrissage ne sont pas sortis. Il voit l'avion décapiter un lampadaire d'autoroute et percuter aussitôt le mur du bâtiment sans heurter le sol. « *Comme dans un dessin animé, il a immédiatement explosé, des flammes de la fumée, je n'ai pas pu voir si les ailes étaient entrées dans le mur* ». Il arrête alors sa voiture sur Colombia Pike immédiatement bloqué sous le choc de l'explosion et la panique ambiante. Sur le bas-côté, il prend des photos avec son appareil numérique. Après quelques instants, profondément choqué, il reprend sa voiture et conduit au hasard aux alentours du Pentagone, mais bientôt les véhicules de secours, les militaires et les policiers investissent le lieu du crash et font dégager les voies d'accès. Il se rend alors chez un ami et met en ligne ses photos sur son site *Youthenrage.com*.

Le témoignage de Steve Riskus est clair et précis. Il n'a aucun doute sur la nature de l'engin qu'il a vu passer devant ses yeux et percuter le Pentagone. Cependant, sa visibilité était alors réduite, il le dit lui-même, par les arbres le long de la route et il a eu sans doute très peu de temps, peut-être deux secondes pour apercevoir l'appareil. Dès lors, a-t-il le temps de voir tous ces détails, de remarquer non seulement qu'il s'agissait bien d'un avion mais encore d'un American Airlines, de voir l'aigle entre les deux lettres AA, de comprendre qu'il n'y avait pas de trains d'atterrissage ? Steve Riskus venait d'entendre

parler des attaques du WTC. A-t-il interprété ce qu'il a vu en fonction du contexte ? Plusieurs éléments dans son témoignage viennent en tout cas contredire la thèse officielle. Selon lui, l'appareil serait entré de face dans le bâtiment et non sous un angle de 45 degrés. Ensuite, il n'aurait pas heurté le sol avant d'exploser contre le bâtiment. Enfin, Steve Riskus précise ne pas avoir vu de débris et pourtant il s'est arrêté et est resté à moins de 200 mètres de l'endroit du *crash* le temps de prendre de nombreux clichés où n'apparaissent d'ailleurs aucun élément permettant de reconnaître un avion.

Le cas de Steve Riskus est particulier. Ce fan de glisse a créé en octobre 2000 un site dédié au skateboard. Or le 10 septembre 2001, la veille du *crash* il dépose un nouveau nom de domaine, *Criticalthrash.com*. L'appellation laisse songeur et la date également. D'après Steve Riskus, ce nouveau nom était plus « tendance », il l'a copié d'une expression à la mode chez les fans de vélos, *bycyclethrash* et il a déposé ce nom le 10 septembre parce que « *ce jour-là tout le monde a fait quelque chose, moi j'ai déposé ce nom, c'est le hasard* ». Initialement, il a publié les photos sous les deux noms de domaine. Le jour même il place un lien sur sa « home page » mais décide ensuite de le supprimer. Seules les personnes informées peuvent effectivement se rendre sur la page en tapant une adresse bien précise qui n'est pas accessible autrement. Pour-

quoi ? « *Parce que je ne voulais pas tout mélanger, mon site n'a rien à voir avec cette histoire. J'ai prévenu les gens qu'ils pouvaient voir mes photos en tapant cette adresse* ». Cependant si la réticence de Steve Riskus à afficher directement sur son site des photos qui n'ont rien à voir avec le sujet de son site peut se comprendre, quelques mois après, il ajoute à sa page sur le crash, une liste de témoins.

Entre temps, Steve Riskus reçoit des mails dont certains font allusion à la date de dépôt de son nom de domaine Criticalthrash.com. « *Même mes amis m'ont demandé des explications* ». Puis il entend parler du livre de Thierry Meyssan, et est sollicité par un internaute à la recherche d'informations. C'est pourquoi il ajoute cette liste. Dans certains forums de discussion, le cas de Steve Riskus et de son *Criticalthrash* ont paru « suspects ». Certes il a effectivement déposé ce nouveau nom le 10 septembre. Cependant son site existait auparavant sous le nom *Youthenrage.com*. Les dépôts ont été effectués dans la transparence, son patronyme apparaissant sur le serveur d'enregistrement. Il ignore à quel moment l'enregistrement de *Criticalthrash* a été effectif. Mais si l'on considère que cette question n'a de sens qu'à partir du moment où on s'interroge sur ses motivations, on peut supposer que pour lui cela n'avait pas une importance capitale de le savoir puisque de toute façon son site était déjà accessible. Ce qu'il ne comprend pas, six mois

après le *crash*, c'est pourquoi la presse n'a pas utilisé ses photos qu'il offrait gratuitement et qui sont parmi les plus immédiates de l'événement. Une autre question demeure : en ce cas, pourquoi le FBI, qui prétend avoir en main tous les éléments d'enquête de l'attentat, n'a-t-il pas jugé utile de se servir de ces photos ?

