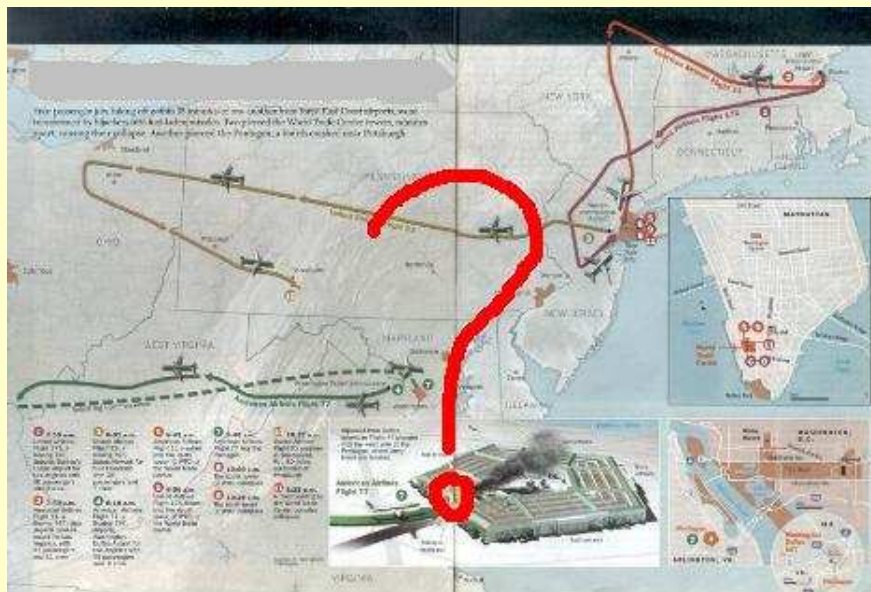


LE GRAND BLUFF ?



Sacha SHER

11-SEPTEMBRE :

LE GRAND BLUFF ?

Sacha SHER

11-SEPTEMBRE :
LE GRAND BLUFF ?

Sacha SHER

 : neplusfairefausseroute[chez]yahoo.fr

~~~~~

« Le prix de la liberté est une vigilance éternelle »

**Thomas Jefferson.**

\*\*\*

« Etre patriote n'est pas être aveugle ».

Badge patriotique américain.

\*\*\*

« Patriotisme *n.* matériau combustible susceptible de servir de torche à quiconque ambitionne d'illuminer son nom (...) Le patriotisme est le [premier] recours du scélérat ».

**Ambrose Bierce**, écrivain états-unien, *Le dictionnaire du Diable* (1911), Rivages poche/bibliothèque étrangère, p.207.

\*\*\*

« Nous allons trouver qui a fait ça et allons leur botter le cul ».

Paroles prononcées le 11 septembre 2001 à 10h32 par **Georges W. Bush**, vainqueur à la déloyale des *sélections* présidentielles de l'an 2000, (*Washington Post* , 26 janvier 2002, « America's Chaotic Road to War »).

\*\*\*

« On va lui foutre une fessée ! ».

**Georges H. Bush** (père) à propos de Saddam Hussein, (Lloyd de Mause, « La Guerre du Golfe, une maladie mentale »)

\*\*\*

« La révélation d'une conspiration pourrait, plutôt que de détourner l'attention des problèmes structureaux d'une société, attirer l'attention vers elles. Par exemple, s'il devenait évident que nos dirigeants politiques nationaux ont causé ou au moins ont permis les attaques du 11/9 et qu'ils l'ont fait en partie parce qu'ils avaient incarné profondément des valeurs partout présentes dans notre société, nous pourrions décider qu'il serait temps d'opérer une vaste réorientation de notre société ».

**David Ray Griffin**, *The New Pearl Harbor*, March 2004, p.171.

~~~~~

SOMMAIRE

INTRODUCTION	13
Remarques sur le titre	13
Quelques mots sur l'auteur	13
Il y a eu conspiration, mais de la part de qui ?	14
L'état du débat médiatique en France et aux Etats-Unis	19
Pourquoi s'intéresser au 11 septembre ?	23

PREMIÈRE PARTIE

L'EXPLICATION BEN LADEN. QUELLES SONT LES PREUVES ?

Chapitre I

Des fondamentalistes invisibles ou trop visibles

Pas de revendication pendant trois ans.	37
Un témoignage manipulé : <i>Les cerveaux du terrorisme</i>.	43
Des suspects absents des listes de passagers mais identifiés très rapidement.	47
Une liste de suspects non corrigée.	47
Pourquoi être venus se former aux Etats-Unis ?	51
Des faits et gestes par trop voyants voir carrément louches.	52
Des images de caméras de surveillance qui posent plus de questions qu'elles n'en résolvent.	55
Des employés d'aéroport qui ne se souviennent de rien.	57
Des traces retrouvées miraculeusement ou laissées bien en évidence.	57
Comment les cockpits ont-ils pu être si soudainement et discrètement pris d'assaut ?	60
Aucun pilote ne donne l'alerte	62
Divergence sur les armes utilisées : cutters, bombes lacrymogènes, pistolets ou bombes ?	64
S'il y eut des pirates, quel était leur but ?	65
Les étrangetés des nombreux appels passés depuis les avions.	67
<i>Dans quelles conditions est-il possible de téléphoner en avion ?</i>	67
<i>Problème du hasard que des appels aient été brefs sans être interrompus au milieu d'une phrase.</i>	68
<i>Problème des motivations de l'auteur de l'appel.</i>	68
<i>Problème de la durée anormalement longue de certains appels.</i>	69
Conclusion du chapitre I	74

Chapitre II

Des armes de destruction disparues.

Quatre avions civils se seraient écrasés. Comment les a-t-on identifiés ?	77
— Des boîtes noires disparues ou inutilisables.	77
— Les débris. Ostensibles à New York. De provenance suspecte au Pentagone, et invisibles en Pennsylvanie. Mais où sont donc passés les moteurs de l'avion du Pentagone ?	79
— Des images d'avion manquantes, floues, et comportant des détails intrigants.	81
— Les empreintes laissées par les avions.	85
— Le numéro d'enregistrement du vol AA 77 n'est pas connu pour avoir déjà transporté des passagers.	89

— Deux vols absents des archives aériennes.....	90
— Des listes de passagers publiées avec retard et comportant des incohérences.....	92
Relativité des témoignages.....	94
— Les perceptions du premier « avion » à avoir frappé New York.	94
— Les perceptions de l'engin qui aurait frappé le Pentagone.	95
Conclusion de la première partie.	97

DEUXIÈME PARTIE

UN VASTE CONCOURS DE CIRCONSTANCES FUNESTES ?

Chapitre III

Les F15/F16 poussifs et les Boeing inaperçus

Des Boeing rendus plus difficilement repérables pour les tours de contrôle ?	101
Pourquoi des trajectoires d'avion si alambiquées et donc risquées ?	104
Des jets militaires exceptionnellement en retard ou restés au sol.	107
Des hauts responsables injoignables ou absents de leur poste au moment crucial.....	113
Un retard facilité par le déroulement concomitant d'exercices ?	115
Un secret assuré par la nomination de complices ?.....	118
Des Boeing précis comme des Falcon.	119
L'inefficacité des autres moyens de défense.....	120

Chapitre IV

Des explosions secondaires très nombreuses

Une explosion secondaire de forte ampleur au Pentagone.	123
Les explosions à répétition au World Trade Center.	128
Explosions retentissantes après les effondrements.....	131

Chapitre V

Comment trois tours modernes furent-elles transformées en ruines ?

Les diverses explications de l'effondrement quasi-symétrique et rapide des tours jumelles.	133
— Que valent les explications courantes ?	133
— Que valent les explications conspirationnistes ?.....	136
Une réaction aluminium fondu et eau ?	139
Pourquoi diable la tour numéro 7 s'est-elle effondrée?	140
Des traces chimiques d'explosifs ?	143

Chapitre VI

Des victimes sans importance et des destructions économiquement supportables

— La partie du Pentagone qui fut touchée était en travaux.	145
— Des bureaux du World Trade Center n'abritant pas de hauts responsables.	145
— Les propriétaires du WTC pouvaient s'attendre à être amplement remboursés.	146
— Quelques spéculateurs avisés se sont enrichis.	146
Conclusion de la deuxième partie.	147

TROISIÈME PARTIE

VERS UNE ENQUÊTE COMPLÈTE

Chapitre VII

Qui savait quoi ?	
Un scénario tout à fait prévisible	151
Des simulations d'attaques avant le 11 septembre	153
Qui a pu répandre des rumeurs d'attentat dans la communauté arabe ?	153
A quel moment des bombes auraient-elles pu être placées dans les tours ?	154
Les précautions prises à l'avance par certains hauts responsables	155
Les étonnants pressentiments du n°1 du Pentagone.	155
Des menaces sans lendemain venues de l'intérieur du gouvernement. .	156
— menaces à la Maison Blanche et au Département d'Etat.	156
— menace contre l'avion du Président : coup tordu ou exercice ?	156
Qui a informé les employés des sociétés israéliennes Odigo et Zim	
Navigational ?	157
Des dirigeants verrouillant tout pour ne pas être critiqués.	159
M. Bush fut-il mis en situation de passivité ?	159
Trois groupes de fonctionnaires informés à des degrés divers ?	161
Chapitre VIII	
Lever le secret	
Documents à rendre publics.	167
Prêter une oreille attentive aux questions des familles de victimes	167
Retrouver les donneurs d'ordre de disparition des preuves et de témoignages, et savoir pour qui ils ont agi.	168
Faits troublants à éclaircir sur l'identité des acteurs en présence.	169
Faits troublants à éclaircir sur les appareils et leur trajectoire.	173
Faits troublants à éclaircir quant à la réaction des responsables aériens.	178
Les mystères de Cleveland.	180
Faits troublants à éclaircir quant au sort des passagers.	186
Quelles pistes envisager ?	186
CONCLUSION	191
LEXIQUE	196
CHRONOLOGIE	197
BIBLIOGRAPHIE	198
Ouvrages édités.	198
Sites internet	199
INDEX	202

INTRODUCTION

Remarques sur le titre

La question revient sans arrêt de savoir s'il y a eu tromperie de la part du gouvernement états-unien sur l'identité des criminels et sûr la réalité de l'enchaînement des événements. C'est ce que nous avons voulu sous-entendre par le mot bluff, qui porte le sens de tromperie et de poudre aux yeux et dont l'origine est anglo-américaine.

Par ailleurs, puisque les dirigeants de l'hyperpuissance nord-américaine se montrent toujours aussi dominateurs après le 11-septembre, et que cet événement est devenu un récit fortifiant destiné à rehausser l'image du drapeau étoilé, l'acception de bluff en tant qu'esbroufe et que vantardise semble également pouvoir être retenue.

Mais surtout, puisqu'un bluff est une parole ou un acte prémédité, la question est de savoir si le 11-septembre n'est pas, à la fois une manœuvre rhétorique utilisée à tour de bras et une manipulation planifiée depuis le début dans le but, notamment, de justifier le déploiement de forces militaires importantes au service d'objectifs méprisables.

Quelques mots sur l'auteur

L'auteur, modeste historien, n'a aucun projet ou préjugé politique, religieux ou ethnique. Il n'est pas agent de la D.G.S.E., de la C.I.A., du Mossad, du F.S.B., de la Chine ou de l'Europe. Il ne défend aucun empire ni aucune instance internationale censée nous sauver des Etats-Unis. Il juge certes l'administration américaine actuelle criminelle, mais ne soutient pas les grands mouvements d'opposition à M. Bush, n'a que méfiance pour la faconde des démocrates ex-avocats ou procureurs John Kerry et John Edwards, ne sait presque rien du fils de bonne famille Ralph Nader, et se demande si le keynésien Lyndon Larouche projette uniquement de protéger la constitution des Etats-Unis. Ce n'est donc pas demain que l'auteur sera invité à dîner par les gens de la haute. Ni par les gens de Bobigny, qu'on l'accusera de vouloir désespérer, puisqu'il remet en question la puissance de l'organisation d'Oussama Ben Laden. L'auteur n'est ni guidé par une sensibilité juive qui verrait en Georges Bush un digne héritier spirituel et financier des nazis, dont il aurait utilisé les méthodes pour battre Al Gore et perpétrer son propre équivalent de l'incendie du Reichstag, ni n'est mû par

une islamophobie qui le porterait à croire qu'Oussama Ben Laden ait tout coordonné depuis ses caves d'Afghanistan, sans téléphone satellite, et en dépit de la « limitation de ses activités » par les taliban sur ordre des services pakistanais en 1998 ¹. Et il n' imagine pas non plus, par exécution du lobby sioniste, que le « prince des ténèbres » Richard Perle et que le n°2 du Pentagone, « l'éminence grise » des néo-conservateurs Paul Wolfowitz, aient été capables à eux seuls de paralyser la défense aérienne nord-américaine depuis la résidence secondaire du premier en France (pour peu qu'il s'y trouvait alors accompagné du second, absent des bureaux du Pentagone le 11 septembre).

L'explication officielle du 11-septembre le laisse simplement insatisfait. Et d'autres hypothèses lui paraissent également peu fondées. Il estime donc intéressant d'examiner la validité des diverses thèses en présence en procédant à une reconstitution élémentaire des faits. Une démarche de ce type est à ses yeux d'autant plus urgente et vitale que la version officielle sert de distraction voire d'absolution morale à des irresponsables qui ignorent le droit international et détournent la notion de guerre préventive pour renverser des gouvernements qui ont le mauvais goût de leur déplaire ou pour conquérir sans scrupules des pays qui ont le malheur d'apparaître comme d'importantes sources de profits, et ce grâce à l'impunité conférée par l'action anesthésiante de leurs vils courtisans et de ceux qui prennent pour argent comptant ou qui revendent toute information sur un danger terroriste islamiste planétaire.

Il y a eu conspiration, mais de la part de qui ?

Le mardi 11 septembre 2001, un crime aux conséquences retentissantes s'est produit aux Etats-Unis d'Amérique. Sa réalité est bien attestée, même si le nombre de victimes ne manquera pas d'être discuté à l'avenir puisqu'il a déjà été revu successivement à la baisse une fois que furent décelées des déclarations frauduleuses de familles intéressées par les compensations offertes : de 6886 morts au départ, le nombre descendit à 3031 victimes dont 2807 à New York en août 2002 ², puis à 2792 à New York entre décembre 2002 et octobre 2003, et enfin à 2749 à New York selon des déclarations tranchées de l'experte médicale Ellen Borakove au mois de janvier 2004. L'examen des façons dont ce crime a été rendu possible et des traces qu'il a laissées nous oblige à penser qu'il a été prémédité par une association de

¹ Rohan Gunaratna, *Al-Qaida, Au cœur du premier réseau terroriste mondial*, Autrement, 2002, p.270.

² « New York adjusts terrorist death toll downward », *CNN*, August 22, 2002, www.cnn.com/2002/US/08/22/911.toll. A New York, seuls 292 corps ont été extraits des décombres avant le nettoyage du site opéré en mai 2002. 1360 familles avaient reçu un certificat de décès de leur proche sans qu'existât de trace identifiable du corps ou d'un vêtement lui ayant appartenu.

malfaiteurs. Il y a donc eu ce que les Nord-Américains appellent une « conspiration » (*conspiracy*).

Mais comment les armes du crime ont-elles été expertisées ? Et qui en étaient les instigateurs ou les commanditaires ? Plusieurs interprétations ayant été données, quelle est celle qui réclame le moins de crédulité ? Comment distinguer les tentatives de compréhension fondées sur un sincère désir de vérification, des contes fantaisistes, des propagandes servant à attiser la haine, des torrents d'écrits opportunistes, et des opinions d'hommes influencés par les milieux du renseignement liés aux intérêts pétroliers de leur pays – Andreas Von Bülow pour l'Allemagne, Hameed Gul pour le Pakistan, et Jean-Charles Brisard et Thierry Meyssan pour la France et Total-Fina-Elf, une société sur laquelle le Réseau Voltaire se montre peu incisif ?

Trois années après les événements fatidiques, il est peut-être temps de faire un bilan, une manière d'œuvre *parahistorique* puisque de nombreuses archives sont encore fermées. Il nous a fallu plus d'un an pour synthétiser des informations qui permettront au lecteur de découvrir en quelques minutes qu'il existe mille et une raisons de repenser leur vision du 11-septembre. Comme l'a dit un grillot, « le mensonge peut courir des siècles mais il est rattrapé en quelques secondes ». Gageons que cet ouvrage soit un sujet de réflexions pour érudits et qu'un jour la justice en sorte grandie.

A cet égard, il est intéressant de constater qu'un nombre croissant d'instructions judiciaires visant des suspects dits importants aboutissent à des libérations³, ou traînent indéfiniment, à l'image de celle du Français Zaccharias Moussaoui, un des nombreux « 20^e » pirates rapportés par les médias. M. Moussaoui fut arrêté officiellement pour une infraction de visa mais peut-être simplement pour son attitude suspecte dans une école de pilotage. Peut-être pour cette dernière raison ou pour des raisons plus sombres, il fut incarcéré sans que les policiers locaux ne soient autorisés à fouiller son ordinateur portable et ne fut inculpé que le 11 décembre. Les objets trouvés avec lui, pour peu qu'ils lui aient bien appartenu, sont des documents sur les 747-400 (les avions les plus gros de la série 747 à 767), un manuel pour piloter un petit avion d'épandage (*crop-duster*) et un CD sur l'application aérienne des pesticides⁴. Quant à l'intéressé, il clame tout haut qu'il ne faisait pas partie de l'opération du 11-septembre, que le FBI aurait

³ En Allemagne, Abdelghani Mzoudi puis Mounir El-Motassadeq furent libérés. Le premier avait partagé une chambre avec un dénommé Mohamed Atta et le second était soupçonné d'avoir tenu un compte en banque utilisé par les terroristes supposés MM. Atta et Al-Shehhi. Signalons également les libérations de Maher Aran, Lotfi Raïssi, et Abdallah Higazy, dans la chambre duquel une radio d'avion avait été frauduleusement placée par un gardien.

⁴ <http://911review.org/Wiki/InHisOwnWords.shtml>. « Annotated Timeline of the 9/11 Hijackers (...) », <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

pu empêcher cette dernière en arrêtant d'autres suspects également surveillés, mais que le gouvernement en avait besoin comme excuse pour envahir l'Afghanistan. On ne sait d'ailleurs pas tout de ses déclarations car une partie des requêtes (*motions*) qu'il a formulées restent encore classifiées. L'agent du FBI Colleen Rowley soupçonne également les autorités de n'avoir rien fait pour empêcher les attaques, et s'étonnait, dans un courrier adressé le 26 février 2003 à son chef Robert Mueller, que l'on n'eût toujours pas interrogé MM. Moussaoui et Richard Reid ⁵ (le converti arrêté pour possession de produits explosifs dans ses chaussures, apparemment sans détonateur). Un an et demi plus tard, rien n'a changé. M. Moussaoui devrait comparaître au début de l'année 2005, mais sans pouvoir appeler à la barre les témoins qu'il souhaitait faire parler.

L'administration Bush retient les informations à un point tel que le *New York Times* l'a comparé au Kremlin sous Brejnev. Dans le cadre du procès El-Motassadeq en Allemagne, les Etats-Uniens se sont longtemps montrés réticents à transmettre les comptes rendus d'interrogatoires en leur possession ou à autoriser leurs prisonniers à témoigner. Toutefois, le 11 août 2004, ils consentirent à révéler que selon les dires supposés de chefs présumés de l'opération du 11-septembre, le ressortissant marocain n'avait pas été mis dans le secret de la préparation des attentats ⁶. Il s'agit là de l'unique exception à leur façon de garder tout sous clef et sous les verrous pour accréditer du mieux qu'ils le peuvent la thèse du complot islamiste. Rien de vrai ne semble pouvoir sortir de la machine judiciaire américaine. Même les avocats de M. Moussaoui lui ont proposé de raconter que le 11-septembre était une opération conjointe de Mohamed Atta et des services irakiens ! Quant aux certitudes statistiques du directeur du FBI sur l'identité des pirates (quinze Saoudiens, deux originaires des Emirats Arabes Unis, un du Liban et un d'Egypte ⁷), elles sont contredites par le fait que le FBI cherche encore à confirmer leur identité réelle ⁸. Le but semble de pouvoir faire pression sur une Arabie Séoudite qui était de plus en plus tentée de sceller des contrats pétroliers avec d'autres puissances et de réclamer des droits pour le peuple palestinien. Quant aux témoignages des prisonniers Ramzi Binalchibh et Khalid Sheikh Mohammed (ancien étudiant aux Etats-Unis, « n°3 d'Al Qaida », et pion de la CIA ?), les cerveaux et financiers présumés de l'opération, ils ne sont mentionnés qu'allusivement dans les rapports de la commission d'enquête officielle, ce qui permet toutes les

⁵ <http://xymphora.blogspot.com>, March 10, 2003.

⁶ www.hrw.org/backgrounder/usa/use1004 citant Mark Landler, « German 9/11 Retrial Gets Exculpatory Evidence from U.S. », *New York Times*, August 12, 2004. *Chroniques de Guantanamo*, <http://gwadaoka.org/guantanamo.htm>. Le 1er septembre 2004, l'avocat d'El-Motassadeq, Josef Graessle-Muenschler, a été percuté à moto par une voiture qui avait fait une embardée devant lui.