Une personne « bien intentionnée »

Il reste qu'un jour il reçoit un étrange coup de fil de la France. Une personne qui se dit « *bien intentionnée* » et dont il « *ne se souvient plus du nom* » le met en garde contre Thierry Meyssan qui prétendrait qu'il est manipulé par la CIA. Curieuse attitude de prendre la peine de téléphoner de France pour prendre la défense de quelqu'un qui n'est pas, somme toute, extrêmement menacé. Steve Riskus ne semble pas troublé outre mesure par la polémique française ni par la possibilité d'une manipulation américaine dans la responsabilité des attentats du 11 septembre. Les mails passent, il est habitué à Internet et répond à tout le monde mais il ne s'intéresse pas à l'identité de ses interlocuteurs. A-t-il reçu un mail ou un appel de Thierry Meyssan ou de quelqu'un du Réseau Voltaire ? Il ne s'en souvient pas, ne pense pas que ce soit le cas, mais ce qu'il sait, c'est qu'il n'a « *jamais refusé de répondre à qui que ce soit* ». Ce n'est pas ce que nous a déclaré Thierry Meyssan, qui affirme qu'un de ses collaborateurs aurait parlé

au téléphone avec Riskus et que ce dernier aurait alors raccroché en pleine conversation.

Valérie Labrousse

* Entretien disponible en vidéo à l'adresse suivante :
http://digipresstmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=490&doss=60

<http://criticalthrash.com/terror/>

ENTRETIEN DIGIPRESSE *

James Ryan : « C'était un cauchemar »

James Ryan n'avait encore jamais témoigné auprès des médias. Il a contacté Digipresse après avoir visionné l'interview de Thierry Meyssan sur le fil d'actualité de Yahoo!/Digipresse suite à la sortie de *L'effroyable imposture*. Des propos choquants pour cet ancien militaire, mais pas autant que le terrible spectacle du *crash* du vol AA 77.

James Ryan, 27 ans, est commercial dans une société informatique et ancien attaché de presse de l'US Navy. Ce jour-là, il doit se rendre chez un mécanicien qui se trouve sur la route de Colombia Pike qui longe le Pentagone. Il entend passer un avion mais n'y prête pas vraiment attention car la zone est régulièrement survolée. Cependant il remarque alors un bruit étrange qu'il interprète comme étant celui d'une coupure subi-

te des moteurs. Il lève donc les yeux et contemple à très basse altitude un appareil qu'il identifie immédiatement dit-il, comme un Boeing American Airlines. Il précise qu'il voit le sigle de la compagnie, que l'appareil est couleur argent et il affirme distinguer aussi les hublots. Il s'inquiète aussitôt car il remarque que l'avion n'est pas dans une trajectoire habituelle puisqu'il ne se dirige pas vers l'aéroport Reagan International, et surtout il lui apparaît que l'engin est en phase d'atterrissage alors que ni les volets ni les trains ne sont actionnés. L'avion survole sa voiture. Il le voit à cet instant osciller des ailes comme s'il était en vol plané et qu'il venait d'« éviter la tour radio » en tentant de se stabiliser. A ce moment, dans un bruit strident, l'avion accélère et fonce tout droit en direction de l'aile ouest du Pentagone. James Ryan n'a pas pu voir l'impact car à cet endroit le terrain est surélevé mais il suit l'appareil qui disparaît derrière les arbres, puis il entend un bruit sourd et il voit monter dans le ciel une boule de feu orange suivie d'une épaisse fumée noire. Il est certain qu'il s'agit de l'appareil qu'il a vu passer au ras du sol. « *Quelques instants avant, le Pentagone était intact et puis l'avion après le crash n'est pas réapparu* ».

Emotif mais convaincu

Sur certains points, James Ryan donne les mêmes détails que les autres témoins. Il s'agit d'un appareil American Airlines dont il reconnaît le sigle sur la queue. Il se fait même plus précis en disant qu'il a pu apercevoir les hublots. Très émotif, il avoue faire encore des cauchemars et qu'il se souviendra toute sa vie de cet avion. Lui aussi a pris des photos après le *crash*, dont celle d'un militaire de la Navy, ahuri et sous le choc.

La fragilité de James Ryan cependant ne laisse pas échapper une certaine détermination lorsqu'il se met à mimer l'avion. Et là, ce qui est décrit peut prêter à confusion. Son geste très vif pourrait en effet évoquer plus le vol final d'un missile que celui d'un jet civil. Mais sa manière de témoigner est justement extrêmement subjective, toute en émotion et aucune conclusion objective ne peut en être raisonnablement tirée. Reste que son témoignage se distingue des autres. Il est le seul à parler d'un bruit particulier équivalent à une baisse de la vitesse, le seul à avoir vu l'avion tanguer avant qu'il n'accélère.