⁷ www.fbi.gov/presserel/speeches/speech041902.htm.

⁸ www.fbi.gov/presserel/presserel01/092701hjpgic.htm.

manipulations. Il en sera sans doute longtemps ainsi puisque les documents rassemblés par ladite commission seront directement versés aux archives nationales et rendus inaccessibles pour des décennies⁹.

D'ailleurs, le pouvoir jugea longtemps inutile toute enquête parlementaire. Une commission du Sénat fut bien créée, mais seulement pour remettre un rapport sur les failles des services de renseignement. Puis, suite aux pressions des familles de victimes, une Commission Nationale sur les Attaques Terroristes fut créée le 27 novembre 2002 après que M. Bush ait exprimé son accord le 20 septembre 2002 (à titre de comparaison, il avait suffi de onze jours après l'attaque de Pearl Harbor pour que se mette en place la commission Roberts). Ce n'était pourtant pas la fin des griefs. La commission ne disposa que d'un budget minimaliste de trois millions de dollars et fut contrôlée par de roués politiciens représentant toutes sortes d'intérêts particuliers. Ainsi, Henry Kissinger, nommé pour la présider, refusa de révéler le nom des sociétés auxquelles il délivrait des conseils, et dut démissionner au bout de deux semaines. Il fut remplacé par Thomas Kean, ancien directeur de la société Hess ayant partie liée avec la société Delta Oil dont un directeur est soupçonné de financer « le terrorisme ». Placer M. Kean à la tête de la commission permettait de jeter un voile sur la question du financement possible des terroristes par l'Arabie Séoudite et d'éviter de compromettre des affaires qui tournaient. Des familles de victimes demandèrent la démission d'un autre membre de la commission, Philip Zelikow, trop proche de Condoleezza Rice. Mais c'est un autre membre qui fut remercié : le vétéran et invalide de guerre Max Cleland, courroucé par les intrusions de la Maison Blanche et par son manque de volonté à ouvrir certains dossiers. Des familles avaient également réclamé la présence du sénateur Warren Rudman, en vain. Enfin, le représentant George Mitchell démissionna assez tôt de la vice présidence, vraisemblablement convaincu du caractère factice de cette commission. A posteriori, les autres commissionnaires paraissent en effet avoir été nommés pour jouer le rôle de factionnaires juchés sur le mur impénétrable du secret. Ainsi, de hauts responsables politiques ou militaires furent ménagés et purent rester évasifs sur les moments où ils furent avertis des détournements et donnèrent l'ordre d'abattre les avions menaçants. Pour autant, la Conseillère Nationale pour la Sécurité, Condoleezza Rice, refusa longtemps de témoigner devant cette commission, sachant sans doute depuis le Watergate et l'affaire des Contras que mentir devant une commission est chose plus risquée que de commettre les crimes étudiés par ladite commission. Quant au président Bush, s'il a fini par être invité à parler, ce fut flanqué de son vice président, l'ancien secrétaire à la Défense Dick Cheney, et sans avoir à prêter serment de dire la vérité, tandis que les

⁹ <http://9-11commission.gov>, Staff Statement n°16, "Outline of the 9/11 Plot".
www.911citizenswatch.org, *Citizens' Critique*, p.22.

rapporteurs étaient astreints, de leur côté, à ne prendre aucune note. Au bout du compte, on ne compte plus les questions qui furent éludées lors des auditions, comme celle, lancée deux fois par Nicholas Levis de <http://911truth.org>, des exercices militaires organisés le 11 septembre.

En juillet 2004, la Commission Nationale rendit son rapport final fondé sur des sources étatiques, *The 9/11 Commission Report*, que nous nommerons « rapport Kean/Hamilton ». Sur la question des simulations de guerre, ledit rapport se contenta de reprendre, dans les notes de fin, les propos de Ralph Eberhart, le chef de la défense aérienne, pour qui les exercices avaient aidé à une meilleure réaction aux événements réels, une fois qu'ils étaient apparus pour ce qu'ils étaient, au bout de trente secondes seulement. Nous verrons qu'il est permis d'en douter et de considérer que ces exercices, s'ils ont eu lieu, avaient été délibérément planifiés pour distraire les forces de la défense, les désarmer ou les empêcher d'intervenir par un ordre de non interception. D'autres exemples illustreront le fait que le rapport officiel ne saurait ravir que les cabots friands du premier os venu (à chercher sur <http://www.9-11commission.gov>). Mais le plus significatif est que les noms des incompetents de la défense aérienne états-unienne sont tus et que seuls sont pointés du doigt les défauts de structures, l'incompétence générale et un « manque d'imagination ». Il existe pourtant un rapport de l'inspection générale de la C.I.A. de juin 2004 qui prononce les noms des irresponsables, mais il n'a pas été remis au Congrès et est toujours interdit à la divulgation par le nouveau directeur de la C.I.A. Porter Goss¹⁰. Résultat : personne n'a encore été relevé de ses fonctions. Et, pour emboîter le pas, aucun carriériste de la grande presse ne réclame de comptes.

Les autres enquêtes nationales ne sont pas forcément du même acabit. Les expertises techniques sur le World Trade Center réalisées par le N.I.S.T., un institut sur les normes industrielles (<http://wtc.nist.gov>) ou par la F.E.M.A. (<http://fema.gov/library/wtcstudy.shtm>), un organisme de prise en charge des situations d'urgence dirigé par un proche du président Bush depuis février 2002, Joe Allbaugh, ont quelquefois l'honnêteté d'admettre qu'elles ne sont pas parvenues à résoudre toutes les questions. Comment donc empêcher des tours modernes de s'effondrer dans les mêmes circonstances que le 11 septembre ? Les industriels et les assureurs devraient tout de même être rapidement mis au courant... Et pourtant, ce n'est qu'en août 2002 que le N.I.S.T., un institut lié à l'industrie comme à la sécurité nationale, commença son travail. Le rapport final de ses experts est prévu pour décembre 2004 ou janvier 2005. Sera-t-il plus probant que les communiqués quelque peu contradictoires qu'il a déjà publié sur

¹⁰ Robert Scheer, "The 9/11 Secret in the CIA's Back Pocket", http://informationclearinghouse.info/article_7102.htm.

internet¹¹ ? Certaines poursuites judiciaires menées au nom des familles de victimes, comme celles d'Ellen Mariani ou de l'ancien conseiller de Bob Dole, le procureur Stanley Hilton (<http://suetheterrorists.net>), finiront-elles par aboutir malgré les tentatives de corruption et de blocage ? En attendant, une explication officielle cohérente du pourquoi et du comment se fait toujours attendre, faute d'ouverture des dossiers, et surtout, faute de débat dépassionné et dépolitisé entre gens intéressés par la seule vérité.

Les détenteurs du pouvoir médiatique et politique ne paraissent se distinguer des militaires que par cette tendance : plus ils sont nombreux à appartenir à un corps, plus ils avancent à pas feutrés... C'est à se demander si en matière de politique, la différence entre l'amateur épris d'idéal et le professionnel de la communication publique n'est pas la même qu'entre l'amante et la prostituée.

L'état du débat médiatique en France et aux Etats-Unis

Comprendre, du seul point de vue politique, qui pouvait être derrière ces attentats est une opération compliquée. L'administration Bush avait certainement intérêt à laisser l'irréparable se produire. Quant aux partisans de Ben Laden, même si son rôle de financier a été récemment révisé¹², on a pu voir qu'ils ne désapprouvaient pas complètement les attaques. Les uns et les autres pouvaient y trouver leur intérêt. Faut-il aller jusqu'à voir en eux deux parfaits complices ? Le cheikh aurait-il gardé des relations avec la CIA (selon une source française, en juillet 2001, l'agent Larry Mitchell lui aurait rendu visite à l'hôpital de Dubaï, ce que M. Ben Laden a nié en novembre 2001) ? Y a-t-il une raison obscure au fait que les Etats-Uniens n'ont toujours pas arrêté leur ennemi public numéro un ? Notre avis est qu'il n'est pas nécessairement besoin d'y voir le signe d'un partenariat. Car si les Etats-Unis ne l'ont arrêté ni au Soudan en 1998, ni à Dubaï en 2001, ni en Afghanistan, s'ils ont laissé filer le mollah Omar, et s'ils prétendent toujours, en septembre 2004, qu'un quart des dirigeants d'« Al-Qaïda » sont toujours vivants, c'est que la croyance que ces personnes sont en liberté a servi et continue de servir indirectement leurs intérêts économiques et de permettre de mener sans fin une prétendue guerre « contre le terrorisme », prétexte commode au vandalisme de meurtriers prenant la planète pour leur chasse gardée. Il est par ailleurs tout à fait possible que M. Ben Laden, malgré ce qu'on croit être sa réapparition en octobre 2004, soit mort au mois de décembre 2001 environ un mois après le début du siège des montagnes de Tora Bora le 16 novembre 2001, lorsque furent testées des bombes

¹¹ www.nist.gov/public_affairs/releases/wtc_interimfindings.htm,
http://wtc.nist.gov/progress_report_june04/appendixq.pdf,
www.nist.gov/public_affairs/releases/wtc_latest_findings_1004.htm.

¹² Voir "Bin Laden's wealth not the force behind 9/11", AP, repris dans *The Revisionist Clarion*, n°10, <http://aloofhosting.com/revisionistclarion/index.html>.

« thermobariques ». Des gens se demandent certes s'il se cachait dans ces caves construites de 1969 à 1986 à la fois par son père, par les services pakistanais et saoudiens avec l'aide de la CIA, laquelle devait bien en avoir conservé les plans. Mais peut-être a-t-il disparu de la circulation au cours des offensives suivantes, en janvier 2002 à Zhawar Kili ? D'autres soulignent la façon suspecte dont les Américains ont géré toutes ces opérations en confiant les manœuvres à des Afghans, en négligeant des informations, et en bombardant sans encercler la zone¹³. Mais il n'est pas impossible qu'il ait néanmoins été retardé dans sa fuite... On voit là les méandres des débats qui ont trait aux alliances et aux oppositions politiques. Qu'en est-il maintenant des approches matérialistes ?

En France, l'équipe de Thierry Meyssan concluait, dans *L'Effroyable imposture*, à partir de photos assez imprécises, qu'aucun avion ne s'était écrasé sur le Pentagone. Ces recherches furent copieusement insultées par la presse, et n'ont donné lieu, en guise de réponse frontale, qu'au travail de Guillaume Dasquié et Jean Guisnel intitulé *L'Effroyable mensonge*. Ces auteurs, peu avarés en expressions acrimonieuses à l'encontre des positions de leur adversaire (*foutaises, carabistouilles, glomérules*), avançaient qu'un avion de type Boeing 757 avait percuté le milieu de la façade du bâtiment, voire le toit. Or les photos disponibles depuis montrent que la façade a été percée au niveau du rez-de-chaussée. Peu de temps après, dans *Le Pentagate* (juin 2002, Ed. Carnot), M. Meyssan a affiné ses recherches sur la destruction du Pentagone avec l'aide du commandant Pierre-Henri Bunel. Cet ouvrage, librement disponible sur internet à <http://pentagate.info>, développait la thèse que l'explosion visible sur une caméra de sécurité du Pentagone, ainsi que les traces de destruction et certains témoignages, apportaient du poids à l'hypothèse d'une frappe par un missile de croisière. Fin du débat médiatique en France pendant plus de deux ans... Pour prendre connaissance de la controverse qu'ont alimentée ces images, et des discussions en cours sur le reste de l'histoire officielle, il fallait lire des livres anglais ou allemands, ou surfer sur le net. Au mois de septembre 2004, avec *La face cachée du 11 septembre 2001*, Eric Laurent brisa le silence médiatique en explorant quelques « angles morts » : spéculation boursière suspecte, absence d'interception des avions, identité trouble des pirates, fausse traduction et fausse datation d'une cassette vidéo de M. Ben Laden brandie comme une pièce à conviction, etc.

Aux Etats-Unis, la sortie, en mars 2004, de *The New Pearl Harbor - Disturbing Questions About the Bush Administration and 9/11*, a marqué un cap dans certains esprits. Cette synthèse des éléments les plus troublants de l'histoire officielle et des critiques matérialistes que lui ont opposées

¹³ Ewing2001, 911 Encyclopedia, "ToraBora", <http://news.globalfreepress.com/ewing/911SkepticsUnite.html>. Eric Laurent, *La face cachée du 11 septembre*, Plon, 2004, pp.27, 30, 35, 42.

Thierry Meyssan, Paul Thompson, Eric Hufschmid, Nafeez Ahmed, Michel Chossudovsky, Gerard Holmgren, Illarion Bykov et Jared Israel, a été écrite par un théologien, David Ray Griffin. L'ouvrage a été préfacé par l'ancien opposant à la guerre du Vietnam Richard Falk, et a été salué par l'historien renommé Howard Zinn, l'analyste Marcus Raskin de l'*Institute for Policy Studies* (un organisme que certains estiment financé à l'origine par l'élite américaine), la féministe Rosemary Radford Ruether, et l'ancien ministre anglais de l'environnement Michael Meacher, etc. Si l'ouvrage n'assimile ni ne vérifie suffisamment les sources critiques pour en tirer du nouveau, il a suscité une réaction et a provoqué quelques vaguelettes dans les milieux états-uniens de gauche qui dialoguent avec le pouvoir. Amy Goodman, l'animatrice d'une émission radio célèbre, *Democracy Now, the war and peace report*, finit par accueillir l'auteur au terme d'une campagne de plusieurs mois menée par des auditeurs¹⁴. La forme choisie fut celle d'un débat avec Chip Berlet, de l'association *Political Research Associates* (financée par la fondation Ford). M. Berlet publia, sur le site www.publiceye.org, un compte-rendu de l'ouvrage de Griffin que l'on peut juger très simpliste, hautain et truffé d'attaques minimales et d'erreurs de lecture. Il a cependant eu la courtoisie de publier la réponse de ce dernier sur le même site (voir *Response to Chip Berlet's Review of the New Pearl Harbor*¹⁵). M. Berlet semble avoir été connu, dans les affaires du 11 septembre, pour avoir été cité par le magazine juif *Forward* au sujet des Israéliens arrêtés puis extradés pour une question de visa autour du 11 septembre 2001. Il avait expliqué que ce motif d'extradition constituait le type de couverture habituel lorsqu'il fallait renvoyer des espions appartenant à un pays allié¹⁶. M. Berlet a-t-il eu besoin, après cela, de sauvegarder sa réputation ? Quant aux motivations de M. Griffin, elles furent débattues sur le site <http://angieon911.com> où une réponse de sa part a également été publiée¹⁷. A l'issue de ses recherches, M. Griffin estime qu'il existe des éléments attestant de la complicité d'une partie au moins de son gouvernement dans l'enchaînement des événements du 11-septembre, selon des niveaux qui peuvent être variables. C'est ce qu'il appelle en langage juridique une *prima facie case*¹⁸, c'est-à-dire des preuves de culpabilité qui semblent suffisantes tant que les enquêtes ultérieures n'en démontrent pas l'inanité.

Cependant, l'écho de son utile travail de synthèse reste quasiment nul dans le milieu des journalistes de la grande presse écrite, à voir les

¹⁴ <http://democracynow.org/article.pl?sid=04/05/26/150221>.

¹⁵ www.publiceye.org/conspire/Post911/dubious_claims.html,
www.publiceye.org/conspire/Post911/Griffin1.html.

¹⁶ www.forward.com/issues/2002/02.03.15/news2.html.

¹⁷ <http://mysite.verizon.net/vze25x9n/id25.htm>.

¹⁸ David Ray Griffin, *The New Pearl Harbor*, March 2004, p.XXIII (en ligne à <http://vancouver.indymedia.org/news/2004/06/141355.php>).

occurrences du nom « David (Ray) Griffin » dans le moteur de recherche <http://news.google.com>. Le journal *The Nation* ne l'a évoqué que le 27 septembre 2004, à travers la plume de l'ancien agent de la CIA Robert Baer, qui explique simplement que si le complot émanait du haut du gouvernement, on l'aurait su très tôt¹⁹. Quant au *Washington Post* du 7 octobre 2004, qui fait un sort à la façon dont les théories conspirationnistes font florès sur internet, il le cite sur le manque de photos d'avions au Pentagone de même qu'il cite le membre de la commission officielle Philip Zelikow confirmant qu'il n'existe nulle photo conservée quelque part qui aurait une chance de mettre un terme à ces théories²⁰...

Les professionnels de l'information ne s'intéressent guère plus aux nombreuses questions des malheureuses familles de victimes (voir la rubrique « Unanswered Questions » de <http://911independentcommission.org>). Et la grande presse n'a presque pas couvert les auditions du Sénat qui ont débuté le 4 juin 2002²¹. Celle-ci a choisi de recycler la théorie conspirationniste officielle et de couvrir aussi platement que possible les auditions entre hommes de pouvoir de bonne compagnie de la commission Kean/Hamilton.

Les carriéristes de la presse et du congrès états-uniens n'ont donc pas encore répondu à l'appel de David Griffin en faveur d'un travail d'enquête ambitieux mené à la hauteur de leurs moyens. David Griffin vient de publier un ouvrage critiquant le rapport Kean/Hamilton/Zelikow. Pour l'heure, seuls les cyber-journalistes ou ce que Griffin appelle les révisionnistes ont recoupé le plus de sources médiatiques. Et les sceptiques ont, à notre connaissance, regroupé plus d'informations que les conformistes. Ainsi, la « chronologie complète » réalisée par Paul Thompson (*Complete Timeline*, constamment remise à jour sur <http://cooperativeresearch.org>, et enfin publiée sur papier en septembre 2004 sous le titre *The Terror Timeline*) est de plus grande valeur que celle consacrée uniquement aux occupations des « pirates de l'air » réalisée par un membre du forum conservateur *Freerepublic* (*Annotated Timeline of the 9/11 Hijackers for Researchers*, 13 mai 2002²²). Sans doute les premiers doivent-ils se montrer particulièrement méticuleux pour se faire entendre tandis que les seconds n'ont pas encore éprouvé la nécessité de répondre en détail à leurs critiques.

¹⁹ "Executive Secrecy : Conspiracy or Failure", *The Nation*, 27/9/2004, www.thenation.com/issue.nhtml?i=20040927 (ou, pour ceux qui ne sont pas abonnés, à www.agenceglobal.com/Article.asp?id=231). Voir les débats que cela a suscités sur <http://portland.indymedia.org/en/2004/09/298457.shtml>.

²⁰ Carol Morello, « Conspiracy theories flourish on the internet », <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=853>.

²¹ Il existait des retranscriptions sur <http://burningbush.netfirms.com> ou <http://elitegroups.netfirms.com>.

²² <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

Nous prendrons en compte les arguments des deux courants tout en suivant un plan qui se situe par rapport au scénario officiel. La première partie tentera d'évaluer les preuves produites par l'élite médiatique et les autorités, la deuxième d'expliquer les coïncidences que suppose tacitement la version officielle, et la troisième de révéler les trous qui l'émaillent et qui sont plus béants que les cratères de « Ground Zero ²³ ».

Nous espérons que les informations puisées aux sources anglo-saxonnes seront prises en compte par le public français, et, peut-être dans un an, par les intellectuels publics. Dans un an, peut-être ? « Il faut une bonne année pour que ça mûrisse...que chacun aye dit son fort mot, éjecté sa bile, bien propagé sa petite connerie, dégorgé... Puis le silence... », disait Louis-Ferdinand Céline ²⁴... Ce silence, ce fut celui de la grande presse, une fois achevée son œuvre de déchaînement contre Thierry Meyssan. Et ce silence, ce fut aussi celui du Réseau Voltaire, une fois accompli son objectif de populariser l'idée que seul un missile avait pu frapper le Pentagone. M. Meyssan fit également régner le silence dans un amphithéâtre de l'université Jussieu lorsqu'il annonça avoir été menacé de mort s'il venait parler. Pour toutes ces raisons, le débat se poursuivit en privé, via internet, entre esprits indépendants et avides de connaissances. Mais, comme nous l'avons vu avec le livre d'Eric Laurent, des signes montrent que le vent commence à tourner. Le syndrome de Stockholm devant l'hyperpuissance terroriste et la frilosité à étudier simplement les faits sans craindre de finir forcément dans le camp des théoriciens du complot et de risquer d'être victime d'un assassinat politique ne sont plus aussi généralisés.

Pourquoi s'intéresser au 11 septembre ?

Les crimes du 11 septembre 2001 ne peuvent rester impunis. Si ceux qui y ont pris réellement part ne sont pas confondus, le risque est grand de voir des attaques de même ampleur se reproduire à l'avenir. Pour le moment, il n'existe pas de coupables condamnés en bonne et due forme par la justice états-unienne. De plus, aucun haut responsable de la sécurité du territoire états-unien n'a été sanctionné pour son incompetence. Or, étant donné les bénéfices qu'ont pu tirer de ces attentats un certain nombre d'hommes de pouvoir, ces derniers risquent d'être de plus en plus nombreux à ne plus exclure d'en laisser se produire, voire, tout simplement, d'en fabriquer, en manipulant, au besoin, quelques suspects idéaux. Bien entendu, il n'y a rien de nouveau à cela. Rappelons que les attentats de New York de février 1993, imputés à des islamistes, semblent avoir été manipulés par le FBI ²⁵ (ce qui tombait à pic après la fin de la guerre froide). Rappelons encore que selon l'agent du MI5 David Shayler, en 1994, les

²³ Pour le sens de cette expression, voir le lexique en fin d'ouvrage.

²⁴ *Guignol's band I et II*, Gallimard, p.10.

²⁵ <http://pdr.autono.net/WhoBombedWTC.html>.

services secrets londoniens ont laissé se commettre les attentats contre l'ambassade d'Israël et les quartiers de la fédération sioniste, lesquels furent imputés à deux Palestiniens. Un collègue de M. Shayler pensait pour sa part qu'ils avaient été arrangés par les Israéliens afin, soi-disant, que la sécurité des lieux soit renforcée ²⁶ ! Après 2001, les coups tordus semblent se multiplier. Cela doit arriver par vagues. En Europe, les nouvelles pistes d'enquêtes sur les attentats de Madrid du 11 mars 2004, s'orientent de plus en plus vers des membres (manipulés ?) de la police ayant manipulé à leur insu ou avec de l'argent de petits trafiquants ²⁷. Rappelons que ces attentats firent près de cent quatre-vingt onze tués et des milliers de blessés « 911 » jours après le 11 septembre et trois jours avant des élections pour lesquelles les sondages prédisaient la perte de la majorité absolue au parti de M. Aznar ²⁸. En Turquie, les attentats aux voitures piégées des 15 et 20

²⁶ Sur Londres, Derek Jones, *Censorship, A World Encyclopedia*, 2001, t.1, p.322.

²⁷ D'abord, un certain Mohamed Bakkali cria : « je suis innocent ! je suis innocent ! ». Puis, sur une vingtaine de personnes arrêtées, aucune n'a encore été inculpée (AFP, 20/8/2004, « un gros poisson arrêté aux Pays-Bas »). Trois des suspects arrêtés étaient d'anciens indicateurs. Ils avaient appelé – depuis une même cabine téléphonique située à proximité d'un commissariat – des complices et l'officier Manuel Garcia Rodriguez, qui occupait ses fonctions à Aviles, près de la mine où des explosifs furent dérobés. Carmen Toro, la femme d'Emilio Suárez Trashorras, l'homme suspecté d'avoir fourni de la dynamite aux poseurs de bombes, avait en sa possession le nom et le numéro de téléphone personnel de Juan Jesús Sánchez Manzano, le chef de la brigade explosifs de la police espagnole, la Tedax. La Tedax avait fait sauter une des bombes retrouvées, ce que d'aucuns avaient qualifié de destruction de preuves. Enfin, sept terroristes étaient morts mystérieusement dans leur appartement alors qu'ils étaient entourés par la police. Puis, quatre mois et demi après les faits, on apprit que la police avait retrouvé une deuxième camionnette, située non loin de la première, mais dont elle n'avait pas prêté attention, et qui contenait justement des traces d'ADN des terroristes. La police se mettait-elle à fabriquer des preuves ? Alberto Saiz, le chef des services de renseignements espagnols (le CNI), déclarait que du 11 au 16 mars, ses services étaient restés à l'écart des investigations de la police sur les attentats, et qu'en juillet 2004, l'ancien premier ministre Aznar gardait encore en sa possession des dossiers du CNI. <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/3670627.stm>, <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/index.php?storytopic=5>, <http://xymphora.blogspot.com/2004/06/11-m-phone-number.html>, www.expatica.com/source/site_article.asp?subchannel_id=81&story_id=8393 (10 juin), Jean Chalvidant, *La manipulation, Madrid 11 mars*, pp.159-161. <http://avantgo.thetimes.co.uk/services/avantgo/article/0,1150429,00.html> (21 juin 2004). Pour les déclarations d'Alberto Saiz, *Australian News*, July 20, 2004, « Spain knew attack coming : spy boss » (www.theaustralian.news.com.au/common/story_page/0,5744,10190174%255E1702,00.html). Les revendications d'Al Qaïda seraient considérées comme des faux (présentation du livre de Bruno Cardeñosa, *11-M : Keys to a Conspiracy*, Espejo de Tinte, sur <http://911review.org/WikiMadridKeysToACOnspiracy.shtml>).

²⁸ *Courrier International*, n°724, p.16.

novembre 2003 (cinquante morts, cinq cent quinze blessés) à proximité de deux synagogues, d'une aile du consulat britannique en rénovation et du siège de la banque britannique HSBC, paraissent suspects²⁹. Le 3 janvier 2004, les raisons du crash du Boeing 737 de la compagnie Flash Airlines parti de Charm El-Cheikh avec à son bord cent trente-trois Français ne sont toujours pas éclaircies³⁰. En Irak, en août 2004, la vague d'attentats « suicides » contre des églises paraît extrêmement coûteuse et surtout absurde dans le contexte du combat de la résistance contre les forces occupantes. Et puis, sait-on réellement qui était derrière les attentats à la bombe à Djerba le 11 avril 2002 (une vingtaine de morts dont quatorze touristes allemands près d'une synagogue), à la voiture piégée contre un autobus à Karachi le 8 mai 2002 (quatorze morts dont onze Français de la direction des constructions navales), avec deux voitures piégées à Bali le 12 octobre 2002 (quatre-vingt huit Australiens sur deux cents deux victimes), à Casablanca contre la maison de l'Espagne le 16 mai 2003 (quarante cinq morts dont quatre Espagnols), à la voiture piégée à Riyad les 12 mai et 8 novembre 2003 (cinquante-deux morts au total, dont neuf Etats-uniens), devant un hôtel ou dans les caves de l'hôtel états-unien Marriott de Djakarta le 5 août 2003 (treize morts), en Russie en août/septembre 2004 dans un métro de Moscou, dans le ciel russe et dans une école d'Ossétie du Nord (où la nationalité des terroristes n'avait pas été clairement identifiée une semaine après), à Djakarta le 9 septembre 2004 devant l'ambassade australienne (neuf victimes, toutes indonésiennes)³¹? Dans plusieurs de ces pays, les suspects ont fini par être libérés et réhabilités – et, bizarrement, en septembre 2004, un indonésien condamné à la prison à vie, Ali Imron, a été vu boire un pot avec le Brigadier Général Gores et quelques gardes, dans deux cafés d'un coin huppé de Jakarta, chose « assez normale » aux dires mêmes du prisonnier...³². N'étaient-ils donc que des suspects idéaux, condamnés à l'avance par l'idéologie dominante, ou n'étaient-ils que des collaborateurs de services secrets? On nous rétorquera que si aucun coupable n'est condamné dans le cadre des attaques du 11-septembre, c'est que les vrais auteurs du crime ont péri dans les avions et n'avaient pas de complices. Mais la mort de suspects idéaux n'est pas non plus une preuve de leur intention de devenir martyrs. Il peut être extrêmement facile de faire passer un musulman en auteur d'attentat suicide : on lui dit d'embarquer

²⁹ <http://istanbul.indymedia.org/news/2003/11/3388.php>.

³⁰ Il existe un comité représentant les familles des victimes animé par Marc Chernet. Voir aussi <http://doutefree.ifrance.com/doutefree/fsh604.html>.

³¹ La liste des attentats et des victimes est tirée des numéros de septembre 2004 du *Monde Diplomatique* et de *Courrier International* (n°724).

³² « Cafe Outing Normal for Bali Bomber », 3/09/2004, www.smh.com.au/articles/2004/09/02/1093939075761.html.
« Starbucks trip lands Bali investigator in hot water », 5/10/2004, www.abc.net.au/ra/newsstories/RANewsstories_1213776.htm.

dans un avion, de se tenir debout prêt d'une voiture piégée, ces véhicules sont détruits, puis l'on envoie une revendication islamiste fabriquée sur internet, « information » immédiatement reprise en chœur par les médias de masse. En vérité, combien de personnes seraient prêtes à se suicider pour leur cause, surtout si cela implique de tuer d'autres musulmans ou des touristes plutôt que des militaires ou des colons ? Car, regardons du côté des victimes : pourquoi diable si peu d'Etats-Uniens ont-ils été tués avant et après le 11 septembre 2001 par l'Armée Islamique pour la Libération des Lieux Saints (qui est le nom du groupe d'activistes entourant M. Ben Laden, lequel ne parle jamais au nom d'« Al-Qaïda », une simple référence, dans certains textes, à la « base » de données de l'Organisation de la Conférence Islamique créée en 1969 ³³) ? Les *Yankees* ne sont-ils pas les ennemis numéro un des résistants dits islamistes ? En 1998, sur les onze morts de l'ambassade de Dar es Salam, on ne comptait aucun ressortissant des Etats-Unis, et à Nairobi, l'attaque à l'arrière de l'ambassade n'en tua que douze sur deux cents victimes (en fait, le repérage avait été effectué par un possible agent des Etats-Unis, Ali Mohammed ³⁴). Il y eut certes l'explosion du navire de guerre USS Cole, mais elle n'aurait pas été filmée par les fidèles de M. Ben Laden, car, nous avancent des officiels US, l'homme chargé de filmer l'opération s'était endormi ³⁵ ! Ce n'est qu'en mai 2003, à Riyad, en Arabie Séoudite, que le ratio morts Etats-Uniens/total des victimes commença à signifier quelque chose politiquement : une dizaine sur trente-cinq tués dans un quartier habité par des Occidentaux. Et encore... Par ailleurs, assez curieusement, le journal *Al Ahram Weekly* se demandait si les islamistes avaient des relais dans l'appareil de sécurité du royaume puisque le nouveau chef du groupe « Al Qaïda » dans la péninsule arabique serait Saleh al-Oufi, un ancien policier vétéran de la guerre d'Afghanistan. Et si c'était l'inverse, la police qui manipulerait des extrémistes ? Enfin, des questions se font de plus en plus insistantes : « Pourquoi Al-Qaïda attendrait-il pour agir ? ». Pourquoi « aucun membre d'Al Qaïda n'a agi sur le territoire israélo-palestinien » ³⁶, alors qu'en octobre 2001, M. Ben Laden disait que, puisque le peuple états-unien n'était que l'esclave des Juifs, « la punition [devrait] toucher Israël », et alors qu'en avril 2002, la « mouvance » aurait mis pour la première fois l'accent sur les cibles israéliennes dans un communiqué publié après les attentats de Djerba ³⁷ ?

³³ Pierre-Henri Bunel, *Proche-Orient une guerre mondiale? Les dérives de la finance internationale*, Carnot, octobre 2004, pp.212-213.

³⁴ <http://xymphora.blogspot.com>, 23 février 2003.

³⁵ « Bin Laden praises Sept.11 attacks », 10/08/2001, *Dallas Morning News*, <http://multimedia.belointeractive.com/attack/binladen/1007binladen.html>.

³⁶ Olivier Roy, « Al-Qaïda, label ou organisation ? », *Le Monde diplomatique*, septembre 2004, p.25.

³⁷ « The Al-Qa'idah Group Had Nothing to Do With the 11 Sept. Attacks », 10 octobre 2001 (www.khilafah.com/home/lographics/category.php?DocumentID=2392&TagID=2). Traduction dans *La Gazette du Golfe et des Banlieues*,

Danny Rubinstein, du journal israélien *Haaretz*, se pose aussi la question le 6 septembre 2004, et pense qu'« Al Qaïda », qui est de tendance wahabite saoudienne et tue d'autres musulmans (saoudiens) n'a simplement pas les mêmes affinités idéologiques que le Hamas, inspiré des Frères Musulmans égyptiens ³⁸...

Tout ceci tend à donner à penser que la véritable Armée Islamique pour la Libération des Lieux Saints (comme se réfèrent eux-mêmes ³⁹ les proches de M. Ben Laden) est finalement très diplomate, tandis que ceux qui commettent des actes aussitôt imputés à « Al Qaïda » servent visiblement les intérêts états-uniens en agissant dans des terres convoitées pour leurs richesses ou leur emplacement stratégique (Tchéchénie, Balkans, Afghanistan). Il semble donc assez peu approprié de désigner l'organisation de cette expression effrayante : « Front Islamique Mondial pour le Djihad contre les Juifs et les Croisés » (expression favorisée par le médiatique spécialiste de la dénonciation de Ben Laden, Rohan Gunaratna, qui n'hésite pas à affirmer qu'« Al Qaïda » « nie sa propre existence pour rester dans l'ombre », ce que l'on peut concevoir, mais laisse aussi « planer le doute sur ses véritables motivations », et « ne revendiquait jamais ses opérations » dans les années quatre-vingt dix, ce qui paraît aberrant) ⁴⁰.

Plutôt que de capituler intellectuellement devant les réflexes patriotiques et émotionnels, ou les manies anti-conspirationnistes ou conspirationnistes que le 11-septembre ont suscités, passer ces événements au crible d'une raison critique également sensible à la douleur des victimes et attentive aux productions des agences gouvernementales, peut servir d'antidote à notre monde dont les dirigeants suivent la pente répugnante du militarisme et ne feignent même plus une attitude civilisée (les armes de destruction massive n'étaient, selon le n°2 du Pentagone Paul Wolfowitz, qu'une justification bureaucratique à l'invasion de l'Irak). Ce faisant, l'arrogance des uns alimente l'extrémisme des autres et inversement, sans fin, ce mécanisme finissant par arranger les affaires des grandes puissances militaires qui y trouvent un prétexte à étendre leur puissance. La vigilance ne peut qu'être de mise lorsque Benjamin Netanyahu se réjouit dès le 11 septembre de ce que le résultat des attentats serait « très bon » pour les

<http://ggb.0catch.com/ggb5.pdf> ou *Le Spectre du terrorisme - Déclarations, interviews, témoignages sur Oussama Ben Laden*, éditions Sfar, Paris (1 rue Cassini, 75014 Paris), 2001, p.88. Yosri Fouda et Nick Fielding, *Les cerveaux du terrorisme*, septembre 2003, Editions du Rocher, p.219.

³⁸ "Many Times Crueler and More Dangerous", *Haaretz*, 6/09/2004.

³⁹ « War of the Worlds », *The Guardian*, 24/8/2002.

<http://books.guardian.co.uk/review/story/0,12084,779530,00.html>

⁴⁰ R. Gunaratna, *Al-Qaida, Au cœur du premier réseau terroriste mondial*, Autrement, 2002, pp.7, 10.

relations israélo-états-unienne ⁴¹, ou lorsque Ehud Barak explique le même jour à la *BBC* qu'il est grandement temps de « lancer une guerre concrète opérationnelle contre la terreur », de « répondre aux menaces d'Etats voyous comme l'Iran, l'Irak et la Libye » et d'agir contre cinq ou six pays qui abritent les terroristes ⁴², ou encore lorsque le foudre de guerre Donald Rumsfeld reconnaît que le 11-septembre était une « bénédiction déguisée » ⁴³ et exploite le choc national en rappelant avoir prédit le matin du 11 septembre « qu'il se produirait dans le monde dans les deux, quatre, six, huit, dix, douze prochains mois, un événement suffisamment choquant qui rappellerait une nouvelle fois aux gens à quel point il importe d'avoir un ministère de la Défense fort et sain qui contribue... qui donne son soutien à la paix et à la stabilité dans notre monde » ⁴⁴.

Or, c'est l'exact inverse qui s'est produit. La coalition américano-britannique a répandu la mort, la terreur et le chaos en Irak et en Afghanistan et continue de déstabiliser ces pays et de diviser la population. Les Etats-Unis ont renversé avec plus ou moins de succès des gouvernements élus qui leur déplaisaient (Géorgie, Haïti, Vénézuëla, etc.) et ont étendu leur emprise économique et leur injustice sociale.

Les attaques du 11 septembre ont fourni l'excuse principale aux va-t-en-guerre états-uniens pour se retirer, le 11 décembre 2001, du traité anti-missiles balistiques (ABM) signé en 1972 (chose déjà discutée au moins à la fin du mois d'août, un mois après que les Etats-Unis ait rejeté le protocole sur les armes bactériologiques le 25 juillet ⁴⁵). Elles ont permis de faire voter au Congrès un crédit pour la lutte anti-terroriste de quarante milliards de dollars, ainsi que des crédits destinés à mener des guerres programmées à l'avance (en décembre 2000 pour octobre 2001 contre l'Afghanistan, et depuis des années contre l'Irak). Pourquoi ces pays qui ne menaçaient personne furent-ils bombardés ? Pour leur forte odeur de pétrole, de gaz et de puissance ? Pour mettre la main sur le robinet du pétrole et devenir, dans peu de temps, le maître du monde économique ? Pour remplir les caisses des vendeurs d'armes, des fabricants et exploiters de pipelines et de gazoducs (Unocal, Halliburton, Enron), des producteurs de pétrole (grâce à l'augmentation de son prix), des trafiquants de drogues (derrière le besoin

⁴¹ www.cooperativeresearch.net/context.jsp?item=a891101netanyahu, citant le *New York Times*, 12/09/2001 (C), www.nytimes.com/2001/09/12/international/12ISRA.html.

⁴² Joe Vials, « “Missing” Pentagon Attack Jet Found At Last! Flight 77 shown in death dive as Ehud Barak demands attack on Iraq », 30 September 2002.

⁴³ Richard Falk citant une entrevue entre M. Rumsfeld et Jim Lehrer en septembre 2003 (David R. Griffin, *The New Pearl Harbor*, p.IX).

⁴⁴ www.cooperativeresearch.org, 9/11 timeline, “before 8:46 am”, citant *CNN* du 5/12/2001.

⁴⁵ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=801>.

de financer une guerre) ? Ne fallait-il pas sauver aussi, à long terme, l'hégémonie du pétrodollar face à l'apparition d'un *pétroeuro* ? Installer les premières bases US en Asie Centrale comme l'entendait Zbigniew Brezinski ? Renforcer la diplomatie de la canonnière envers les autres pays producteurs d'hydrocarbures ? Répondre au désir de l'élite israélienne de redessiner le Moyen-Orient ? Construire un pipeline de Kirkuk à Haïfa et créer à terme de petites colonies israéliennes tout autour, etc. ? Y a-t-il parmi toutes ces raisons une seule raison spirituelle ? Faut-il s'en étonner ?

La documentation ne manque pas sur les plans qui annonçaient la politique américaine de l'après 11-septembre. Dès 1996, un rapport avait été rédigé à l'attention du gouvernement israélien de M. Netanyahu par un groupe de l'I.A.S.P.S. comprenant notamment ⁴⁶ Richard Perle (futur conseiller belliciste pro-israélien au Pentagone et directeur de Hollinger Inc., troisième groupe de presse au monde derrière ceux de Gannett et Murdoch, un groupe qui possède plus de quatre cents journaux dont le *Daily Telegraph* et le *Jerusalem Post*), Douglas J. Feith (futur adjoint au secrétaire à la défense), et David Wurmser (futur conseiller de John Bolton aux Affaires Étrangères et dont la femme dirige l'agence de propagande israélienne MEMRI). Ce document, *Clean Break : A New Strategy for Securing the Realm* (« Rupture décisive : une nouvelle stratégie pour sécuriser le royaume »), préconisait un remodelage du Moyen-Orient et un changement de pouvoir en Irak d'abord puis en Syrie, en Iran, etc. C'est exactement la politique qui se profile en ce moment... Une guerre unilatérale contre l'Irak avait été explicitement réclamée en 1998 dans une lettre adressée au président Clinton par dix-huit membres d'une association d'affairistes, le *Project for a New American Century* (P.N.A.C.). Parmi les signataires figuraient de futurs membres de l'administration Bush : Donald Rumsfeld (n°1 du Pentagone), Paul Wolfowitz (n°2 du Pentagone depuis l'an 2000), Richard Ermitage, John Bolton, Zalmay Khalilzad et Richard Perle ⁴⁷. En 1997, dans *Le Grand Echiquier*, Zbigniew Brezinski estimait que pour garantir le contrôle de l'Asie Centrale et de ses vastes réserves de pétrole, un consensus devait être obtenu sur les questions extérieures, une chose difficile à obtenir sans « une menace extérieure directe ». Et dans un autre passage du livre, l'ancien conseiller à la sécurité nationale rappelait que l'attaque de Pearl Harbor avait rendu possible la participation des États-Unis à la Seconde Guerre Mondiale. En l'an 2000, une faction de va-t-en-guerre du même P.N.A.C., Rumsfeld, Wolfowitz, Dick Cheney, Jeb Bush, Lewis Libby, Dov Zakheim, etc., non encore investis de leurs pouvoirs

⁴⁶ Les autres membres étant James Colbert, Charles Fairbanks Jr., Robert Loewenberg, Meyrav Wurmser, Jonathan Torop (Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Feith, Douglas", <http://news.globalfreepress.com/ewing/911SkepticsUnite.html>).