James Ryan n'a pas souhaité retourner sur les lieux du crime. Il fait encore des cauchemars et se souvient toujours de « *tous les détails de cet avion* ». Ses yeux se brouillent de larmes lorsqu'il raconte, que quelques

instants après le drame il voit dans le ciel, au-dessus de la fumée noire, surplombant le Pentagone, deux aigles survoler le théâtre du drame. Un couple d'oiseaux connus dans la région paraît-il. « *C'était comme le signe que nous allions retrouver des forces, tel un Phoenix renaissant de ses cendres* ».

Valérie Labrousse

* Entretien disponible en vidéo à l'adresse suivante :
http://digipresstmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=488&doss=60

ENTRETIEN DIGIPRESSE *

Ed Plaucher : La mémoire à rebours

Ed Plaucher, chef des pompiers d'Arlington, était avec ses hommes sur les lieux de l'attentat pour participer avec les équipes fédérales aux secours et à la lutte contre l'incendie qui s'est propagé au Pentagone plusieurs jours durant.

Ed Plaucher affirme en riant presque : « *je peux vous assurer qu'il y avait un avion* ». Prolixe, le chef des pompiers d'Arlington énumère une liste exhaustive des débris qu'il dit avoir vu dans le foyer de l'impact : « *des ailes, le fuselage, les sièges, les moteurs, les trains et la boîte noire* ». Le 12 septembre, il déclarait pourtant aux journalistes lors d'un briefing au Pentagone qu'il n'y avait « *que de petits morceaux d'avion et surtout pas de fuselage ni de débris importants* ».

Son ton peu assuré ressemble presque à la gêne qu'il trahissait voici huit mois lorsqu'il refusait presque de témoigner à cette même conférence de presse, où on lui demandait ce qu'il pensait de l'origine des débris se trouvant sur l'autoroute en face du Pentagone. Il indiquait à l'époque n'avoir rien vu et préférait que les journalistes s'adressent directement aux témoins oculaires. Ed Plaugher a donc retrouvé la mémoire. Mais a-t-il pu voir les sièges quarante minutes après l'explosion si l'avion s'est, comme l'affirment les autorités, littéralement désintégré ? Dans son témoignage pour Digipresse, le Chef des pompiers s'explique également sur l'usage de l'eau dans un incendie au kérosène. Des explications qui à première vue semblent plausibles d'après l'attaché de presse des sapeurs-pompiers de Paris. L'eau, nous dit Ed Plaugher, n'est pas utilisable pour combattre un feu de kérosène « *tant que le carburant est liquide mais dès qu'il se consume avec des objets, qu'il s'évapore, alors vous pouvez l'utiliser* ». Certes, cependant Ed Plaugher nous le dit lui-même : l'eau a été utilisée comme « *premier agent* » ce qui, d'après le responsable des pompiers français, apparaît douteux à moins que l'eau n'ait été utilisée dans ce cas loin du foyer.

Autre mystère, bien qu'Ed Plaugher affirme les avoir vues, les boîtes noires ont été selon les sources officielles retrouvées le 14 septembre « *à l'endroit*

précis où l'avion s'est écrasé sur le Pentagone ». Le même jour, Dick Bridges responsable des pompiers précise qu'elles sont endommagées mais que le FBI pense qu'on pourra cependant en extraire les données. Peu après, le FBI prétend qu'aucune donnée n'est utilisable. Pourtant, six mois après l'attentat, le FBI produit une déclaration pour protester contre l'ouvrage de Thierry Meyssan en alléguant de l'existence comme élément de preuve capitale des données de ces boîtes noires...

La contradiction est donc de mise dans les éléments d'informations accordés à l'opinion publique depuis plusieurs mois. Ainsi, au départ, il n'y avait pas de débris importants puisque le choc et le feu avaient tout fait disparaître.

Des preuves confidentielles

Le FBI a refusé de nous rencontrer mais a néanmoins bien voulu répondre à quelques questions par téléphone. Son représentant nous affirme désormais à l'occasion d'une déclaration officielle à propos du livre de Thierry Meyssan, que tous les éléments de preuve de l'existence d'un avion sont en leur possession. Donc aujourd'hui il existe bel et bien des traces du vol 77 avec des débris authentifiés par *« un numéro de série de la compagnie aérienne »*. Cependant, lorsqu'on lui demande alors pourquoi

ces éléments ne sont pas montrés à la presse et à l'opinion publique, permettant ainsi de faire taire les détracteurs de la thèse officielle, Fred Murnay, le porte-parole du FBI déclare que l'enquête « *n'est pas terminée* » et que par conséquent les preuves restent confidentielles.