⁴⁷ Attac, *L'Empire de la guerre permanente, États-Unis et mondialisation libérale*, avril 2004, p.51. « The Plan », ABCNews, *The Nightline*, 5 mars 2003, http://abcnews.go.com/sections/nightline/DailyNews/pnac_030310.html.

actuels, avaient échafaudé un plan de prise de contrôle militaire du pétrole du Golfe Persique, de renversement des régimes irakien, syrien, iranien, libyen, chinois et nord-coréen, et un plan de reconstruction des armées, *Rebuilding America's Defenses*⁴⁸, dans lequel il était précisé à la page 51 que le processus de changement d'armement serait long « s'il n'y avait une sorte d'événement catastrophique et catalyseur – comme un nouveau Pearl Harbor ». Peut-être n'avaient-ils pas encore prévu de permettre un attentat venu du ciel et n'avaient-ils pas conscience de laisser ainsi une trace patente permettant de comprendre leur logique. Une référence encore plus étrange à Pearl Harbor apparaît dans un rapport de la Commission Rumsfeld remis le 11 janvier 2001 au secrétariat à la Défense : « La question qui se pose est de savoir si les Etats-Unis auront la sagesse d'agir de manière responsable et de réduire au plus vite leur vulnérabilité spatiale. Ou bien si, comme cela a déjà été le cas par le passé, le seul événement capable de galvaniser les énergies de la Nation et de forcer le gouvernement des Etats-Unis à agir, doit être une attaque destructrice contre le pays et sa population, un "Pearl Harbor spatial" »⁴⁹. Des sceptiques ont également relevé qu'une attaque permettrait de privatiser les services militaires à la faveur de Titan Corp., BTG Inc., et BoozAllen⁵⁰. Il semble désormais assez clair qu'un attentat terroriste, qui plus est aérien, et non un simple attentat biologique (comme avec les lettres à l'anthrax), constituait pour certains hauts gradés et grands représentants de l'armement, ce que Thierry Meyssan nomme une « divine surprise » qui leur donna plus de pouvoir et plus de crédits pour un bouclier de défense anti-aérienne. De leur côté les sionistes ont pu convaincre la Maison Blanche de l'urgence à redessiner le Moyen-Orient. Quant aux ex-businessmen qui accaparent les rênes du pouvoir états-unien, ils eurent ainsi eu une excuse pour contrôler le prix du pétrole du Moyen-Orient. Les membres de cette nébuleuse auraient-ils hésité à laisser se commettre les attentats ou à organiser la provocation tant espérée ? Les néo-conservateurs juifs qui dictent la politique de Bush ne sont-ils pas hantés par l'histoire de l'Allemagne nazie et informés des bénéfices qu'Adolf Hitler tira de l'incendie du Reichstag ? N'étaient-ils pas au courant que la technologie existait pour pirater les commandes d'avions en vol ? Dov Zakheim, membre du P.N.A.C. et nommé sous-secrétaire à la défense en février 2001, ne venait-il pas de diriger une société qui avait développé un système de contrôle simultané de huit avions à distance appelé *Flight Termination*

⁴⁸ <http://newamericancentury.org/rebuildingamericasdefenses.pdf> ou www.informationclearinghouse.info/pdf/RebuildingAmericasDefenses.pdf, p.51.

⁴⁹ *Report of the Commission to Assess U.S. National Security Space Management and Organization*, www.defenselink.mil/pubs/space20010111.html, ou Thierry Meyssan, *L'effroyable imposture*, p.177.

⁵⁰ Nico Haupt, « The Lost War Drill », chap.6-8.

System⁵¹ ? Est-ce un hasard si les premières nouvelles arrivant à la Maison Blanche parlaient de huit avions détournés le 11 septembre (dont quatre venant de l'Océan Atlantique vers où certains auraient été dirigés) ?

A de nombreuses reprises, une attaque minime provoquée ou autorisée par les hauts responsables états-uniens a fini par déclencher l'écrasement prévisible de pays sous armés. L'attaque contre le navire Maine avait permis d'envahir les Philippines et Cuba. L'attaque de Pearl Harbor – 2 575 morts –, provoquée et attendue en haut lieu après qu'un message secret eût été décrypté, avait légitimé la guerre contre le Japon en 1943⁵². Les déclarations du général McArthur et de Dean Acheson en 1949 et 1950 laissant croire à la Corée du Nord qu'elle pouvait attaquer la Corée du Sud sans encourir de représailles, entraîna l'escalade⁵³. L'attaque provoquée contre le destroyer U.S.S. Maddox dans le Golfe du Tonkin, et une deuxième attaque dont il n'est resté nulle trace, avaient conduit au vote des crédits de guerre contre le Nord-Vietnam en août 1964⁵⁴. Pour ce qui est de la guerre du Golfe de 1990, l'affaire est moins claire : un feu vert à peine voilé avait été donné à une attaque de l'Irak contre le Koweït en août 1990. Et le débat n'est peut-être pas clos sur le fait de savoir si les Etats-uniens se doutaient que l'ensemble du Koweït, et non la seule partie frontalière, allait être envahi pour empêcher le vol de gisements irakiens⁵⁵.

⁵¹ www.whitehouse.gov/news/releases/20010212-2.html,
www.sysplan.com/Radar/Downloads/FTS.pdf.

⁵² <http://911review.org/precedent/century/pearlharbor.html>, citant Kristi Richardson, Mark Fisher, et l'amiral Kimmel. John Tholand, *Infamy : Pearl Harbor and its Aftermath*. www.thornwalker.com/ditch/towers_10.htm.

⁵³ André Fontaine, *Histoire de la guerre froide*, Fayard, 1967, t.II, pp.14-15, cité par Claude Julien dans *Le Monde diplomatique*, octobre 1990, p.17.

⁵⁴ Pour des documents déclassifiés en 2003, voir www.gwu.edu/~nsarchiv/NSAEBB/NSAEBB132/index.html. Sinon, Bruce Ramsey, « The Truth About Vietnam, at Last », *Liberty*, January 2003, pp.50-52, à propos de *Secrets* de Daniel Ellsberg, ancien analyste du « Département de la Défense ». Jim Garrison, *JFK, affaire classée*, pp.301-302.

⁵⁵ L'ambassadrice américaine en Irak April Glaspie et les porte-parole Margaret Tutwiler et John Kelly avaient dit une semaine avant l'invasion du Koweït qu'une intervention de l'Irak laisserait les Etats-Unis indifférents et ne les obligerait pas à porter secours au Koweït (« Fauteurs de guerre ? » de Claude Julien, *Le Monde diplomatique*, octobre 1990, p.17, citant l'*International Herald Tribune*, 15-16, et 20 septembre 1990, et *Times* et *Newsweek*, 1^{er} octobre 1990. C'est le *New York Times* lui-même qui remarquait que Saddam Hussein « pensa avoir le feu vert des Etats-Unis »). <http://globalresearch.ca/articles/FLO305B.html>. Eric Rouleau, ancien diplomate, semble toutefois avoir obtenu « la confirmation que la CIA avait vu l'afflux des troupes [deux cents mille soldats irakiens], les avait comptées grâce à ses satellites » (« Ce qui se trame à la Maison-Blanche », 3/10/2002, http://citoyenfr.lautre.net/article.php3?id_article=90).

Avec le 11-septembre, la provocation aura servi deux fois. Le 7 octobre 2001, les premiers meurtres de vies innocentes à la bombe furent commis sur l'Afghanistan des taliban (d'anciens alliés des Etats-Unis), puis, à partir du 20 mars 2003, sur l'Irak de Saddam Hussein (un ancien allié des Etats-Unis). Un prétexte sous-jacent à l'invasion de l'Irak était que son gouvernement risquait de s'associer, s'il ne l'avait déjà fait, avec des terroristes projetant une nouvelle attaque. On sait grâce à Richard Clarke que dans les jours qui ont suivi la chute des tours jumelles, les « faucons » entourant le président Bush ont immédiatement poussé celui-ci à diriger la puissance de feu états-unienne contre l'Irak. En mai 2002, le *Time* révélait que M. Rumsfeld avait demandé à dix reprises à la CIA de trouver une raison d'attaquer l'Irak dans le cadre de la lutte anti-terroriste⁵⁶. Et, le 15 juin 2004, deux jours avant que la commission officielle sur le 11-septembre ne mette fin à ses auditions et n'invalide la thèse du lien entre « Al Qaïda » et l'Irak, le vice-président Dick Cheney persistait à dire – sans fournir de détails – que Saddam Hussein était lié à « Al Qaïda », et que l'Irak était un parrain du terrorisme. L'objectif de la propagande des armes de destruction massive – qui alla jusqu'à accuser M. Hussein de vouloir envoyer des drones répandre des armes chimiques sur la côte Est des Etats-Unis – a donc essentiellement consisté à rendre plus terrifiante la menace potentielle d'une conspiration entre Oussama Ben Laden et Saddam Hussein.

A l'avenir, le grand alibi du 11-septembre risque de servir de détonateur à une nouvelle guerre contre tout pays qui se mettrait à déplaire à la Maison Blanche. La « guerre contre le terrorisme » était un thème déjà utilisé par le président Ronald Reagan, conseillé par les mêmes gens que G. W. Bush aujourd'hui, même si elle était limitée à l'Amérique latine. Son caractère illusoire et meurtrier ressort de ce que les actions militaires anti-terroristes frappent beaucoup d'innocents, accroissent la colère des populations visées, et ne résorbent en rien, à l'échelle planétaire, ledit terrorisme. En recourant à des bombardements plutôt qu'à des filatures policières classiques, ne cherche-t-on pas à enclencher une spirale de violence et de course à l'armement nucléaire qui permettra de recycler la menace d'une collusion avec « Al Qaïda » lorsqu'il sera question de renverser le pouvoir en Iran, en Syrie (en janvier 2004, un article d'MSNBC avait déjà tenté d'établir un lien entre ce pouvoir et la « nébuleuse » terroriste⁵⁷), en Arabie Séoudite, ou ailleurs, aux fins d'en dissimuler les vrais buts : contrôler les régions les plus riches du monde en hydrocarbures, et renverser tout pouvoir qui s'élèverait contre une purification ethnique accrue en Palestine ?

Dans de nombreuses régions du globe, les attaques du 11 septembre ont entraîné un regain d'engouement pour la surveillance et l'enfermement policiers ainsi qu'une extension des budgets militaires, qui, en temps de

⁵⁶ Gail Sheey, « Who's In Charge Here », 22 juillet 2004.

⁵⁷ www.msnbc.msn.com/id/3990021.

paix, est proprement ridicule, mais peut se comprendre sous la menace des Etats-Unis. A eux seuls, les Etats-Unis dépensent chaque année 500 milliards de dollars pour l'armée, et, détiennent, en juin 2004, près de dix mille prisonniers en dehors de leur territoire. Quels sont les précédents historiques à ce cas de figure ? Quant aux citoyens états-uniens, leur liberté d'expression est progressivement rognée. L'appareil législatif du P.A.T.R.I.O.T. Act a permis au Département de la Justice de mettre au secret des suspects pendant six mois et au FBI de se livrer à des perquisitions à domicile et de se passer de l'avis des magistrats pour rassembler des données personnelles sur les étudiants, les lecteurs de bibliothèques ou les patients des centres de soins. Bien que les amendements 4 et 5 de la Constitution protègent l'anonymat des citoyens honnêtes contre les intrusions abusives de la police, la sécurité nationale autorise des empiètements nouveaux. Au nom du principe de prévention, des citoyens sont inscrits sur des listes de personnes interdites de vol (*no-fly lists*), à l'instar de Cat Stevens alias Yusuf Islam de l'association Small Acts of Kindness qui fut expulsé du territoire. Et, depuis le 31 octobre, lorsqu'on est mis en détention, il ne semble plus possible de s'entretenir seul avec son avocat sans voir les conversations avec celui-ci enregistrées ou surveillées⁵⁸. Rappelons que le P.A.T.R.I.O.T. Act a été voté quarante-cinq jours après le 11 septembre, et quelques jours après l'affaire mystérieuse des lettres à l'anthrax, au terme de trois semaines de débats. Beaucoup d'observateurs s'accordent donc pour dire que ce texte indigeste avait été préparé à l'avance et que les représentants qui l'ont entériné n'ont pas eu le temps de le lire en détail. Parfois, des dispositions liberticides ont été annulées par le Sénat, comme, en janvier 2003, le *Total Information Awareness*, mais certaines clauses sont réintroduites à la suite des recommandations de la commission Kean⁵⁹, et la bureaucratie engendrée a été maintenue avec des crédits cachés⁶⁰. Enfin, pour ce qui est de l'Europe, les attaques du 11 septembre auraient permis au FBI d'y avoir les mains plus libres⁶¹. L'intérêt de l'Europe en sort-il grandi lorsque l'on sait les opérations de déstabilisation et d'assassinat opérées par les services secrets états-uniens dans le monde depuis des décennies ?

26 novembre 2004

⁵⁸ Thierry Meyssan, *L'effroyable imposture*, pp.98-99.

www.aclu.org/SafeandFree/SafeandFree.cfm?ID=12126&c=207.

⁵⁹ www.911review.org/Wiki/PatriotAct2.shtml.

⁶⁰ Des membres de la D.A.R.P.A. chargés de surveiller les transactions financières, les relevés téléphoniques, les déplacements et même les données de santé de tout utilisateur de carte de crédit, arborent nonchalamment leurs badges en allant au restaurant www.capitolhillblue.com/artman/publish/article_4648.shtml.

⁶¹ En France, avec l'adoption de la loi sur la sécurité quotidienne et de la loi Perben II, les « fédéraux » ont obtenu l'assurance de l'irresponsabilité de leurs agents (Meyssan, *op.cit*, p.100). Et « La France autorise l'action des services US sur son territoire », 8 mars 2004, www.reseautoltaire.net/article12786.html.

PREMIÈRE PARTIE
L'EXPLICATION BEN LADEN.
QUELLES SONT LES PREUVES ?

« On n'a pas besoin de débattre de son innocence ou de sa culpabilité. Il est coupable. Livrez-le ».

Georges. W. Bush aux taliban qui
réclamaient des preuves de la culpabilité
d'Oussama Ben Laden,

15 octobre 2001

(<http://www.lawyersagainsthewar.org/letters/lawlettertopm.html>).

Chapitre I

Des fondamentalistes invisibles ou trop visibles

Pas de revendication pendant trois ans.

Signalons rapidement qu'il y eut, assez mystérieusement, une fausse revendication palestinienne le 11 septembre ⁶² et allons à l'essentiel : pendant trois ans, M. Ben Laden, n'a jamais – jamais ! – revendiqué les attentats et a plusieurs fois répété n'y être pour rien. Ce n'est que quatre jours avant les élections présidentielles du 2 novembre 2004 qu'il apparut sur une vidéo qui avait été déposée au bureau local d'Islamabad d'Al-Jazeera – chaîne télévisée qui la diffusa partiellement – pour employer le nous pour parler de ceux qui avaient attaqué les Etats-Unis et pour reconnaître avoir collaboré avec Mohamed Atta (selon la traduction anglaise fournie par le site <http://english.aljazeera.net> ⁶³). La raison pour laquelle il aurait admis sa responsabilité nous paraît être sa volonté d'envoyer un message fort à l'opinion mondiale. Toutefois l'idée d'une fabrication vidéo totale n'est pas à exclure. Par exemple, il paraît étonnant que Ben Laden évoque qu'à un moment des compatriotes aient caressé l'idée que la visite du président Bush en 1991 eût eu pour conséquence de réformer le pouvoir saoudien... En dehors de ce détail, le contenu du message et la réaction des autorités, des médias et des candidats semble correspondre à une déclaration surprise authentique. Il ne semble pas que le but ait été d'avantager l'un des candidats par rapport à l'autre. Le personnage apparaissant comme étant Ben Laden lance certes une pique assez cinglante contre Georges Bush, resté écouter une histoire de chèvre dans une salle de classe ce qui aurait permis de retarder la défense aérienne, et l'on se demande s'il n'a pas été inspiré par des opposants internes à M. Bush. Mais le message n'a pas la moindre illusion sur les candidats, le vrai problème étant le système à moitié géré par des militaires, et à moitié par des fils de présidents, tous les bénéfices des guerres allant à des compagnies privées. A ce titre, il explique même que la Maison Blanche mène les Etats-Unis à la banqueroute comme le souhaite « Al Qaida ». Il prévient par ailleurs les candidats que si la

⁶² Trente-sept minutes après le 2^e crash, des personnes parlant au nom du Front Démocratique pour la Libération de la Palestine ont appelé la chaîne de télévision d'Abu Dhabi (Emirats Arabes Unis) pour revendiquer le crash des deux avions contre le World Trade Center. Plus tard, les vrais représentants ont nié toute implication (« Timetable of Terror », *The Independent*, 11/09/2001).

⁶³ "Full transcript of bin Ladin's speech", copié sur <http://cryptome.org/us-eu-gap.htm> en même temps que d'autres traductions et retranscriptions partielles, ou sur www.scoop.co.nz/mason/stories/WO0411/S00034.htm.

politique américaine reste agressive et implique toujours la destruction et l'assassinat de femmes et d'enfants innocents, et si la sécurité des populations musulmanes n'était pas assurée, celle des Etats-Uniens ne le serait pas non plus, quel que soit le candidat pour lequel ces derniers voteraient. Et il semble bien mettre en garde le futur candidat contre une prochaine campagne de mensonges et d'oppression. Bien entendu, sa réapparition risque d'avoir d'abord un effet inverse à celui escompté, et échauffera les esprits du futur président, au moins dans le court terme. Mais il ne s'adresse pas tant à l'élite américaine qu'au peuple américain, dont il sait qu'il ne s'éveillera que s'il craint de nouvelles victimes en son sein. Oussama Ben Laden a bien choisi le moment opportun pour employer pour la première fois l'arme politique d'une menace terroriste, après avoir indirectement reconnu être derrière les attaques du 11-septembre.

Car le 12 septembre 2001, il déclarait qu'elles avaient été commises par des « groupes terroristes américains ». Le 17 septembre, il niait à nouveau « catégoriquement » toute implication⁶⁴. Dans une interview parue dans le journal pakistanais *Ummat*, le 28 septembre 2001, il expliquait « à nouveau qu'il n'était pas impliqué », qu'il n'était pas hostile aux Etats-Unis mais au « système qui fait des autres nations des esclaves des Etats-Unis ou les force à hypothéquer leur liberté politique et économique. Ce système est entièrement sous le contrôle des juifs Américains, dont la priorité première est Israël et non les Etats-Unis ». La politique étrangère des Etats-Uniens est suffisante pour susciter sur elle « la colère de Dieu », mais, selon lui, il faudrait demander l'identité des auteurs des attaques au gouvernement secret qui se trouve à l'intérieur du gouvernement des Etats-Unis, et rechercher du côté de ceux qui, dans ce gouvernement, « travaillent pour d'autres Etats. Ou des personnes qui voudraient faire de ce siècle un siècle de confrontation entre l'Islam et le christianisme pour sauver leur civilisation, leur nation, leur pays, leur idéologie. Cela pourrait être n'importe qui, de la Russie à Israël, de l'Inde à la Serbie ». Sans oublier les services secrets américains qui réclament chaque année des budgets importants au Congrès⁶⁵. Le 7 octobre 2001, juste avant les attaques contre l'Afghanistan, et malgré les titres de dépêches trompeurs, il ne revendiqua

⁶⁴ "Bin Laden Denies Attacks as Taliban Talks Holy War", *Australian Broadcasting Corporation*, www.abcnet.au/news/2001/09/item20010917010639_1.htm. "Osama Bin Laden claims terrorist acts in USA were committed by some American terrorists groups", <http://english.pravda.ru/Accidents/2001/09/12/14910.html>.

⁶⁵ « The Al-Qa'idah Group Had Nothing to Do With the 11 Sept. Attacks », 10 octobre 2001 (www.khilafah.com/home/lographics/category.php?DocumentID=2392&TagID=2). Traduction française sur <http://ggb.0catch.com/ggb5.pdf> ou *Le Spectre du terrorisme - Déclarations, interviews, témoignages sur Oussama Ben Laden*, éditions Sfar, Paris (1 rue Cassini, 75014 Paris), 2001, pp. 83-91. www.ananova.com/news/story/sm_410936.html?menu=news.latestheadlines.

pas les attaques ni ne les loua, « mais loua les individus qui [les] avaient commis » de cette façon : « Quand Dieu a béni un de ces groupes de l'Islam, ils [autre version : l'avant-garde de l'islam] ont détruit l'Amérique (...) Je prie Dieu d'élever leur statut et de les bénir »⁶⁶. Au cours d'un entretien avec le journaliste Tayseer Allouni du 21 octobre, dont la retranscription est pour le moins suspecte, puisque c'est la seule interview citée par le chercheur tendancieux Rohan Gunaratna, et également la seule où M. Ben Laden prononce l'expression « organisation Al Qaïda », il affirme avoir incité au meurtre des Américains et des Juifs, mais ne dit pas avoir organisé les attentats⁶⁷. Le 7 novembre, il répondit à une question d'Hamid Mir sur l'identité musulmane des pirates en disant que les Américains eux-mêmes avaient diffusé une liste de suspects, et que « selon [ses] informations, ils étaient tous passagers » (on peut d'ailleurs se demander pourquoi on ne trouve aucun nom de passager musulman classé parmi les innocents). Il affirma par ailleurs n'avoir aucun lien avec les attaques⁶⁸. Le 26 décembre 2001, dans une cassette datant probablement de mi-décembre, Ben Laden, pâle et fantomatique, répéta qu'il est « inconcevable » que ses fidèles « s'en soient pris à des civils ». « Ceux qui ont commis les attaques étaient dix-neuf étudiants – que Dieu les accepte comme martyrs ». Ils ont « frappé le cœur de la force militaire la plus grande avec l'aide de Dieu » (il fallait au moins cela faute de relations au secrétariat à la Défense !)⁶⁹.

Un autre membre supposé d'« Al Qaïda » Abu Hafs, interrogé par Robert Fisk de *The Independent* et Yusef Al Shuli d'*Al Jazeera*, rendit la CIA et le FBI responsables, car ils auraient dû normalement déjouer des terroristes restés des années à l'intérieur des Etats-Unis. Bien que les attaques coïncidaient avec leurs intérêts, ils ne les avaient pas commises⁷⁰!

Le fait de ne rien revendiquer était-il une manière d'éviter des représailles ? Cela paraît peu probable.

1) Des indices montrent que s'il craignait les représailles, il n'aurait pas commis les attentats. Selon le « n°3 d'Al Qaïda », Khalid Sheikh Mohammed, prétendument capturé vivant et interrogé par les Etats-Uniens, une partie des chefs d'« Al Qaïda » – mais peut-être tous ? – exprimaient la crainte que les Etats-Unis ne répliquent militairement en cas de gros

⁶⁶ « Bin Laden praises Sept. 11 attacks », Jim Landers, <http://multimedia.belointeractive.com/attack/binladen/1007binladen.html>.
<http://september11news.com/OsamaSpeeches.htm> (USA today).

⁶⁷ http://religioscope.com/info/doc/djihad/ubl_int_1.html.

⁶⁸ « Osama claims he has nukes : If US uses N-arms it will get the same response », www.dawn.com/2001/11/10/top1.htm. Eric Laurent, *La face cachée du 11 septembre*, p.240.

⁶⁹ « Bin Laden defends terrorism vs. US », Donna Bryson, 27/12/2001, <http://multimedia.belointeractive.com/attack/binladen/1227binladentape.html>.

⁷⁰ Ewing2001, 911 *Encyclopedia*, « Abu Hafs ».

attentat, chose évidemment confirmée par la suite. Ceci dit, pourquoi ce prisonnier, si fier de revendiquer les attentats au nom d' « Al Qaïda », se mettrait-il soudainement à dévoiler les divisions au sein du mouvement ? Ce qui est rapporté de cette confession reflète-t-il le fait qu'« Al Qaïda » comportait des taupes à des échelons inférieurs ? Ben Laden était-il conscient des tentatives de manipulation par la CIA au sein même de son mouvement ? En tout cas, s'il voulait éviter le pire après les attentats, il est raisonnable de penser qu'il aurait évité de les commettre en premier lieu ⁷¹.

2) Il se peut qu'il ne craignait pas les représailles et les recherchait afin d'enclencher une spirale de violence. Des indices montrent qu'il savait, à la suite des menaces de l'envoyé Tom Simons contre les taliban, qu'une guerre était en préparation contre l'Afghanistan pour l'automne 2001 au cas où les taliban refuseraient de laisser passer un gazoduc du Turkménistan au Pakistan jusqu'à l'Océan Indien. A-t-il alors voulu frapper de manière préventive, comme le supposent certains ? Pour que quelques consciences états-uniennes y voient un acte de représailles vis-à-vis de l'ensemble de la politique états-unienne d'humiliation, d'oppression et de meurtre, et pas seulement vis-à-vis d'un seul pays ? Ne saute-t-il pas maintenant aux yeux du monde que les dirigeants des Etats-Unis se comportent en barbares (bombardant des locaux de la Croix Rouge et des mariages en Afghanistan, exterminant des villageois comme à Falloujah en Irak), sans véritable raison, contre un ennemi non déclaré qui tient plus du croquemitaine imaginaire ? N'est-il pas évident que les Etats-Unis maltraitent leurs prisonniers alors que les taliban ont convenablement traité des journalistes capturés comme Michel Peyrard, Aziz Zemouri, et l'anglaise Yvonne Ridley qui accuse les services britanniques d'avoir voulu sa mort en la faisant passer pour une espionne aux yeux de ses ravisseurs ?

Le 13 décembre 2001, les Etats-uniens avaient diffusé et traduit une cassette vidéo de M. Ben Laden prétendument filmée le 9 novembre. Pourquoi cela prit-il plus d'un mois ? Presque au même moment, le 22 décembre, Richard Reid le converti était accusé d'avoir voulu faire exploser le vol AA63 parti de Paris. Pourquoi tant de motifs d'incrimination de la nébuleuse « Al Qaïda » à ce moment précis ?

1) Parce que le 11 décembre, les Etats-Unis venaient de se retirer du traité anti-missiles balistiques, et qu'ils avaient testé, le lendemain, une explosion nucléaire souterraine au Nevada ?

2) Parce que la rumeur voulait que Ben Laden ait été enterré à Tora Bora vers le 15 décembre, un responsable afghan ayant même déclaré avoir

⁷¹ <http://9-11commission.gov>, « Outline of the 9/11 Plot », p.19.

vu sa dépouille mortelle ⁷², et qu'il était par conséquent impossible au cheikh de démentir la traduction nord-américaine ?

3) Parce que la seule preuve d'un lien entre les terroristes et « Al Qaïda » avait mal tourné ? Rappelons en effet l'affaire du transfert de 100 000 dollars sur le compte de Mohammed Atta. Quelqu'un avait identifié – on ne sait comment – le numéro de téléphone de la personne à l'origine du transfert à partir du Pakistan, le britannique Omar Saeed Sheikh – que certains considèrent comme un agent des services pakistanais, et qui était, comme par hasard, le suspect n°1 pour l'assassinat du journaliste Daniel Pearl et pour les actes de terrorisme au Kashmir. Et la presse indienne avait annoncé que M. Sheikh avait reçu ses ordres du chef des services pakistanais, le général Mahmud Ahmad (*Times of India* du 9 Octobre 2001). Or ce général s'était rendu à Washington le 4 septembre pour rencontrer le directeur de la CIA Georges Tenet, et le matin même du 11 septembre pour s'entretenir avec Bob Graham et Porter Goss, les congressistes membres des commissions du renseignement au Sénat et à la chambre des représentants. Ces derniers étaient déjà venus au Pakistan à la fin du mois d'août 2001 et devinrent plus tard responsables de la commission d'enquête officielle sur le 11-Septembre (alors même que M. Goss, maintenant directeur de la CIA, était peu enclin à arrêter M. Ben Laden suite aux renseignements donnés plusieurs années avant l'an 2001 par le membre du congrès Dana Rohrabacher ⁷³). On commençait donc à se demander si le général Ahmad n'avait pas reçu des ordres des Etats-Uniens pour financer une opération à l'intérieur de leur territoire. On pourrait aussi penser que les visites avaient eu pour but d'organiser les manœuvres prévues en Afghanistan, à commencer par l'assassinat sophistiqué du commandant Massoud. Quoiqu'il en soit, la visite de M. Ahmad ternissait l'image des Etats-Unis. Ce dernier fut donc renvoyé, et l'image des services pakistanais, purgés de leurs éléments dits fondamentalistes, en sortit redorée. Mais M. Ahmad ne fut jamais arrêté ni jugé, et refuse de répondre aux questions ⁷⁴.

Dans ce contexte, la vidéo-confession involontaire de M. Ben Laden était une piqure de rappel pour journalistes à nouveau alignés. Pourtant, la date de réalisation et le lieu où elle a été retrouvée ont été contestés, et ceux qui ont pris la peine de vérifier la traduction de la bande sonore – parfois

⁷² www.welfarestate.com/binladen/funeral, traduisant *Al-Wafd* (Egypte), 26 décembre 2001, vol. 15, n°4633.

⁷³ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Rohrabacher",
<http://news.globalfreepress.com/ewing/911SkepticsUnite.html>.

⁷⁴ <http://xymphora.blogspot.com>, September 30, 2002. "Mysterious September 11 Breakfast Meeting on Capitol Hill",
www.globalresearch.ca/articles/CHO308C.html. Chaïm Kupferberg, « There's Something About Omar : Truth, Lies and the legend of 9/11 », 21 octobre 2003,
<http://globalresearch.ca/articles/KUP310A.html>.
www.lidiotduvillage.com/article.php3?id_article=1789.

difficilement audible –, comme l'équipe du magazine allemand *Monitor*, ont noté que les traducteurs du Pentagone avaient modifié ou ajouté des morceaux de phrases à des passages importants ⁷⁵.

Et même dans d'autres passages, les révélations sont suspectes. Un premier exemple laisse penser que les traducteurs ont voulu renforcer la version officielle de l'effondrement des tours, désormais mise à mal : M. Ben Laden, qui aurait reçu une formation d'ingénieur civil, croyait qu'à lui seul « le carburant de l'avion ferait également fondre l'ossature de fer [ou d'acier selon les traductions] » des tours jumelles ⁷⁶... Autre exemple allant cette fois-ci à l'encontre de la version officielle : M. Ben Laden n'aurait parlé à son hôte séoudien que de deux groupes impliqués, « un groupe ne connaissant pas l'autre » ⁷⁷. On peut donc supposer que seuls deux groupes, et non quatre, étaient chargés d'envoyer des avions dans des cibles, à moins que ces groupes étaient censés réaliser des détournements classiques, et que Ben Laden fut surpris de voir qu'ils aient décidé de se suicider. Un de ces groupes a d'ailleurs peut-être échoué dans sa mission. Des histoires ont circulé à propos de deux « terroristes » qui n'avaient justement pas de lien apparent avec les autres, et qui ne seraient pas passés à l'acte. Il se serait agi des dénommés Ayub Ali Khan et Mohammed Jaweed Azmath, des Indiens qui étaient à bord du vol AA43 programmé au départ de Newark pour Los Angeles à 8h10, soit dix minutes après le vol UA93 au départ du même aéroport. On les avait interpellés le lendemain dans un train en possession de cutters, de faux papiers, de teinture pour les cheveux, et de 5000 \$ en cash. Qui les avait dénoncés ? Qui les avait payé ? Pourquoi sont-ils toujours sous les verrous ? Ben Laden avait-il prévu une opération-suicide comprenant seulement deux avions décollant de Newark, voire une simple opération de détournements classiques ? Pourquoi ne l'aurait-il pas reconnu lors de ses entretiens ? Craignait-il qu'on lui mette tout sur le dos ? Voulait-il laisser les Etats-Uniens s'exciter tous seuls et passer aux yeux du monde pour des néandertaliens industrialisés, à l'image de Tony Blair qui avançait dans un texte tentant d'impliquer Ben Laden, qu'aucun élément avancé contre lui ne tiendrait devant une cour, mais martelait quand même que seule l'organisation « Al Qaïda » avait les motivations et les capacités de perpétrer cet attentat ? M. Ben Laden voulait-il éviter une revendication rapide afin de protéger d'éventuels complices ? Et s'il avait eu des complices à l'intérieur même des Etats-Unis, par exemple des militaires opposés à la mainmise du pouvoir par des financiers, pourquoi n'a-t-il pas fait une critique de fond de la corruption du pouvoir américain actuel avant sa déclaration diffusée le 29 octobre 2004 ?

⁷⁵ Eric Laurent, *La face cachée du 11 septembre*, pp.244-7.

⁷⁶ Yosri Fouda et Nick Fielding, *Les cerveaux du terrorisme*, septembre 2003, Editions du Rocher, p.197.

⁷⁷ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

Un témoignage manipulé : *Les cerveaux du terrorisme*.

En septembre 2003, une pièce saugrenue fut versée au dossier : *Les cerveaux du terrorisme, rencontre avec Ramzi Binalchibh et Khalid Cheikh Mohammed, numéro 3 d'Al Qaïda* (Editions du Rocher), par Yosri Fouda, journaliste à Al-Djazira et Nick Fielding, journaliste au *Sunday Times*. Les auteurs considèrent qu'avant leurs découvertes, « en l'absence d'une revendication véritable des attentats, les arguments fusaient de tous côtés », « les preuves concrètes recevables par un tribunal manquaient toujours ». Pour autant, les informations qu'ils fournissent – émanant essentiellement d'agences à la solde du pouvoir U.S. et noyées dans un fatras pas possible – sont-elles crédibles ? Après tout, la seule trace que M. Fouda est en mesure de fournir de la tenue de ses entretiens avec lesdits « cerveaux » serait une bande audio envoyée tardivement par ces derniers et ne contenant que les propos tenus par l'un d'entre eux, avec une voix modifiée (p.230). Passons sur le fait étonnant que l'un des interviewés aurait dit « je suis le chef du comité militaire d'Al Qaïda » (p.47). En effet, même s'il n'y a pas d'enregistrement de ces paroles, même si l'organisation se réfère habituellement par « l'Armée Islamique pour la Libération des Lieux Saints », et non par « Al Qaïda », invention occidentale ⁷⁸, imaginons que le journaliste n'a pas modifié les propos et que ce n°3 a répondu en utilisant cette expression pour plaire au journaliste. Ce qui soulève un sourcil est d'abord la séquence des événements – sans parler des erreurs dans les années de faits connus. M. Fouda, journaliste vedette basé à Londres et non sur place, et qui plus est pas particulièrement sympathisant des mouvements islamistes ⁷⁹ – comme du reste sa chaîne de télévision, basée au Qatar et financée par un émir pro-états-unien – aurait été contacté dès avril 2002 par fax pour réaliser un projet de documentaire au moment de l'anniversaire du 11 septembre. Le 8 septembre, dans le *Sunday Times*, M. Fouda publia le récit de sa rencontre de deux jours à Karachi au Pakistan avec ceux qu'il croyait être Ramzi Binalchibh et Khalid Cheikh Mohammed. Bizarrement, les personnes nommées dans l'article furent attaquées le 11 septembre 2002 (!) avec ou sans la supervision du FBI. Les services pakistanais auraient arrêté puis identifié M. Binalchibh selon un croquis et auraient d'abord cru avoir également arrêté M. Mohammed. Et encore, il n'est pas sûr que le vrai M. Binalchibh ait été arrêté puisque les images le montrent les yeux bandés, que la morgue avait été interdite à tout regard indiscret, et que le suspect ne cessait de donner pour nom Abdullah ⁸⁰. M. Fouda omet aussi de dire que les services pakistanais s'étaient d'abord vantés d'avoir tué M. Mohammed,

⁷⁸ « War of the Worlds », *The Guardian*, 24/8/2002.

<http://books.guardian.co.uk/review/story/0,12084,779530,00.html>.

⁷⁹ *Les cerveaux du terrorisme*, 2003, p.35.

⁸⁰ *Les cerveaux du terrorisme*, 2003, pp.19-20. « Operation Holy Tuesday », 27 October 2003, www.spiegel.de/spiegel/english/0,1518,271523,00.html.

et préfère se souvenir de son arrestation bruyamment médiatisée, mais peu documentée en images, non loin d'une base de l'armée pakistanaise, le 1^{er} mars 2003, juste avant un vote de l'ONU sur l'invasion en Irak alors qu'on accusait M. Bush de détourner son attention de la lutte contre le terrorisme...⁸¹ Certains observateurs noteront que l'arrestation eut lieu quelques jours après un échange téléphonique entre les présidents Bush et Musharaff, comme lors du meurtre « mis en scène » (selon *Asia Times*) d'un autre dirigeant supposé d'« Al Qaïda », Amjad Farooqi, en septembre 2004, quatre jours après une rencontre entre les deux hommes⁸². Les mauvais esprits diront que ces enlèvements et ces meurtres se commandent comme des pizzas... De plus, les identités de certains lieutenants d'« Al Qaïda » ont été mises en doute, comme celle d'Abu Zoubeida arrêté en mars 2002⁸³. Et aujourd'hui encore, les doutes quant à l'identité des personnes arrêtées en septembre 2002 subsistent, les autorités états-uniennes n'ayant jamais ouvert de procès public ni fourni de confession complète des prisonniers ou autorisé ces personnes à témoigner lors des procès de MM. Moussaoui et Motassadeq. Même Human Rights Watch finit par se préoccuper de ces « détenus fantômes » en octobre 2004⁸⁴. M. Fouda reconnaîtra-t-il un jour le visage des dénommés Binalshibh et Mohammed et découvrira-t-il qu'il a été mené en bateau durant deux jours par des comédiens ? En tout cas, trois jours après la publication de son article, les « cerveaux » présumés n'étaient plus libres pour commenter le récit de M. Fouda. D'ailleurs, après la diffusion, le 11 septembre 2002, de son documentaire contenant la voix modifiée de M. Binalchibh, un site réputé parler au nom des membres d'« Al Qaïda », www.jihad.net, mit le journaliste « au défi de prouver qu'il a[vait] interviewé directement » ses frères⁸⁵ !

Par ailleurs, l'entrevue contient des détails étranges :

1) Dans le projet de documentaire que les « cerveaux » avaient envoyé par fax, certains sujets insistaient lourdement sur la responsabilité ou le bellicisme d'« Al Qaïda » et appelaient presque tacitement à une réaction guerrière occidentale : « Les analystes politiques et les experts militaires considèrent-ils le 11 septembre comme une action militaire en termes d'objectifs et de synchronisation à la lumière des avertissement répétés qui l'ont précédée et particulièrement dans la mesure où la guerre avait été précédemment déclarée par Ben Laden ? ». « Pourquoi un si grand nombre d'analystes politiques et militaires et d'experts en sécurité a-t-il été

⁸¹ <http://xymphora.blogspot.com>, March 2003.

⁸² http://atimes.com/atimes/South_Asia/FI28Df04.html.

⁸³ Ewing2001, 911 *Encyclopedia*, "Zubayda".

⁸⁴ www.hrw.org/background/usa/use1004.

⁸⁵ Yosri Fouda et Nick Fielding, *Les cerveaux du terrorisme*, septembre 2003, Editions du Rocher, p.237.

incapable de s'apercevoir plus tôt que c'était bien Al-Qaïda qui était derrière les opérations du 11 septembre ? ».

2) Ce n'est qu'une fois que M. Fouda fût arrivé dans leur cache à Karachi qu'on pensa à lui retirer la carte de son portable de peur d'être repérés (p.45).

3) Les « cerveaux » étaient en train de préparer mille attentats en avril, or rien ne survint avant leur arrestation en septembre. De la même manière, d'après la commission Kean, M. Ben Laden aurait souhaité une attaque contre les Etats-Unis dès la moitié de l'année 2000, après la visite controversée d'Ariel Sharon sur des lieux saints de l'islam à Jérusalem, et punir alors les Etats-Unis pour leur soutien à Israël. Il aurait demandé à Khalid Sheikh Mohammed de précipiter les avions contre le sol, sans même viser de cible spécifique, mais ce dernier aurait rétorqué que cela demandait plus d'entraînement ! Vraiment ? De toute façon il n'y eut pas d'autre action d'organisée ⁸⁶.

4) « Binalchibh » donna à M. Fouda ce qu'il présenta comme des documents importants non encore diffusés sur Al-Djazira (le testament d'Al-Haznawi et des images de combat), alors qu'ils l'avaient déjà été. Et il insistait particulièrement pour que ces images soient diffusées en France – par volonté de recruter les arabes de France ou d'effrayer les Français (p.175) ?

5) Sur dix-neuf vidéos des dernières volontés des pirates, seules deux auraient été diffusées par « Al Qaïda » via Al-Djazira en juin et septembre 2002 (celles d'Al-Haznawi et d'Al-Omari, deux pirates particulièrement discrets, l'identité du deuxième semblant d'ailleurs volée) et les « cerveaux » refusèrent de montrer à M. Fouda la vidéo de M. Atta.

6) Une fois dans les avions, les terroristes du 11 septembre se seraient mutuellement tenus informés pour coordonner les attaques (mais on ne sait par quel biais et l'honnêteté oblige à constater que les quatre attaques n'étaient pas coordonnées).

7) Un des cerveaux se trouvait encore dans la région de Karachi lorsqu'il aurait été arrêté. ⁸⁷

En octobre 2003, des journalistes du *Spiegel* avaient obtenus des renseignements de la part d'experts en contre-espionnage des Etats-Unis qui avaient interrogé les prisonniers après avoir « enlevé leurs gants d'enfants ». Tout en recommandant l'ouvrage de M. Fouda, dont les renseignements les leurs, les Allemands ajoutaient des détails qui en étaient absents :

⁸⁶ <http://9-11commission.gov>, « Outline of the 9/11 Plot », pp.16, 18.

⁸⁷ Yosri Fouda et Nick Fielding, *Les cerveaux du terrorisme*, septembre 2003, pp.10, 26-7, 45, 175, 208, 230, 233, dernière photo des pages centrales.

1) les pirates auraient baptisé leur opération « Porsche 911 » avant même d'en avoir fixé la date.

2) M. Atta aurait rencontré Ramzi Binalchibh en Espagne en juillet 2001 – escapade au sujet de laquelle Binalchibh n'avait rien voulu révéler à M. Fouda – et lui aurait demandé des bijoux brillants pour retourner plus facilement aux Etats-Unis sous l'apparence d'un riche Arabe. On sait par ailleurs qu'il avait déjà passé plusieurs fois la frontière, mais que son visa de novice en pilotage n'était plus en règle, et il fut en effet interrogé cinquante-sept minutes par un inspecteur qui finit par lui accorder un visa de touriste provisoire. L'utilisation de bijoux avait donc des raisons de lui servir, mais ce détail est néanmoins incongru. Pourquoi ne pas avoir acheté lui-même des bijoux en toc ? L'histoire semble avoir été inspirée d'un témoignage antérieur qui décrivait M. Atta ou un ami à lui comme un mafieux portant des bijoux, une grosse montre et une croix. Remarquons que ce qui semble être le fruit du raisonnement des interrogateurs états-uniens n'explique pas pourquoi les pirates auraient continué de porter des bijoux en Floride.