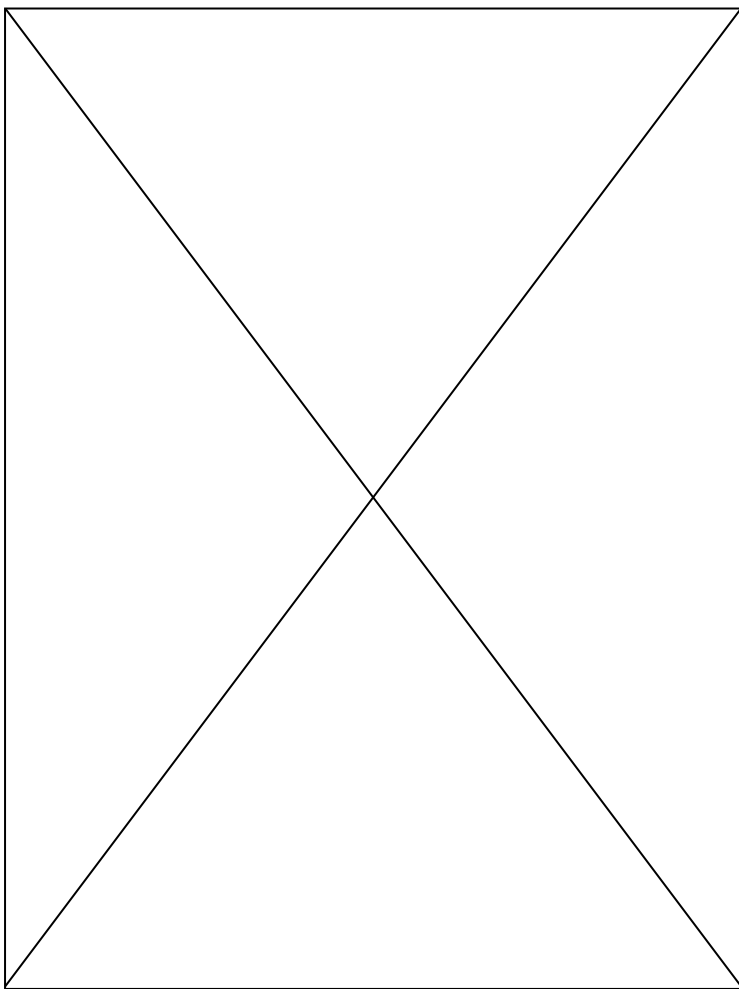
Pourtant, d'après le site du FBI, depuis le 26 septembre, l'enquête serait attribuée désormais au DOD, le Ministère américain de la Défense. Interrogé à ce sujet, Fred Murnay dément. Perdu dans les méandres kafkaïens de l'administration fédérale, nous finissons par obtenir le nom du magistrat chargé de l'enquête. Il s'agit du procureur Mc Nulty, attaché au département du comté d'Arlington où se situe le Pentagone. Il refusera de nous parler et son attaché de presse conclura par ces mots : « *cette enquête n'est pas près de se terminer* ». Certes, mais dans combien de temps ? « *Sans doute des années* ». On peut alors s'interroger sur ce que le FBI a découvert durant ses investigations et sa récolte de preuves car si les éléments sont « tous rassemblés », comme nous l'affirme Fred Murnay, alors pourquoi l'enquête publique ne débute-t-elle pas ?

Valérie Labrousse

* Entretien disponible en vidéo à l'adresse suivante :
http://digipresstmp4.teaser.fr/site/page.php?num_art=487&doss=60

LA CHRONOLOGIE DU NORAD

(15 septembre 2001)



CONFÉRENCE DE THIERRY MEYSSAN SOUS
LES AUSPICES DE LA LIGUE ARABE

**« Qui a commandité les attentats
du 11 septembre ? »**

8 avril 2002

Nous reproduisons ci-dessous le texte de la conférence prononcée par Thierry Meyssan, le 8 avril 2002, au Centre Zayed, à Abu Dhabi (Émirats arabes unis), sous les auspices de la Ligue arabe, en présence du corps diplomatique et de la presse internationale.

« Dès les premières minutes qui suivirent le premier attentat contre le World Trade Center, des officiels ont suggéré à la presse que le commanditaire en était Oussama Ben Laden, le paradigme du fanatisme oriental. Peu après, le tout nouveau directeur du FBI, Robert Mueller III, a nommément accusé dix-neuf

kamikazes et a requis tous les moyens de son agence et des services de renseignement pour traquer leurs complices. Le FBI n'a donc jamais procédé à une enquête, mais a coordonné une chasse à l'homme qui a pris, aux yeux du public américain, l'allure d'une chasse à l'Arabe. Au point que des excités ont agressé, voire tué, des Arabes qu'ils considéraient naïvement comme collectivement responsables des attentats.