3) Le *Spiegel* ajoutait que M. Atta et ses hommes auraient constaté l'absence de fermeture des cockpits peu après le décollage. Mais il y a deux problèmes : ceci contredit les règles de l'Administration Fédérale de l'Aviation, et ce n'est pas la même histoire que dans le livre, où l'on peut lire que selon M. Binalshibh les pirates avaient prévu de « forcer » l'ouverture des cockpits – sans qu'on ne sache comment – au cours des quinze premières minutes de vol. Rappelons d'ailleurs que selon le scénario officiel, les pirates ont fait irruption dans les cockpits, pour chaque avion, une dizaine de minutes, quatorze, trente, et enfin quarante-cinq minutes après le décollage⁸⁸.

Tout laisse donc penser que M. Fouda a été accueilli au Pakistan par une branche factice d'« Al Qaïda » organisée par la CIA, par les services secrets pakistanais ou par d'autres services, ayant envoyé des pirates arabes aux Etats-Unis se former au pilotage sur des petits avions pour des raisons inconnues. Il est aussi envisageable que le journaliste ait été accueilli par des fondamentalistes se disant bizarrement membres d'« Al Qaïda » – un terme non utilisé par les vrais dirigeants de l'Armée Islamique pour la Libération des Lieux Saints – et qui voulaient assumer maladroitement la responsabilité du 11-septembre qu'ils considéraient comme leur « heure de gloire ».

En définitive, le procès de M. Ben Laden et de ses prétendus comparses n'a été qu'un médiocre procès médiatique. Pourquoi les Etats-Unis n'ont-ils jamais jugé MM. Binalchibh et Cheikh Mohammed publiquement – pour peu qu'ils aient jamais été détenus ? Parce qu'ils ne sont plus gardés au

⁸⁸ www.spiegel.de/spiegel/english/0,1518,271523,00.html.
www.madcowprod.com/index23a.html. *Les cerveaux du terrorisme*, pp.202, 213.

secret mais sont morts ? Parce qu'ils n'avaient pas été réellement identifiés par Yosri Fouda, comme annoncé sur www.jihad.net ? Pourquoi n'a-t-on pas jugé M. Ben Laden *in absentia* ? Parce que cela dévoilerait le fonds des choses et qu'il n'existe toujours pas la moindre preuve contre le nouveau Diable incarné ?

Des suspects absents des listes de passagers mais identifiés très rapidement.

Les noms des pirates ne sont jamais apparus nominativement, d'après leurs numéros de place, sur des listes de passagers ou sur des archives de l'administration fédérale de l'aviation. Il est généralement allégué que leurs noms furent retirés des listes pour ne pas entraver l'enquête. Dans ce cas, pourquoi les avoir nommés trois jours après ? Et puisque le FBI reconnaît qu'ils ont pu utiliser de faux noms, pourquoi ne pas avoir dévoilé ces noms d'emprunt ? Pourquoi ces noms n'ont-ils pas été changés à ce jour ?

Une liste de suspects non corrigée.

La façon dont le FBI aurait identifié tous les terroristes au bout de trois jours est pour le moins stupéfiante. Les appels donnés depuis les avions auraient permis de préciser les numéros de place de pirates. Par ailleurs on aurait retrouvé des traces d'identité à proximité des crashes, dans les rues, dans des voitures laissées dans des parkings. Comment a-t-on identifié si rapidement les véhicules suspects ? Les parkings d'aéroport de Boston Logan et de Washington Dulles sont-ils tous munis de vidéos pour filmer les conducteurs ? Ou y a-t-on orienté les policiers ? De plus, des sources indiennes datant d'avril 2002 précisent que des écoutes effectuées par les services de renseignement indiens auraient aidé à identifier les pirates. Que viennent faire les Indiens dans cette affaire ? Ont-ils reçu de l'aide d'autres services ? On le voit, les listes de passagers semblent avoir très peu servi. L'essentiel a reposé sur des traces miraculeuses et sur une reconstitution des faits et gestes des pirates avant le 11 septembre fondée sur des témoignages subjectifs et quelques dossiers policiers. Des agents du FBI comme Aukai Collins ou Colleen Rowley à Phoenix se sont souvenus d'avoir été sur la trace d'Arabes en train de suivre des cours de pilotage avant d'être bloqués dans leurs enquêtes, sans raison. Ne fallait-il pas déranger des personnes qui étaient en réalité des agents, des militaires étrangers ou des trafiquants de drogue usant de fausses identités ? L'agent Robert Wright estime que le FBI cherchait simplement à savoir qui arrêter au moment où les attaques surviendraient. L'avocat David Schippers allait plus loin en affirmant dès le 13 septembre 2001 que des agents connaissaient le nom des terroristes, les

dates et les cibles des attaques⁸⁹. Le fait que des identités auraient été connues des bas échelons du FBI mais que rien n'a été fait laisse penser que les échelons supérieurs étaient soit totalement indifférents à leurs responsabilités, soit connaissaient la véritable identité des suspects et savaient qu'il n'y avait rien à craindre d'eux et qu'il n'était pas question d'y toucher. On sait par ailleurs que des agents du Mossad surveillaient, sur le territoire des Etats-Unis, un certain nombre d'arabes censés financer des mouvements dits terroristes et qu'ils habitaient non loin de certains de nos suspects (à 3389 Sheridan St., Hollywood, en Floride, tandis que Mohammed Atta habitait au 4220 Sheridan⁹⁰). Le Mossad a-t-il correctement coopéré avec le FBI ou n'en a-t-il rien dit parce que ces « Arabes » au train de vie confortable étaient ses revendeurs d'ecstasy ?

Quoi qu'il en fût, le FBI resta toujours prudent sur la véritable identité des malfaiteurs. Le 15 septembre, il estimait que les dix-neuf suspects arabes avaient très bien pu utiliser des pseudonymes (*The Guardian*, 15 sept. 2001). Son directeur effectif depuis le 4 septembre 2001, Robert Mueller, déclarait vers le 20 septembre que les pirates avaient pu avoir volé l'identité d'autres personnes. Et le même jour, le *London Times* écrivait que « des enquêteurs étudi[ai]ent la possibilité que le commando suicide entier était composé d'imposteurs »⁹¹. Nul doute qu'une opération suicide de cette ampleur ou une opération de mise en scène de faux terroristes nécessitait la plus grande discrétion et donc des identités d'emprunt. L'imbroglio semblait donc énorme. Et pourtant, seuls quelques noms de pirates furent changés :

- les dénommés Adnan et Amer Bukhari disparurent du vol AA 77. Il faut dire que le premier était mort un an exactement auparavant dans une collision entre deux avions⁹².

- le nom d'Amer Kamfar, ou Taiybkamfar, un pilote séoudien venu s'entraîner en Floride, fut retiré d'une liste de passagers du vol AA 11 après qu'il ait été su qu'il était retourné en Arabie Séoudite le 11 septembre.

- le nom du supposé pilote kamikaze du vol détruit au Pentagone aurait d'abord été Khalid Al-Mihdhar. Puis, une fois que la presse arabe l'eût retrouvé vivant, le pilote désigné fut Hani Hanjour, un étudiant qui parlait très mal l'anglais et dont les instructeurs ne croyaient pas qu'il ait réellement obtenu un permis de pilotage⁹³ (en juillet 2004, la commission

⁸⁹ David Griffin, *The New Pearl Harbor*, pp.83-4.

⁹⁰ Ou inversement selon E. Laurent, *La face cachée du 11 septembre*, p.165.

⁹¹ « Expert : Hijackers Likely Skilled With Fake IDs », www.cnn.com/2001/US/09/21/inv.id.theft. « FBI probes Hijackers' identities », <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/americas/1553754.stm>. www.islam-online.net/English/News/2001-09/21/article12.shtml. Griffin, *op. cit.*, p.87.

⁹² <http://www.the-movement.com/Hijackers/bukhari.htm>.

⁹³ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>, « January 2001 ».

Kean/Hamilton allait expliquer qu'Al-Mihdhar ne parlait pas un mot d'anglais et ne pouvait donc devenir un bon pilote ⁹⁴).

- Abdul Rahman (Said) al-Omari fut renommé en Abdulaziz Alomari. Le 17 septembre, des fonctionnaires des Etats-Unis en vinrent à s'excuser d'avoir faussement accusé Abdul Rahman (Said) al-Omari, pilote à la Saudi Airlines reparti en Arabie Séoudite au début du mois de septembre après un an de formation en école de pilotage ⁹⁵. Il vivait aussi à Vero Beach près d'autres personnes dont le FBI a fini par retirer les noms (Adnan Bukhari et Amer Kamfar), ce qui laisse penser que plusieurs d'identités furent dérobées à cet endroit ⁹⁶.

Puis, au bout de quelques jours, le FBI s'en tint à sa liste. Celle diffusée le 27 septembre 2001 est toujours d'actualité en septembre 2004 et précise que « des tentatives pour confirmer la véritable identité de ces individus sont toujours en cours » ⁹⁷! Et, en effet, des doutes subsistent. Eric Laurent relève à bon droit les anomalies ou les improbabilités suivantes : quatre titulaires de brevets de pilotage se retrouvent dans un même avion (le vol AA 11), huit pirates n'ont ni origine ni date de naissance, il existe trois Al Shehri dont deux qui habitaient la même adresse, deux Al Hazmi qui habitaient la même adresse, et trois Alghamdi ⁹⁸.

Le nouvel Alomari, prénommé Abdulaziz ou Abdelaziz semble être un autre nom emprunté. Un homonyme serait ingénieur de Saudi Telecoms à Riyad et se serait fait voler son passeport en 1995 à Denver ; un autre serait pilote à la Saudi Arabian Airlines. Said Hussein Gharamallah al-Ghamdi fut saisi par la vision de sa tête de « terroriste » à la télévision alors qu'il se trouvait en Tunisie. CNN avait publié sa photo tandis que le FBI avait publié, avec son nom, la photo d'un autre. L'intéressé travaillait depuis deux mois pour Tunis Air et était trop jeune pour correspondre au Saeed Alghamdi décrit comme vivant aux Etats-Unis depuis 1988. Le plus étonnant est que la personne se faisant passer pour M. Alghamdi s'était entraînée dans une école en langues étrangères pour militaires, le Defense Language Institute de la Lackland Air Force Base à Monterey (d'où sont sortis les traducteurs controversés de la vidéo de M. Ben Laden, et dont le vice directeur des affaires étudiantes, Steve Butler, déclara en mai 2002, que M. Bush avait laissé faire les attaques parce qu'il avait besoin d'Oussama

⁹⁴ <http://911review.org/attack/flights/f77.html>. Le rapport n°16 de la commission Kean/Hamilton reconnaît lui-même que M. Hanjour avait obtenu un certificat de pilote commercial en 1999 mais qu'au début de l'année 2001 ses instructeurs avaient été « frappés » par la faiblesse de ses performances sur simulateur de 737 et l'avaient encouragé à arrêter (« Outline of the 9/11 Plot », pp.6-7, 14).

⁹⁵ www.islam-online.net/English/News/2001-09/17/article11.shtml.

⁹⁶ www.sptimes.com/News/091501/Worldandnation/Names_of_hijackers.shtml.

⁹⁷ <http://fbi.gov/presserel/presserel01/092701hpic.htm>.

⁹⁸ Eric Laurent, *La face cachée du 11 septembre*, pp.73-74.

comme son papa avait besoin de Saddam⁹⁹). On peut aussi se demander si quelqu'un a pris l'identité de Mohammed Atta tant son attitude semble avoir changé aux Etats-Unis : peut-être un voleur, ou quelqu'un à qui M. Atta avait vendu son vieux passeport tout en le déclarant volé pour dissimuler son séjour passé en Afghanistan. Et puis, qui se cachait derrière le nom de Waleed Alsheri – fils du diplomate Ahmed Alshehri – dont le passeport avait été volé et qui avait voulu poursuivre CNN en justice pour l'avoir présenté comme un criminel ? L'hypothèse d'un Waleed Alshehri d'une autre famille ayant aussi un frère appelé Wail paraît avoir été montée par les Séoudiens eux-mêmes comme un moyen supplémentaire de protéger le fils du diplomate. Signalons pour finir que la liste des anomalies est assez longue et qu'il est possible que neuf des kamikazes désignés auraient été retrouvés en vie, même si nous n'avons pas jaugé la valeur de toutes les contre-propagandes¹⁰⁰.

Certains commentateurs se demandent si une partie des supposés pirates, qui semblent avoir tous été surveillés par la CIA ou le FBI¹⁰¹, n'étaient pas, en réalité, des mercenaires liés au trafic de drogue, un peu comme les mercenaires de la CIA des affaires des Contras, de l'assassinat de J.F. Kennedy, ou des commandos anti-Castro. N'avaient-ils pas leurs entrées dans des écoles de pilotage de l'armée US (Pensacola Naval Air Station, Lackland Air Force Base, Brooks Air Force Base, Maxwell/Gunter Air Force Base à Montgomery), dans une école d'aviation connectée à la CIA (Huffman Aviation, liée à Britannia Aviation, liée à Caribe Air, une compagnie connue pour avoir trempé dans des opérations de trafic de drogue) dirigée par un gérant louche (Ruddi Deckers, suspecté de fraude, ayant survécu à un crash d'hélicoptère en janvier 2003) ? Cinq personnes formées à cette dernière école seraient Mohammed Atta (également formé à l'école internationale des officiers de la base de Maxwell dans l'Alabama), Turki M. Almasri, Kamran Hussein, Ahmad Badri et Marwaan Shemisi. Ont-ils aussi été formés à Fort Benning comme hommes de main des Etats-Unis en Amérique Latine ? Pourquoi, selon Larry Johnson, ancien vice directeur du contre-espionnage, Mohammed Atta, Marwan Al-Shehi et Zaccarias Moussaoui ont-ils logé dans le même hôtel où aurait été planifié l'attentat à la bombe d'Oklahoma City en 1995, et semblent être passés par les mêmes endroits que la personne qui aurait aidé Timothy McVeigh, Hussain Hashim Alhussaini ? Pourquoi Abdulaziz Al Omari, formé à l'école médicale aérospatiale de la base de Brooks dans le Texas, et Saeed

⁹⁹ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Butler".

¹⁰⁰ Ewing2001 : http://globalfreepress.com/ewing2001/911_Encyclopedia.pdf, rubriques *Passenger List*, *Hijackers Alive*, *Alghamdi*, etc. <http://welfarestate.com/911>. www.islam-online.net/English/News/2001-09/21/article12.shtml.

¹⁰¹ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Tracking all Hijackers", <http://news.globalfreepress.com/ewing/911SkepticsUnite.html>.

Alghamdi, formé à l'institut d'apprentissage des langues pour officiers de Monterrey sont-ils des noms usurpés ? Des militaires de la garde nationale saoudienne formés secrètement aux Etats-Unis auraient-ils volé les passeports d'autres Saoudiens pour passer inaperçus ? Des espions israéliens que l'on sait avoir infiltré des bases de l'armée auraient-ils volé l'identité d'officiers saoudiens pour les utiliser ou les vendre ? Pourquoi le juge Royce Lamberth aurait-il bloqué vingt fois des demandes d'écoutes concernant vingt suspects liés à « Al Qaïda » au sujet des explosions de 1998 en Afrique, et est-il soupçonné après le 11-septembre par la journaliste Barbara Honegger d'avoir agi « avec et au nom de terroristes » ¹⁰² ?

Pourquoi être venus se former aux Etats-Unis ?

Etudions les raisons pour lesquelles le Front Islamique de M. Ben Laden aurait choisi de former de futurs terroristes aux Etats-Unis. Selon la commission Kean, les suspects auraient d'abord voulu s'entraîner dans des écoles de pilotage européennes puis auraient préféré les Etats-Unis où la chose était « moins chère et plus rapide ». Mais pourquoi se jeter dans la gueule du loup ? Pourquoi ne pas rester s'entraîner en Arabie Séoudite ? Ou en Malaisie comme l'aurait fait M. Moussaoui en septembre 2000 ? Savaient-ils que les dirigeants du FBI les laisseraient tranquilles ¹⁰³ ? Une version d'extraits de confessions livrés par les Etats-Uniens à des journalistes du *Spiegel* est que les formateurs hollandais d'Apeldoorn ont convaincu M. Binalchibh (Binalshibh) d'aller se former aux Etats-Unis, si c'était là qu'il projetait d'aller vivre, d'autant qu'il recevrait une meilleure formation. Question : qu'est-ce qui a annihilé leur sens du commerce ¹⁰⁴ ?

¹⁰² <http://xymphora.blogspot.com>, 8/12/2002 et 21/11/2002 renvoyant notamment à « Terror Flight School Owner Implicated in 'Protected' Drug Trafficking Ring ». Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Oklahoma Bombing-911 Ties". Le procureur Stanley Hilton, ancien conseiller de Bob Dole, qui a lancé une poursuite judiciaire contre dix membres de l'administration, a un témoin qui affirme que son ancien mari faisait partie de l'équipe des prétendus terroristes et l'avait re-contacté après le 11-septembre. Selon elle, tous ces gens étaient des agents doubles actifs depuis dix/quinze ans, y compris à Oklahoma City, et étaient plus portés sur *Playboy* que sur le *Coran* (« Alex Jones Interviews Stanley Hilton », March 11, 2003, www.prisonplanet.com/jones_report_031403_hilton.html). Sur le juge Lamberth, voir Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Honegger", "Huffman", citant souvent M. Hopsicker de <http://madcowprod.com>, un enquêteur apprécié par M. Meyssan.

¹⁰³ <http://9-11commission.gov>, « Outline of the 9/11 Plot », pp.4.

¹⁰⁴ « Operation Holy Tuesday », 27 October 2003, www.spiegel.de/spiegel/english/0,1518,271523,00.html.

Des faits et gestes par trop voyants voir carrément louches.

Les sites suivants contiennent des synthèses des données médiatiques et officielles avec de nombreuses références : <http://www.freerepublic.com/focus/news/683026/posts> (« Annotated Timeline of the 9/11 Hijackers For Researchers », chronologie par un proche du parti républicain) et <http://cooperativeresearch.org> (avec une chronologie complète mise à jour régulièrement). L'ouvrage *Les cerveaux du terrorisme* de Yosri Fouda et Nick Fielding, et le rapport n°16 de la commission Kean (« Outline of the 9/11 Plot ») sont des condensés d'informations émanant essentiellement d'agences de renseignements mais manquant d'indications de lieux et de dates et presque toujours impossibles à vérifier.

On sait a posteriori qu'un certain nombre de ces pirates ou de personnes qui ont emprunté leur identité, étaient surveillés ou protégés par les hautes sphères du FBI. Nawaf Al-Hazmi et Khalid Al-Mihdhar étaient connus pour avoir participé à une réunion d'Al Qaïda en janvier 2000 en Malaisie. Ils étaient parvenus à rentrer aux Etats-Unis dix jours plus tard avec des visas apparemment obtenus en avril 1999. En avril 2000, ils prenaient des cours de pilotage et un instructeur du Sorbis Flying Club de San Diego trouvait curieux qu'Al-Mihdhar s'intéressât surtout à piloter de gros avions. En juin 2001, le visa d'Al-Mihdhar fut renouvelé alors qu'il était lié à un coupable potentiel du bombardement du navire USS Cole au Yémen. Les deux personnes étaient par ailleurs repérées par un informateur du FBI, Abdussattar Shaikh, qui les avait aidés à se loger. Mais le Bureau Fédéral ne commença à les rechercher que le 21 ou le 23 août et ne demanda l'aide du bureau de San Diego qu'un ou deux jours avant ou après le 11 septembre. De plus, il n'aurait pas effectué de recherches par carte visa, permis de conduire, ou dans l'annuaire de San Diego, où Alhazmi apparaissait en toutes lettres. Les deux comparses n'auraient été ajoutés à une liste de surveillance des Services d'Immigration et de Naturalisation que le 24 août 2001. Il s'en serait donc fallu d'un cheveu pour qu'ils puissent être arrêtés. La faute à quoi ? A un problème de communication entre la CIA et le FBI... Tout ceci rappelle évidemment l'histoire du responsable présumé du bombardement du World Trade Center en 1993, Sheikh Abdel Omar Rahman, qui avait reçu un visa sponsorisé par la CIA, du temps où Dick Cheney était secrétaire à la Défense. Quant au supposé pilote Hani Hanjour (Hanjoor en anglais), il était surveillé par l'agent Aukai Collins (auteur du livre *My Jihad*). Enfin, au moins cinq pirates ont suivi des formations de pilotage dans des bases de l'U.S. Air Force, dont trois à la Pensacola Naval Air Station de Floride, le « berceau de l'aviation de la Navy », à savoir Saeed Alghamdi, Ahmad Alnami et Ahmed Alghamdi, le premier ayant

également travaillé à la Tyndall Air Force Base près de Tallahassee en Floride¹⁰⁵.

Le récit des allées et venues des pirates supposés à l'intérieur des Etats-Unis jusqu'au 11 septembre est généralement étrange. Il existerait des témoignages contradictoires sur les lieux où ils résidaient (Portland ou Miami, Floride ou Dubaï, Beyrouth ou Brooklyn, Hamburg ou Floride, Virginie ou Tchécoslovaquie ?). Du reste, n'aurait-il pas été plus simple, plus discret et de moindre frais d'entraîner des pilotes en dehors des Etats-Unis ? A moins qu'il fallait qu'il s'y trouve des gens dangereux pour y accroître ensuite les forces de surveillance ? C'est là que des islamistes anciens membres de l'armée US comme Ali Mohammed ou John Muhammad purent jouer leur rôle. Ils furent plus tard arrêtés pour de graves affaires, mais avant cela, ils fabriquaient des faux papiers et permettaient à des immigrants de passer la frontière. Le gouvernement n'a-t-il pas admis que six pirates seraient entrés aux Etats-Unis sans s'être enregistrés¹⁰⁶ ? Il est d'autant plus tentant de voir la CIA accorder ces visas en toute connaissance de cause que nombre des « pirates » auraient obtenu des visas de l'ambassade américaine de Jeddah, connue pour être liée à la CIA.

Enfin, la façon voyante dont les pirates se comportaient jusqu'au drame paraît être celle de gens insouciantes ou de comédiens s'en donnant à cœur joie. En février 2001, MM. Atta et Al-Shehhi, habillés de chemises colorées et de bermudas, auraient importuné plusieurs fois des employés de la *South Florida Crop Care* à propos des avions qu'ils utilisaient pour leurs travaux des champs. Ils voulaient connaître la façon de les piloter, le contenu des réservoirs, monter dans les cockpits. Les visites se répétèrent en groupe chaque week-end de juillet jusqu'au moment des attaques, et James Lester se souvenait bien qu'Atta lui collait à tel point aux basques qu'il se devait presque de le repousser. A la fin du mois d'août, c'est Al-Shehri qui aurait téléchargé de la bibliothèque publique de Delray Beach des documents sur des avions à épandage (*crop duster*). Un jour, M. Atta fit irruption dans un bureau du ministère de l'agriculture de Floride et demanda un prêt pour acheter un Air Tractor At-502. Le mois suivant, il cuisina un pilote au sujet du barrage de la rivière Hiwassee situé entre deux centrales nucléaires et au sujet d'une ancienne usine d'acide sulfurique et de dioxyde de soufre. Il demanda aussi si les bidons étaient vides. Le mois d'après, il fut arrêté pour mauvaise conduite à Fort Lauderdale au volant d'une Pontiac rouge couverte d'autocollants en langue arabe. En juin 2001, dans un club de gym, il attira l'attention en testant toutes les haltères comme un débutant, habillé d'un jean et d'une belle chemise. Le 30 août 2001, il s'impatienta envers un hôtelier du Longshore, à Hollywood en Floride, à propos d'une question

¹⁰⁵ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Alghamdi, Hijackers-US Air Base connections", citant parfois *Newsweek*.

¹⁰⁶ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>, April 23, 2001.

d'accès internet, et prétendit ne pas avoir de temps à perdre parce qu'il était en mission. Le 10 septembre, partant seul de Boston vers Portland, il refusa de payer l'autoroute après avoir entendu le prix et partit en trombe, au risque de se faire arrêter. Était-ce pour être repéré non loin de l'aéroport sur la route du Massachussets Turnpike ? Quant à M. Moussaoui, il se comporta « de manière suspecte dès le début ». Il avait énormément de liquide, et refusait de rien dire sur lui en s'inscrivant à la Airman Flight School¹⁰⁷. Les supposés Atta et Moussaoui, originaires d'Allemagne et de France, se seraient révélés incapables de parler à ceux des membres du personnel d'encadrement des écoles de pilotage qui voulaient engager la conversation en allemand ou en français¹⁰⁸. Du moins étaient-ils très impolis. M. Atta, le chef supposé de toute l'opération, se comportait comme un playboy (un peu à la manière de Khalid Sheikh Mohammed, le « n°3 d'Al Qaïda », un homme à femme, voire de Ali Mohammed, arrêté pour avoir joué un rôle dans les explosions d'ambassades états-uniennes en Afrique, et qui avait rencontré sa femme états-unienne dans un avion). Sa façon de flamber dans les bars et de s'entourer d'étonnantes copines (une présentatrice de lingerie)¹⁰⁹ contredit non seulement l'image du fondamentaliste islamiste et de l'étudiant timide sans amoureuse en Allemagne, mais surtout, elle semble quelque peu excessive si les pirates jouaient à se fondre dans la population (mais, après tout, pourquoi pas ? les Américains étant souvent de sacrés buveurs). Le dénommé Waleed Alshehri, ou un ami à lui, passait la plupart de son temps dans une camionnette à manœuvrer des appareils électroniques (et rappelons qu'un Waleed Alshehri d'Arabie Séoudite affirma après le 11 septembre s'être fait voler ses papiers). Les dénommés Hazmi et Al-Mihdhar paraissaient incroyablement naïfs à leur instructeur de vol : ils s'étaient étonnés de devoir s'entraîner sur des avions monomoteurs avant de passer à des jets¹¹⁰. Nawaq Alhazmi fut arrêté le 1^{er} avril 2001 pour conduite sans ceinture de sécurité dans la même Toyota bleue qui allait cinq mois plus tard être retrouvée à l'aéroport de Washington Dulles. Un jour de février 2001, Hani Hanjour abandonna une valise avec du cash et des documents en arabe au zoo de San Diego, et revint la chercher après que les responsables du zoo l'aient contacté. En septembre, il répondit à un employé d'un club de musculation que son prénom signifiait « guerrier » alors qu'il signifie « content ». En juin 2001, à Delray Beach, Ahmed Alnami et Saeed Alghamdi allaient régulièrement à la piscine habillés en maillot de bain en emportant leur attaché-case. Leurs voisins entendaient régulièrement des boums au milieu de la nuit. En juillet 2001, quelqu'un qui s'était fait passer pour Mohamed Atta demanda à imprimer des numéros d'*Air Force Magazine* à un bureau d'impression du gouvernement, mais sa carte de

¹⁰⁷ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>, février-mars 2001.

¹⁰⁸ www.abc.net.au/4corners/atta/interviews/dekkers.htm.

¹⁰⁹ www.madcowprod.com.

¹¹⁰ <http://9-11commission.gov>, « Outline of the 9/11 Plot », pp.9-10.

crédit ne fonctionnait pas ¹¹¹. Le 1^{er} août, à bord du vol régulier AA 11, quatre hommes de type moyen-oriental au comportement étrange avaient éveillé les soupçons de l'acteur James Wood, qui en fit part à l'équipage et à la police : les individus ne faisaient que chuchoter entre eux, ne mangeaient ni ne buvaient rien, ne regardaient jamais les hôtes et ne fermaient jamais l'œil ¹¹². Les deux premiers jours d'août 2001, sept « pirates » allèrent jusqu'à Springfield pour obtenir des permis de conduire dans l'Etat de Virginie. Pourtant, les étudiants de départ avaient pour la plupart des permis encore valables, établis en Floride. Officiellement, cette manœuvre aurait permis de faire plus local en prenant des billets d'avion au départ Washington. Mais, seuls cinq d'entre eux étaient censés partir de Washington. Officieusement, on peut penser que des gens se faisant passer pour eux ont voulu se fabriquer de fausses pièces d'identité, après s'être maquillés pour leur ressembler, et voulu laisser une trace publique du regroupement des pirates à un même endroit. Curieusement, Katherine Smith, une femme qui avait servi de témoin pour aider deux supposés pirates à obtenir des faux papiers en Virginie, fut écrasée dans un accident de voiture la veille de sa comparution devant un tribunal chargé de faire la lumière sur ces fraudes ¹¹³.

Des images de caméras de surveillance qui posent plus de questions qu'elles n'en résolvent.

Les pirates auraient dû passer devant un grand nombre de caméras de surveillance dans les aéroports. Pourtant, il ne subsisterait que deux vidéos les montrant, de mauvaise qualité, dont une seulement depuis un aéroport de départ d'un des quatre vols.

1) Une première séquence, assez floue, montrerait MM. Atta et Alomari, le 11 septembre, embarquant pour un vol allant de Portland à Boston. Les personnes ressemblent à celles qui ont été photographiées ailleurs à Portland ¹¹⁴. Mais il n'existe pas de photos ou d'images vidéo d'eux à l'aéroport de Boston d'où est censé être parti le vol AA 11. Si ce sont bien Atta et Alomari qui sont partis de Portland, que sont-ils devenus à Boston ? Et sont-ils vraiment ceux qui ont loué une voiture vers Portland, si cette location a d'abord permis au FBI de remonter à l'adresse des dénommés Bukhari (qui n'étaient pas frères et dont l'un des deux avait péri

¹¹¹ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

¹¹² www.boston.com/news/packages/underattack/news/planes_reconstruction.htm.
<http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

¹¹³ <http://xymphora.blogspot.com>, 8 octobre 2002,
www.humaneventsonline.com/articles/11-05-01/cover.html.
http://abcnews.go.com/wire/US/ap20020212_991.html. Ewing2001, 911
Encyclopedia, "Death Cases".

¹¹⁴ www.abc.net.au/4corners/atta/ressources/photos/default.html,
<http://ca.news.yahoo.com/020302/5/kfjh.html>.

dans un accident un an auparavant), et si une autre voiture abandonnée à Boston faisait remonter les pistes vers Marwan Youssef Alshehri et M. Atta qui aurait loué le véhicule à son nom ¹¹⁵? La commission du 11 septembre dit ne pas comprendre pourquoi ces messieurs auraient fait, le 10 septembre, un détour par Portland en voiture (louée au nom de Bukhari), au risque de rater leur vol de Boston. Soit ce changement de dernière minute n'est pas expliqué soit il est avancé qu'il a servi à passer plus facilement la sécurité par les couloirs de transit, ou à vérifier s'il était possible de transporter des cutters en vol ¹¹⁶. Plus probablement, cela a pu permettre d'abandonner sur des tapis roulants les faux bagages de M. Atta comme pièces incriminantes...

2) Une deuxième vidéo, montrant prétendument les pirates du vol AA 77 à l'aéroport de Washington Dulles, a été tardivement obtenue par Associated Press en juillet 2004, la veille de la remise du rapport final de la commission Kean/Hamilton. La cassette a été obtenue auprès de la société d'avocat Motley Rice, avant d'être finalement retirée du site d'AP ¹¹⁷. Certaines copies d'images ¹¹⁸ et certains échanges entre sceptiques permettent de se rendre compte que cette vidéo est de qualité plutôt médiocre et que seul un suspect paraît ressembler à un des pirates, le supposé Khalid Al-Mihdhar. Encore faut-il noter qu'il existe deux photos de lui en circulation qui ne se ressemblent pas, et que, selon la BBC, il aurait été retrouvé vivant après le 11 septembre... On peut aussi relever qu'un des « pirates », entièrement vêtu de noir, est muni de deux bagages à main. Qu'avait-il besoin d'emporter s'il s'agissait de son dernier voyage ? Des sceptiques trouvent aussi étrange que les images ne comportent pas d'incrustations de date, d'heure, et de numéro d'identification de la caméra (mais des faussaires bien organisés auraient à notre avis, rajouté ces indications), que si ces indications ont été effacées, on ne voit pas la trace qu'elles ont été effacées (ce qui, admettons-le, est techniquement possible en faisant de la retouche image par image, à moins que l'on ait d'abord désactivé les incrustations au moment où ces suspects idéaux embarquaient à une autre date que le 11 septembre), que la forte luminosité du hall en arrière plan peut laisser penser que les images ont été prises entre 12h et 14h et non à 7h du matin (mais toute faible luminosité peut apparaître brûlée sur une caméra avec de mauvais capteurs). En tout les cas, pour vérifier si les images ont bien été prises à la bonne date, il faudrait pouvoir reconnaître tous les autres passagers de type non moyen-orientaux enregistrés ce jour-là.

¹¹⁵ "Feds think they've identified some Hijackers",
<http://cnn.com/2001/US/09/12/investigation.terrorism>.

¹¹⁶ Yosri Fouda & Nick Fielding, *Les cerveaux du terrorisme*, 2003, p.209.
<http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

¹¹⁷ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=578>.

¹¹⁸ <http://hijack77.batcave.net>.

Des employés d'aéroport qui ne se souviennent de rien.

Le rapport de la commission nationale sur le 11 septembre permet de se rendre compte que presque aucun des employés chargés des fouilles, interrogés par le FBI dans les heures ou les jours qui suivirent, ne s'était souvenu de passagers suspects qu'il avait fallait soumettre à un examen.

On ne nous dit rien au sujet des déclarations du personnel chargé du vol AA 11, alors même qu'il aurait procédé à des fouilles spéciales. Les responsables des fouilles pour le vol UA 93 n'ont rien repéré d'inhabituel, ni n'ont reconnu le moindre suspect. De même, cinq employés chargés des fouilles pour le vol 175 n'ont gardé aucun souvenir des pirates, ni de quoi que ce soit de suspect. Une employée des douanes chargée de poser des questions sur la sécurité, Gail Jawahir, interrogée plusieurs jours après les autres employés, les 21 et 28 septembre, disait se souvenir des visages de deux suspects montés à bord du vol UA 175, qui comprenaient mal l'anglais, et se souvenait même du rang qu'ils devaient occuper dans l'avion, le numéro 9 ! Une telle mémoire paraît exceptionnelle, à moins qu'elle n'ait voulu se rendre intéressante aux yeux d'un bel inspecteur... Pour ce qui est du vol 77, le seul employé qui semble avoir été interrogé, Vaughn Alex, se serait souvenu de deux suspects qui parlaient mal l'anglais dont un qui n'avait pas de papiers d'identité munis d'une photo. Mais on ignore exactement quand l'employé effectua cette déclaration puisqu'il a été interrogé à deux reprises, le 12 septembre 2001, puis le 13 juillet 2004, soit juste avant la remise du rapport ¹¹⁹ !

Des traces retrouvées miraculeusement ou laissées bien en évidence.

Les membres de la commission d'enquête du 11 septembre ne savent toujours pas pourquoi Mohamed Atta et Abdul Aziz al Omari ont décidé d'aller à Portland prendre un avion vers Boston au lieu de partir directement de Boston ¹²⁰. Toujours est-il que c'est probablement grâce à ce changement que furent conservées l'une des seules vidéos montrant les terroristes présumés dans des aéroports, ainsi que les deux sacs de M. Atta – qu'il avait peut-être voulu garder avec lui mais qu'il aurait finalement dû enregistrer dans la soute ¹²¹ – qui restèrent miraculeusement dans l'aéroport de transit, permettant aux enquêteurs de découvrir, à l'intérieur, des uniformes et une lettre d'instructions à ses camarades terroristes. Selon une déclaration de l'agent du FBI James K. Lechner écrite en la présence du juge David M. Cohen, les bagages de M. Atta, qui devaient être transférés, automatiquement donc, de son avion de Portland vers son autre avion de

¹¹⁹ *The 9/11 Commission Report*, pp.2, 4, 451, notes 5, 8, 9, 19.

¹²⁰ <http://9-11commission.gov>, « Outline of the 9/11 Plot », p.11.

¹²¹ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 7h45, citant le *Sunday Herald* du 16 septembre 2001.

Boston Logan, contenaient également un manuel de pilotage de simulateur, et deux cassettes vidéo pour visiter des avions Boeing. Pourquoi vouloir détruire ces objets avec lui ¹²² ? Mais revenons à la lettre, dont l'original n'a pas été montré par le FBI, que la commission Kean évite de mentionner, et dont une copie à peu près semblable aurait également été retrouvée sur les lieux du crash de Pennsylvanie. Elle comporte des tournures très inhabituelles de la part d'un musulman, fût-il peu instruit. Comme l'a signalé le grand journaliste anglais Robert Fisk dans « What Muslim Would Write : 'The time of fun and waste is gone' ? » (*The Independent*, 29 September 2001) ¹²³, la traduction laisse presque envisager que l'auteur était chrétien. Le chef présumé des pirates exprime en effet le vœu de voir leurs fautes pardonnées ; il explique que la mort est naturelle, qu'il ne faut pas en avoir peur, et que le chemin d'un croyant est toujours infesté de problèmes. Autre incongruité de taille, la lettre commence par « au nom de Dieu, de moi-même, et de ma famille », alors qu'un musulman ne parlerait pas de sa famille et, surtout, s'il devait mentionner quelqu'un d'autre après Dieu, n'oublierait pas le prophète Mohammed. Les instructions recommandent aussi de ne pas oublier de réciter la prière du matin et la citent même, alors qu'un musulman dévot connaît tout cela par cœur et n'a pas besoin qu'on le rappelle à son devoir. Autre tournure, cette fois peu religieuse, « comprendre à 100% ». Thierry Meyssan y voit un flagrant américanisme. M. Fisk en vient de son côté à se demander si le texte n'a pas été mal traduit par des chrétiens maronites employés par la CIA, comme cela s'était déjà produit par le passé. On peut toutefois tenir cette lettre pour un simple faux. Qui l'a donc écrite, et pourquoi ?

D'autres choses laissent penser que quelqu'un s'est fait passer pour M. Atta. Son passeport avait été volé en 1999 (une simple manœuvre pour pouvoir falsifier l'ancien ?) ; des témoins disent l'avoir vu sur deux continents au même moment (en Tchécoslovaquie et en Floride) ; il était incapable de répondre en allemand au directeur de son école de pilotage Ruddi Dekkers qui souhaitait engager la conversation. Son père dit lui avoir parlé au téléphone le 12 septembre et accuse le Mossad de l'avoir assassiné ensuite ¹²⁴.

Autres traces étonnantes : une camionnette louée au nom d'Al-Hazni comprenait une liste récapitulative, des prières en arabe et le nom d'un supposé collaborateur, Lotfi Raissi, basé à Londres et lié au pilote supposé du vol AA 77 Hani Hanjour — mais plus tard, Raissi allait être libéré. La voiture de Nawaq Alhazmi laissée à Washington contenait quatre dessins de

¹²² www.abc.net.au/4corners/atta/resources/documents/fbiaffidavit1.htm.

¹²³ www.eionews.addr.com/psyops/news/atta_lastletter_questions.htm ou <http://commondreams.org/views01/0929-07.htm>.

¹²⁴ « He Never Even Had a Kite », Alan Zarembo, Sept. 25 2001, www.msnbc.com/news/633910.asp.

cockpits de 757, un cutter et une carte de Washington. D'autres véhicules comprenaient des Corans et des manuels de pilotage en arabe. Et une copie du Coran fut laissée dans le strip club Pink Pony Nude Theater ¹²⁵.

Autres indices qui tiennent du miracle, si leur histoire n'a pas été fabriquée après coup : on retrouva, intact, non loin des ruines du World Trade Center, près de Vesey Street, le passeport d'un pirate supposé, Satam Al-Suqami (d'abord appelé « Satan » Al-Suqami !) – alors que la boîte noire de l'avion, aurait, dit-on, définitivement disparu. On retrouva également la photo du passeport de Ziad Jarrah sur le lieu du crash du vol UA 93 ¹²⁶, ainsi que le permis de travail de son cousin, un guide de prière et une carte où était griffonné un numéro que Zaccharias Moussaoui avait appelé ¹²⁷. Dans les deux cas, pourquoi des kamikazes auraient-ils pris soin de prendre leur passeport lors de vols intérieurs ? Pour passer à la postérité ? Pour être identifiés par leur ambassade une fois que leurs détournements classiques eussent porté leurs fruits ? Ou pour voyager sous de fausses identités ?

Le dénommé Jarrah, pilote prétendu du vol 93, a laissé derrière lui des traces encore plus voyantes. Le 9 septembre, il fut arrêté pour excès de vitesse sur la route Interstate 95. Le 11 septembre, sa voiture fut retrouvée à l'aéroport avec l'amende à payer dans la boîte à gant (pour la payer ensuite ou pour qu'on fasse le lien entre les attentats et son nom ?). Il fabriqua et laissa, dans son appartement, une réplique en taille réelle d'un cockpit (pour bien se rappeler où se trouve la porte ?) ¹²⁸. Quelqu'un qui portait son nom se serait trouvé à Dubaï pendant qu'il étudiait l'art du pilotage en Floride. Le 30 janvier 2001, il fut arraisonné à Dubaï comme un terroriste potentiel après avoir passé deux mois en Afghanistan, puis fut autorisé à rentrer aux Etats-Unis, la CIA n'ayant appris cet incident qu'après le 11 septembre ¹²⁹. Cette histoire a-t-elle été montée pour établir un lien entre lui et M. Ben Laden qui se trouvait, lui aussi à Dubaï, d'après *le Figaro* du 31 octobre 2001 (ce que Ben Laden nia devant le journaliste

¹²⁵ www.cbsnews.com/stories/2001/09/14/national/main311268.shtml,
<http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

¹²⁶ abcnews.go.com/sections/us/DailyNews/WTC_recovery_010916.html,
http://abcnews.go.com/sections/us/DailyNews/WTC_MAIN010912.html,
<http://asia.cnn.com/2001/US/09/17/inv.investigation.terrorism/index.html>. Et pour la photo de Jarrah, « September 11 hijacker questioned in January 2001 », <http://edition.cnn.com/2002/US/08/01/cia.hijacker/index.html>.

¹²⁷ <http://xymphora.blogspot.com>, September 29, 2002.

¹²⁸ « September 11 hijacker questioned in January 2001 », <http://edition.cnn.com/2002/US/08/01/cia.hijacker/index.html>, et « Probe reconstructs horror, calculated attack on planes », www.boston.com/news/packages/underattack/news/planes_reconstruction.htm.