Il n'y a pas eu non plus d'enquête du Congrès. Celui-ci a renoncé à exercer sa fonction constitutionnelle à la demande de la Maison-Blanche, prétendument pour ne pas porter atteinte à la sécurité nationale.

Il n'y a pas eu non plus d'enquête de la presse. Celle-ci a été convoquée à la Maison-Blanche et sommée de s'abstenir de toute investigation pour ne pas nuire à la sécurité nationale.

Si nous analysons les attentats du 11 septembre, nous remarquons d'abord qu'ils sont plus vastes que ne le reconnaît la version officielle :

1) Nous ne connaissons que l'implication de quatre avions, alors qu'il fut un moment question de onze avions. Au demeurant, l'examen des délits d'initiés commis en marge des attentats montre des spéculations à la baisse sur trois compagnies d'aviation :

American Airlines, United Airlines et KLM Royal Deutch Airlines.

2) Nous n'avons pas intégré l'attentat commis à l'annexe de la Maison-Blanche, le Old Executive Office Building (dit "bâtiment Eisenhower"). Pourtant, la chaîne ABC a diffusé en direct, le matin du 11 septembre, des images d'un incendie ravageant les services de la présidence.

3) Nous n'avons pas non plus pris la mesure de l'effondrement d'un troisième immeuble à Manhattan, indépendamment des Twin Towers. Ce troisième immeuble n'avait pas été touché par un avion. Il a pourtant été lui aussi ravagé par un incendie avant de s'effondrer à son tour à la suite d'une cause inconnue. Ce building abritait la principale base secrète de la CIA dans le monde. L'agence y consacrait ses moyens au renseignement économique au détriment du renseignement stratégique et au grand dam du lobby militaro-industriel.

Si nous nous penchons sur l'attentat commis au Pentagone, nous constatons que la version officielle est un énorme mensonge.

Selon le département de la Défense, un Boeing 757, dont on avait perdu la trace au-dessus de l'Ohio aurait traversé 500 kilomètres sans être repéré. Il

serait entré dans l'espace aérien du Pentagone et serait descendu sur la pelouse de l'héliport, aurait rebondi sur celle-ci, aurait brisé son aile droite contre un groupe électrogène, aurait frappé la façade au niveau du rez-de-chaussée et du premier étage, se serait entièrement engouffré dans le bâtiment, et s'y serait entièrement consumé, ne laissant d'autres restes que deux boîtes noires inutilisables et des fragments de corps des passagers.

Il est évidemment impossible qu'un Boeing 757 puisse échapper pendant 500 kilomètres aux radars civils, aux radars militaires, aux avions de chasse lancés à sa poursuite, et aux satellites d'observation qui venaient d'être activés.

Il est également impossible qu'un Boeing 757 entre dans l'espace aérien du Pentagone sans être détruit par les cinq batteries de missiles qui protègent le bâtiment.

Lorsqu'on observe les photographies de la façade, prises dans les quelques minutes qui suivirent l'attentat, avant même que les pompiers civils d'Arlington n'aient eu le temps de se déployer, on n'observe aucune trace de l'aile droite en feu devant la façade, ni aucun trou dans la façade ayant permis à l'avion de s'engouffrer dans le bâtiment.

Sans crainte du ridicule, le département de la Défense affirme que les réacteurs en acier trempé se seraient dématérialisés sous l'effet du choc, sans pour autant endommager la façade. L'aluminium du fuselage serait entré en combustion à plus de 2 500° Celsius à l'intérieur du bâtiment et se serait gazéifié, mais les corps des passagers qu'il contenait auraient si peu brûlés qu'ils auraient pu être ultérieurement identifiés grâce à leurs empreintes digitales.

Répondant aux journalistes à l'occasion d'une conférence de presse au Pentagone, le chef des pompiers a indiqué qu'il ne subsistait "aucun débris volumineux de l'appareil", "ni morceau de fuselage, ni rien de cette sorte". Il a déclaré que ni lui, ni ses hommes, ne savaient ce qu'il était advenu de l'appareil.

L'étude des photographies officielles de la scène de l'attentat, prises et diffusées par le département de la Défense, montre qu'aucune partie du Pentagone ne porte de stigmate d'un impact imputable à un Boeing 757.

Il faut se rendre à l'évidence : il est impossible que l'attentat commis le 11 septembre au Pentagone, tuant 125 personnes, l'ait été au moyen d'un avion de ligne.

La scène de l'attentat ayant été dévastée dès le lendemain par les travaux immédiatement entrepris, on ne dispose que d'éléments partiels pour reconstituer l'événement. Ces éléments convergent vers une hypothèse unique qu'il n'est pas possible de valider avec certitude.

Un contrôleur aérien de Washington a témoigné avoir observé au radar l'apparition d'un engin volant à environ 800 kilomètres/heure, se dirigeant initialement vers la Maison-Blanche, puis opérant un virage très brutal vers le Pentagone où il se serait écrasé. Ce contrôleur a attesté que les caractéristiques du vol ne pouvaient être que celles d'un engin militaire.

Plusieurs centaines de témoins ont indiqué avoir entendu « *un bruit strident comparable à celui d'un avion de chasse* », aucunement à celui d'un avion civil.

Des témoins oculaires ont indiqué avoir observé « *quelque chose comme un missile de croisière avec des ailes* » ou encore un engin de petite taille, « *comme un avion pouvant contenir 8 à 12 personnes* ».

L'engin a pénétré dans le bâtiment sans causer de dégâts importants sur la façade. Il a traversé plusieurs anneaux du Pentagone, ouvrant dans chaque cloison

qu'il traversait un trou toujours plus large. L'orifice final, de forme parfaitement circulaire, mesurait environ deux mètres de diamètre. En traversant le premier anneau du Pentagone, l'engin a provoqué un incendie, aussi gigantesque que soudain. Des flammes immenses sont sorties du bâtiment en léchant les façades. Elles se sont retirées aussi vite, laissant derrière elles un nuage de suie noire. L'incendie s'est propagé dans une portion du premier anneau du Pentagone et dans deux couloirs perpendiculaires. Il a été si soudain que les protections anti-incendie n'ont pas eu le temps d'être activées.

Tous ces témoignages et ces observations pourraient correspondre au tir d'un missile de la dernière génération du type AGM, muni d'une charge creuse et d'une pointe en uranium appauvri de type BLU, guidé par GPS. Ce type d'engin a l'apparence d'un petit avion civil, mais ce n'est pas un avion. Il produit un sifflement comparable à celui d'un avion de chasse, peut être guidé avec suffisamment de précision pour entrer par une fenêtre, perce les blindages les plus résistants, et provoque – indépendamment de son effet de percement – un incendie instantané dégageant une chaleur de plus de 2000° Celsius.

Ce type d'engin est développé conjointement par la Marine et l'Armée de l'air. Il est tiré d'un avion. L'engin qui a été utilisé au Pentagone a détruit la par-

tie du bâtiment dans laquelle le nouveau centre de commandement de la Navy était en cours d'installation. À la suite de cet attentat, le chef d'état-major de la Navy, l'amiral Vern Clark, n'a pas rejoint la salle de commandement du National Military Joint Intelligence Center comme les autres officiers d'état-major, mais a quitté précipitamment le Pentagone.

Qui pouvait donc tirer un missile de la dernière génération sur le Pentagone ? La réponse nous est apportée par les confidences d'Ari Fleischer, porte-parole de la Maison-Blanche, et de Karl Rove, secrétaire général de la Maison-Blanche, auprès de journalistes du *New York Times* et du *Washington Post*. Des confidences que les intéressés ont eux-mêmes démenties dix-huit jours plus tard, prétextant s'être mal exprimés sous le coup de l'émotion.

Selon ces proches de George W. Bush, le Secret Service a reçu au cours de la matinée un appel téléphonique des commanditaires des attentats, probablement pour poser des exigences. Pour créditer leur appel, les assaillants ont révélé les codes secrets de transmission et d'authentification de la présidence. Or, seules quelques personnes de confiance, situées au sommet de l'appareil d'État pouvaient disposer de ces codes. Il s'ensuit qu'au moins un des commanditaires des attentats du 11 septembre est un des dirigeants, civil ou militaire, des États-Unis d'Amérique.

Pour créditer la fable des terroristes islamistes, les autorités américaines ont imaginé des kamikazes.

Bien qu'il soit possible à des personnes organisées d'introduire des armes à feu dans des avions de ligne, les kamikazes auraient utilisé comme seules armes des cutters. Ils auraient appris à piloter des Boeing 757 en quelques heures de simulateur et seraient devenus meilleurs pilotes que des professionnels. Ils auraient ainsi pu réaliser sans hésitation des manœuvres d'approche complexe.

Le département de la Justice n'a jamais expliqué comment il avait établi la liste des kamikazes. Les compagnies d'aviation ont indiqué le nombre exact de passagers dans chaque avion et des listes incomplètes de passagers ne mentionnant pas les personnes embarquées au dernier moment. En contrôlant ces listes, on observe que les noms des kamikazes n'y figurent pas, et que le nombre de passagers non identifiés n'est que de trois dans le vol 11 et que de deux dans le vol 93. Il est donc impossible que les dix-neuf kamikazes aient tous été embarqués. Au demeurant, plusieurs des personnes mises en cause se sont depuis manifestées. Le FBI maintient pourtant que les pirates de l'air ont été identifiés sans possibilité d'erreur, et la divulgation d'informations complémentaires comme les dates de naissance rend toute homonymie improbable. À ceux qui douteraient, le FBI apporte une preuve ridicule :

alors que les avions ont brûlé et que les Twin Towers se sont effondrées, le passeport de Mohammed Atta aurait été miraculeusement retrouvé intact sur les ruines fumantes du World Trade Center.

L'existence de pirates de l'air, ceux-ci ou d'autres, nous est attestée par des coups de téléphone que les passagers auraient passés à leur famille et aux autorités. Malheureusement, ceux-ci ne nous sont connus que par ouï-dire et n'ont pas été publiés, même lorsqu'ils auraient été enregistrés. Il n'a pas été possible de vérifier qu'ils aient été effectivement passés de tel ou tel téléphone mobile, ou de tel ou tel téléphone de bord. Là encore, nous sommes sommés de croire le FBI sur parole.

Au demeurant, il n'était pas indispensable de disposer de pirates de l'air pour réaliser ces attentats. La technologie Global Hawk, développée par l'US Air Force, permet de prendre le contrôle d'un avion de ligne malgré l'équipage et de le guider à distance.

Reste l'épouvantail Oussama Ben Laden. Si l'on admet qu'il fut collaborateur ou agent de la CIA durant la guerre contre les Soviétiques en Afghanistan, on tente de faire croire qu'il se serait retourné et serait devenu l'ennemi public n° 1 des États-Unis. Cette fable ne résiste pas, elle non plus, à l'analyse. Le quotidien français, *Le Figaro*, a révélé qu'en

juillet dernier, Oussama Ben Laden était hospitalisé à l'hôpital américain de Dubaï, où il reçut notamment la visite du chef de poste CIA. La chaîne américaine CBS a révélé que, le 10 septembre, Oussama Ben Laden était sous dialyse à l'hôpital militaire de Rawalpindi, sous la protection de l'armée pakistanaise. Et le grand reporter français, Michel Peyrard – qui fut prisonnier des *Taliban* – a raconté comment Oussama Ben Laden vivait ouvertement à Jalalabad, en novembre, tandis que les USA bombardaient d'autres régions du pays. Au demeurant, peut-on croire que la plus grande armée du monde venue l'arrêter en Afghanistan n'y soit pas parvenue, tandis que le mollah Omar aurait échappé à l'armada américaine en s'enfuyant à mobylette ?

Au vu des éléments que je viens de vous présenter, il apparaît que les attentats du 11 septembre ne sont pas imputables à des terroristes étrangers issus du monde arabo-musulman – même si certains exécutants peuvent être islamiques –, mais à des terroristes américains.

Au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, la Résolution 1368 du Conseil de sécurité des Nations Unies a reconnu « *le droit inhérent à la légitime défense individuelle ou collective conformément à la Charte* » et a stipulé : « *Le Conseil de sécurité appelle tous les États à tra-*

vallier ensemble pour traduire en justice les auteurs, organisateurs et commanditaires de ces attaques terroristes et souligne que ceux qui portent la responsabilité d'aider, soutenir et héberger les auteurs, organisateurs et commanditaires de ces actes devront rendre des comptes ».

Si l'on souhaite répondre à l'appel du Conseil de sécurité, appliquer la Résolution 1368 et punir les vrais coupables, le seul moyen de les identifier avec précision serait de constituer une commission d'enquête, dont l'indépendance et l'objectivité soient garanties par les Nations Unies. Ce serait aussi le seul moyen de préserver la paix internationale. En attendant, Votre Grandeur, Excellences, Mesdames, Messieurs, les actions militaires extérieures des États-Unis d'Amérique sont dépourvues de fondement légitime en droit international, qu'il s'agisse de leur action récente en Afghanistan ou de leurs actions annoncées en Iran, en Irak et dans de nombreux autres pays. »

Site du Centre Zayed : <http://www.zccf.org.ae>

Version arabe :

http://www.zccf.org.ae/LECTURES/A2_lectures/201.htm

Version anglaise :

http://www.reseauvoltaire.net/actu/ligue-arabe_en.htm

Version espagnole :

http://www.reseauvoltaire.net/actu/ligue-arabe_es.htm

SOMMAIRE

	<u>Page</u>
Introduction	5
Un débris de trop	7
Des témoignages tronqués	33
L'hypothèse du missile	51
L'effet d'une charge creuse	63
Disparition d'un avion	87
Le paradoxe officiel	105
Epilogue	123

CAHIER PHOTOS

ANNEXES

- Tribune libre de Cynthia McKinney : « Il importe que M. Bush réponde aux questions suscitées par les événements du 11 Septembre »
- Tribune libre de Cynthia McKinney : « Des porte-parole du complexe militaro-industriel se sont moqués de moi en me qualifiant de partisan de la théorie du complot »
- Entretien avec Ed Royce : « Nous sommes les victimes »
- Entretien avec Cynthia MC Kinney : La conspiration du silence
- Entretien avec Carlos Jacinto : « Beaucoup de choses à éclaircir »
- Entretien avec Mike Walter : « Ni missile, ni bombe, un avion American Airlines »
- Entretien avec Richard Benedetto : « Cet avion va s'écraser sur le Pentagone ! »
- Entretien avec Steve Riskus : « Comme dans un dessin animé »

- Entretien avec James Ryan : « C'était un cauchemar »

- Entretien avec Ed Plaugher : La mémoire à rebours

- La chronologie du NORAD

- Conférence de Thierry Meyssan sous les auspices de la Ligue arabe : « Qui a commandité les attentats du 11 septembre ? »

COLLECTION DOCUMENTS
(Extrait)

L'Effroyable imposture	Thierry Meyssan
Ecologistes, petites esbrouffes et gros mensonges	Jean-Paul Croizé
Le Crédit Agricole hors la loi ?	Jean-Loup Izambert
Menaces islamistes	Pierre-Henri Bunel
Asiles de la honte	Pascal Colombani
Diana & Dodi - Le guet-apens	Hugo Nhart
Téléphones portables - Oui, ils sont dangereux	Dr G. Carlo - M. Schram
Lions Club - L'enquête interdite	Hugo Nhart
Crimes de guerre à l'Otan	Pierre-Henri Bunel
Erika, le naufrage de complaisance	Alain Malardé
Le dossier noir des cartes bancaires	Pascal Colombani
Les armes de l'ombre	Marc Filterman
Lumières sur la Lune	Philippe Lheureux
Femmes de l'espace	Anne-Catherine Souchon
Confessions incisives d'un dentiste	Alain Amzalag
La délinquance des mineurs	Laurence Cavé
L'amour polysexuel	Jean-Bernard Roggeman
Ovni, enquête sur des faits	Hugo Nhart
Terreurs virtuelles	Jean-Paul Ney
Cyclone de l'enfer	Irène Jarry
Le temps des puces	Bruno Marzloff / Stéphane Glaziou

EDITIONS CARNOT

10, quai Jean-Mermoz - 78400 Chatou

Tél. 01 30 53 75 05

www.carnot.fr

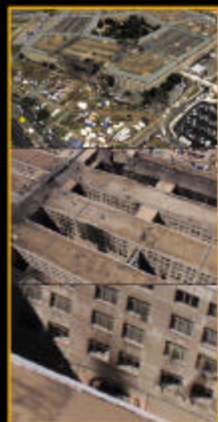
ISBN n° 2-912362-77-6

Dépôt légal : juin 2002

Crédits photographiques

- couverture : Department of Defense (DoD), *All Hands*, US Navy
- 4ème, photo 1 : DoD, Tech. Sgt Cedric H. Rudisill
- 4ème, photo 2 et 3 : source www.geoffmetcalf.com
- 4ème, photo 4 et 5 : US Marine Corps, Cpl. Jason Ingersoll
- 4ème, photo 6 : US Army, Sgt. Carmen L. Burgess
- 4ème, photo 7 : Jim Garamone, American Forces Press Service.

Toute reproduction de cet ouvrage, même partielle et quel qu'en soit le mode, est formellement interdite et constitue une contrefaçon passible des peines prévues par les textes en vigueur et notamment par la Loi du 11 mars 1957 sur la protection des droits d'auteur.



Il y a plusieurs semaines, j'ai demandé une enquête parlementaire visant à établir quels avertissements l'administration Bush avait reçus avant les attaques terroristes du 11 septembre 2001.

La Maison-Blanche et des porte-parole du complexe militaro-industriel se sont moqués de moi en me qualifiant de partisan de la théorie du complot.

Cynthia McKinney,
députée des États-Unis, 16 mai 2002

Dans les conseils du gouvernement, nous devons prendre garde à l'acquisition d'une influence illégitime, qu'elle soit recherchée ou non par le complexe militaro-industriel.

Le risque d'un développement désastreux d'un pouvoir usurpé existe et persistera.

Nous ne devons jamais laisser le poids de cette conjonction menacer nos libertés ou les processus démocratiques. Nous ne devons rien considérer comme acquis.

Seules une vigilance et une conscience citoyennes peuvent garantir l'équilibre entre l'influence de la gigantesque machinerie industrielle et militaire de défense et nos méthodes et nos buts pacifiques, de sorte que la sécurité et la liberté puissent croître de pair.

**Discours de fin de mandat
du président Eisenhower, 17 janvier 1961**



Prix éditeur : 12 €
ISBN : 2-912362-77-6
EAN : 9782912362773