¹²⁹ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

Hamid Mir le 7 novembre 2001, mais n'est pas forcé de s'en étonner¹³⁰) ? Ou quelqu'un a-t-il volé son identité ? En tout cas, les traces qu'il laissa, lui ou un imposteur, peu avant sa disparition, suscitent des interrogations. Sa femme ou sa petite amie, Aysel Sengun, dit avoir reçu un appel de sa part le 11 septembre. Il se contenta de lui dire trois fois je t'aime avant de raccrocher. « C'était si court et plutôt étrange qu'il le dise en le répétant »¹³¹. Pour quelle raison aurait-il décidé de lui parler avant d'aller au sacrifice ? Quelqu'un s'est-il fait passer pour lui après avoir mis la main sur son téléphone portable ? Etait-il enthousiaste à l'idée de rentrer bientôt et s'apprêtait-il à faire une surprise ? Dernier fait étrange, la lettre qu'il adressa à sa femme le 10 septembre retourna aux Etats-Unis à cause d'une mauvaise adresse¹³². Ce courrier est-il aussi authentique que la lettre d'Atta ?

Comment les cockpits ont-ils pu être si soudainement et discrètement pris d'assaut ?

Dès le mois de septembre 2001, sur le forum du site <http://dgse.org>, Hubert Marty-Vrayance se demandait comment les pirates avaient, à quatre reprises, pénétré les « cockpits de pilotage [qui] sont normalement toujours verrouillés sur les avions américains »¹³³. Rodney Wallis, le Directeur de la Sécurité de l'Association Internationale de Transport Aérien, écrit en effet en 2003 dans *How Safe Are Our Skies* ? que les Etats-Unis sont le seul pays au monde (avec peut-être Israël) où les recommandations générales invitent à fermer à clef (*lock*) les cockpits depuis au moins les années soixante, dans le but, à l'époque, d'empêcher les détournements de la part de Cubains souhaitant rentrer chez eux. Le rapport n°16 de la commission Kean/Hamilton raconte que d'après le prisonnier Binalshibh les pirates avaient remarqué que les portes des cockpits s'ouvraient pour la première fois dix à quinze minutes après le décollage, ce qui n'explique d'ailleurs pas pourquoi les vols 77 et 93 auraient été détournés trente-six et cinquante-cinq minutes après le décollage¹³⁴... Mais de quelle façon les portes étaient-elles verrouillées ? A entendre un membre d'équipage d'un Boeing 737, après le 11 septembre, tous les avions furent équipés d'un système de verrouillage électronique à codes. On peut constater aussi que les portes sont munies de

¹³⁰ "Osama claims he has nukes : If US uses N-arms it will get the same response" www.dawn.com/2001/11/10/top1.htm. *Le Spectre du terrorisme - Déclarations, interviews, témoignages sur Oussama Ben Laden*, 2001, p.98.

¹³¹ <http://xymphora.blogspot.com>, November 3, 2002, citant www.alertnet.org/thenews/newsdesk/BL1949186 et www.guardian.co.uk/international/story/0,3604,843551,00.html. Ou *Die Zeit*, septembre 2004.

¹³² <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

¹³³ Guillaume Dasquié et Jean Guisnel, *L'effroyable mensonge, thèse et foutaises sur les attentats du 11 septembre*, la Découverte & Syros, août 2002, p.125.

¹³⁴ <http://9-11commission.gov>, « Outline of the 9/11 Plot », pp.9-10.

judas. Mais ces équipements n'existaient-ils pas déjà avant, aux Etats-Unis ? Un article intéressant ayant rendu compte, en mars 2001, d'une rixe sur le Boeing MD-83 d'une compagnie finlandaise, confirme ces précautions états-uniennes et laisse même entrevoir des systèmes de fermeture électroniques des cockpits : « Aux Etats-Unis la loi exige que la porte de la cabine de pilotage soit toujours fermée. Même l'équipage du vol Finnair vers Malaga a eu à fermer électroniquement la porte quand le passager a essayé de forcer le passage à travers une équipe de cabine pour y rentrer »¹³⁵. Et, étonnamment, une recherche en français par <http://google.fr> et dans les archives du *Monde* depuis vingt ans, ne révèle aucun cas d'« irruption » dans des « cockpits » ou des « cabines de pilotage » (*flight desk*) dans des avions des Etats-Unis. S'il y en eut ailleurs – les cas se comptent presque sur les doigts d'une main – ils se sont produits sur des avions de compagnies africaine, indienne, espagnole et anglaise, jusqu'en 2003, à bord d'un Boeing 737, d'un 747, d'un Boeing DC-10, d'un Boeing non identifié, et d'autres avions non identifiés. Est-ce que les Boeing de certaines compagnies étrangères n'étaient pas munis de fermetures électroniques ? Que s'est-il donc passé exactement pour la première fois aux Etats-Unis depuis si longtemps ? On en est ici réduit aux hypothèses.

Première hypothèse : chaque pilote aurait cédé devant le risque de voir des hôtesse être égorgées une à une. Pourtant, il existait une parade : secouer ou retourner l'appareil pour désarçonner les pirates, comme l'ont suggéré des pilotes réunis autour du colonel Donn de Grand Pré.

Deuxième hypothèse : les hôtesse ont été menacées de mort pour obtenir clefs. Il faut toutefois savoir que sur les vols d'United Airlines, les hôtesse ne portent pas les clefs du cockpit sur elles. Ces clefs seraient rangées dans une cabine ou dans un casier en première classe, précise la commission Kean¹³⁶. Les hôtesse menacées auraient donc dû avoir le temps d'alerter des collègues. Par ailleurs, s'il y a eu menace de mort contre des otages, les appels téléphoniques ne les évoquent pas, même lorsque ce sont des hôtesse qui parlent (Betty Ong aurait mentionné une ou deux personnes frappées avec un objet pointu (*stabbed*) – selon *CNN* en janvier 2004¹³⁷ – mais certains ont observé que son histoire y a été modifiée par rapport à la première¹³⁸ version). De plus, les communications qu'auraient pu avoir les pilotes avec les tours de contrôle pour signaler de telles menaces n'ont pas été conservées ou ne sont pas rendues publiques : à en

¹³⁵ « Disruptive Passengers Are Difficult to Pacify », Jyri Raivio, pour *Helsingin Sanomat*, 20 mars 2001, www2.helsinginsanomat.fi/english/archive/news.asp?id=20010320IE15.

¹³⁶ *9/11 Commission Report*, p.454, note 41 du chapitre un.

¹³⁷ www.cnn.com/2004/US/01/27/911.commis.knife.

¹³⁸ http://216.239.57.104/search?q=cache:3qcMkROwx4J:www.israelnewsagency.com/dannylewin9_11terrorattack.html+betty+ong+daniel+lewin&hl=en&ie=UTF-8.

croire le *New York Times* du 6 mai 2004, quelques semaines après le 11 septembre, un employé de l'Agence Fédérale de l'Aviation aurait détruit méthodiquement des enregistrements de conversations entre les tours de contrôle et les pilotes pour des raisons très obscures¹³⁹. L'étonnant est aussi que les interruptions auraient fonctionné à quatre reprises alors qu'United Airlines avait averti tous ses pilotes ainsi que celui du vol UA 93 des risques de piratage, soit « juste après 9h »¹⁴⁰ soit à 9h35, ce qui paraît suspect car cela fait juste trois minutes après le début du détournement de ce vol et une demi-heure après le crash du prétendu vol UA 175 à 9h03 (à moins que ce ne fut pas le vol UA 175 qui s'écrasa à New York).

Aucun pilote ne donne l'alerte

Mais surtout, ce qui rend ces précédentes hypothèses incroyables est, comme l'écrivait benoîtement le *Boston Globe* du 23 novembre 2001 sans en tirer la moindre conclusion, que les pirates « ont probablement utilisé la clef universelle des Boeing pour déverrouiller la porte du cockpit et tuer les pilotes *avant qu'ils ne puissent même toucher leurs radios* » et envoyer un appel de détresse, chose qui ne prend que quelques secondes¹⁴¹. Cette remarque, qui concernait le vol AA11, vaut, jusqu'à preuve du contraire, pour les autres vols. Ceci contredit ce qu'imaginait naturellement un commentateur de *France 3* le 11 septembre à 16h49 : « il est probable que les pilotes ont eu le temps tout juste de signaler qu'ils étaient détournés grâce à un système électronique qui se trouvait à bord ». La commission Kean/Hamilton d'enquête sur le 11 septembre rappelle que les pilotes ont deux possibilités pour envoyer un signal de détresse en cas d'acte de piraterie : envoyer un signal radio ou activer le code « 7500 » sur le transpondeur (un émetteur-récepteur actionnable au milieu du cockpit permettant d'identifier un avion et sa position exacte, y compris son altitude). Les rédacteurs du rapport officiel ont beau supposer que les pirates avaient « poignardé des membres de l'équipage pour obtenir une clef, pour forcer l'un d'eux à ouvrir le cockpit, ou pour attirer le capitaine ou son co-pilote hors du cockpit »¹⁴², ils ne se posent pas la question de savoir comment les pirates ont pu procéder à la fois soudainement et discrètement pour parvenir à leur but, à quatre reprises, avec de simples cutters, et face à des pilotes qui étaient parfois d'anciens militaires ; ni de savoir comment cela pourrait être rendu matériellement impossible à l'avenir.

¹³⁹ http://truthout.org/docs_04/050704A.shtml.

¹⁴⁰ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h00, citant le *Pittsburgh Post-Gazette*, 28 octobre 2001.

¹⁴¹ « Probe reconstructs horror, calculated attack on planes », 23/11/2001, www.boston.com/news/packages/underattack/news/planes_reconstruction.htm, www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h13.

¹⁴² *The 9/11 Commission Report*, pp.17 et 5.

Les politiciens semblent à ce sujet soit manquer d'imagination, soit cacher les véritables failles du système, soit déguiser le fait que toutes les précautions avaient déjà été prises depuis au moins vingt ans et que le scénario officiel échappe à l'entendement. M. Bush a vaguement préconisé, le 27 septembre, de « renforcer les verrous » des cockpits, mais le site <http://airsafe.com> consacré à la sécurité aérienne, qui le mentionne et fait ses propres recommandations, n'explique pas en quoi cela consisterait ¹⁴³. Pourquoi personne ne préconise que les pilotes aient des verrous actionnables uniquement de l'intérieur ? Parce que cela était déjà le cas avant ou parce que les pilotes ne pourraient être aidés en cas de malaise ? De même, pourquoi aucun responsable n'a l'idée de prendre des mesures pour que les pilotes n'aient plus à sortir pour aller aux toilettes, même protégés par des hôtesse situées aux avant-postes avec des chariots ? Parce que cette précaution existait déjà, comme sur les avions israéliens ? Encore : pourquoi personne ne recommande d'interdire le port des clefs aux membres de l'équipage ou de les munir d'un objet portatif permettant d'alerter rapidement le pilote et leurs collègues ? Enfin, s'il suffisait d'avoir une clef pour ouvrir la porte de l'extérieur, pourquoi les passagers révoltés des vols 175 et 93 auraient-ils seulement voulu utiliser la force pour reprendre les commandes ¹⁴⁴, au lieu de prendre une clef quelque part, sur indication d'une hôtesse ? Tout ceci tend à montrer que les procédures destinées à empêcher, de l'intérieur des cockpits, une intrusion malveillante, étaient déjà rodées et faisaient partie de la prévention des accès de colère en vol. Et il n'est pas interdit de penser que les verrous étaient dotés de systèmes de fermeture électroniques comme sur le Boeing MD-83 finlandais où un hurluberlu avait menacé l'équipage.

Il est par ailleurs intéressant de remarquer que les transformations prévues par le gouvernement consistent seulement à renforcer la solidité des portes des cockpits et à embarquer des policiers en civil sur certains vols... La solidité des portes était-elle donc la seule faiblesse du système ?

Ce qui nous conduit à cette hypothèse : un homme fort ou plusieurs personnes ont-ils pu simplement percuter la porte ? Le pilote, entendant des bruits étranges et violents, n'aurait-il pas eu le temps d'actionner le signal de détresse ? Comment les verrous ont-ils pu céder du premier coup ? Les pirates transportaient-ils avec eux un modèle réduit de bélier de pompier ou de policier ? L'outil n'aurait-il pas été repéré lors des fouilles et par les détecteurs de métaux ? A notre avis, seuls des pirates ou des complices montés dans les avions depuis le tarmac auraient pu acheminer de tels objets. Imaginer des pirates sans complices serait leur prêter une témérité suicidaire. Ce que quiconque devrait admettre s'il acceptait le scénario

¹⁴³ <http://airsafe.com/events/war/moresafe.htm>.

¹⁴⁴ Pour le vol UA 175, voir l'appel supposé de Brian David Sweeney, *The 9/11 Commission Report*, p.8.

officiel serait aussi que les pirates des vols AA 11, AA 77 et UA 93 étaient si sûrs qu'aucune tour de contrôle ne se rendrait compte de leurs intrusions, qu'ils attendirent respectivement ¼ d'heure, ½ heure et ¾ d'heure après le décollage avant de prendre d'assaut les cockpits, alors que les avions ne cessaient de s'éloigner de leurs cibles, si bien qu'il leur restait encore respectivement trente-deux, quarante-six, et trente cinq minutes de vol avant d'atteindre ces cibles. Étaient-ils sûrs qu'aucun avion supersonique ne viendrait barrer leur route une fois que l'alerte aurait été donnée ?

Divergence sur les armes utilisées : cutters, bombes lacrymogènes, pistolets ou bombes ?

Pour le vol AA11, les témoignages divergent entre les récits de deux hôtesse connues et d'une inconnue. Madeleine Amy Sweeney aurait parlé de cutters, et Betty Ong d'un spray qui lui brûla les yeux et l'empêcha de respirer (probablement de la lacrymogène). Le F.B.I. avançait aussi que des pirates avaient pu utiliser des gaz lacrymogènes. Question : la lacrymogène ne risque-t-elle pas de se retourner contre les assaillants dans un lieu aussi confiné qu'un avion ? Avaient-ils des maques à gaz ? Si oui, comment ont-ils fait pour les embarquer ? Comme l'écrit Gerard Holmgren, « l'histoire devient meilleure à chaque fois »¹⁴⁵. Plus inquiétant, une note de la F.A.A. avait d'abord rapporté l'appel d'une hôtesse faisant état du meurtre par arme à feu d'un passager assis à la place 9B (Daniel Lewin) par un autre passager à la place 10B (apparemment Satam Al-Suqami). Puis la direction de la F.A.A. avait étouffé l'affaire, comme, plus tard, la commission Kean/Hamilton. L'histoire était-elle sans fondement ou voulait-on éviter les poursuites ? En effet, comment un pistolet, et non seulement des bombes lacrymogène, aurait-il pu échapper à la détection lors de l'embarquement¹⁴⁶ ? D'ailleurs, quelques jours plus tard, on apprenait comme pour nous rassurer que neuf des pirates avaient fait l'objet d'un « contrôle spécial ». Six avaient eu leurs bagages à main fouillés ou avaient été soumis à un détecteur d'explosifs¹⁴⁷. Des images de ces fouilles sur le vol 77 furent même retrouvées en juillet 2004 juste avant la publication du rapport de la Commission Nationale (mais date inscrite sur les vidéos).

¹⁴⁵ www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A54385-2004Jan27.html. Gerard Holmgren, « The Truth about Sept 11 », 2/04/2004, faisant allusion à "FBI agent : Hijackers probably used gas", <http://newsmine.org/archive/9-11/911-gas-theory.txt>.

¹⁴⁶ « Hijacker Shot Passenger on Flight 11 », http://worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE_ID=26626, et, sur le même site « F.A.A. Official Claims Gun Memo Not Draft ».

¹⁴⁷ *New York Times* du 3 mars 2002, « Nine Hijackers Drew Scrutiny on Sept. 11, Officials Say » (www.policetalk.com/9_hijackers.html ou <http://query.nytimes.com/search/abstract?res=F10C12F835550C708CDDAA0894DA404483>).

En définitive, veut-on nous cacher que des pirates aient pu embarquer armés avec la complicité de certaines agences de sécurité ? Ou les contradictions des appels proviennent-elles de ce que ces appels faisaient partie d'une simulation dont les détails n'avaient pas à être cohérents (voir notre partie « Un retard facilité par le déroulement concomitant d'exercices ») ?

S'il y eut des pirates, quel était leur but ?

Les messages envoyés par les pilotes ne valident pas forcément la thèse officielle d'un détournement à visée destructrice. D'après un message radio diffusé en juin 2004 lors des débats de la commission nationale d'enquête sur le 11 septembre, on entendit pour la première fois la voix de Mohammed Atta qui aurait dit aux passagers du vol AA 11 : « Nous avons des avions. Restez tout simplement tranquilles et tout ira bien. Nous retournons à l'aéroport »¹⁴⁸. L'histoire était déjà parue en septembre 2001. Elle supposait que le pilote, assis à côté des pirates, avait actionné le bouton d'appel retour¹⁴⁹. Une précédente version voulait que par accident, quelqu'un, dans le cockpit avait déclenché momentanément le microphone, laissant ainsi la voix de Mohamed Atta parvenir à la tour de contrôle de Nashua, NH, qui entendit : « Nous avons des avions, nous avons des avions », puis encore, quelques minutes plus tard, « personne ne bouge, nous retournons à l'aéroport. N'essayez pas de faire de gestes stupides »¹⁵⁰. Notons qu'en anglais *planes* et *plans* pourraient être prononcés, à travers un microphone, à peu près de la même manière. Il n'est donc pas certain que le pirate, s'il existait, ait parlé des différents avions que son groupe avait capturés. D'ailleurs, en février 2002, l'agent du FBI Joseph Valiquette avait confié à CBS qu'il aurait aimé « avoir les boîtes noires pour savoir si Al Qaïda était mentionné dans les conversations et si des propos mentionnaient *d'autres plans* »¹⁵¹. Mais, s'il était question de plans et non de « planes » (avions), il pourrait tout aussi bien s'agir d'un pilote assurant à ses passagers qu'il a des plans pour résoudre tel ou tel problème. D'autant que selon Eric Laurent, la voix entendue lors des auditions de la commission Kean utilisait un « anglais curieusement dépourvu de toute pointe d'accent »¹⁵². Tout ceci n'a pas empêché les membres de la commission d'enquête Kean/Hamilton de faire de la phrase prêtée à M. Atta le titre du premier chapitre... Or, la

¹⁴⁸ En anglais : « We have some planes. Just stay quiet and you'll be O.K. We are returning to the airport », www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A49429-2004Jun17.html.

¹⁴⁹ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h24.

¹⁵⁰ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>.

¹⁵¹ «Speed Likely Factor in WTC Collapse», 25 février 2002, www.cbsnews.com/stories/2002/02/25/attack/main501989.shtml.

¹⁵² Eric Laurent, *La face cachée du 11 septembre*, p.71.

question de l'identité de l'auteur du message reste ouverte. Est-ce vraiment M. Atta qui l'a envoyé, involontairement ? Était-ce un simple pilote en prise avec des difficultés ? Ou quelqu'un d'autre qui imitait des terroristes dans le cadre d'un exercice ?

D'autre part, une trace restante de communication transmise à une tour de contrôle, apparemment depuis le vol 93, suggère que les pirates n'étaient pas mus par une volonté destructrice absolue : « United 93 : [inintelligible] ici le capitaine. Nous avons une bombe à bord [inintelligible] – Je retourne à l'aéroport, ils ont satisfait à nos demandes [inintelligible] [Force du signal 5, lisibilité 1] »¹⁵³. L'apparent accord passé entre l'équipage et les pirates pourrait recouper les informations données par la passagère Lauren Grandcolas qui avait appelé depuis un *airfone* (téléphone encastré dans les sièges et relayés par satellite). Son mari, rentré chez lui, avait consulté son répondeur et découvert le message. Les mots qu'il entendit ont donc dû rester gravés avec suffisamment de précision dans sa mémoire, et peut-être les a-t-il même notés. Voici ce qui en est rapporté dans le *Washington Post* du 12 septembre (p.A06) et le *Pittsburgh Post Gazette* du 22 septembre¹⁵⁴ : « “Nous sommes détournés”, dit-elle à son mari, Jack. “Ils se montrent gentils. Je t’aime” ». A moins qu'elle n'ait parlé calmement sous la menace, le « ils » ne pouvait désigner que les membres de l'équipage, non des pirates. Dans une version ultérieure le terme « gentil » est oublié mais les journalistes rapportent des mots qui contrastent toujours avec l'image générale d'un crime terroriste : « “Ok, je t’aime. Il y a un petit problème avec l'avion. Je vais bien et je me sens à l'aise”. Elle dit à Jack qu'elle l'aimait. Elle lui demanda de dire à ses parents et à sa famille qu'elle les aimait beaucoup. Puis elle passa l'*airfone* à la dame assise à côté d'elle »¹⁵⁵.

Si l'on trouvait d'autres témoignages de ce type à propos de passagers appelant d'*airfones* plutôt que de portables, généralement inefficaces en avion, on aurait des éléments permettant de penser que, s'il y eut des problèmes, il pouvait tout aussi bien s'agir de détournements électroniques sans pirates, ou, s'il y eut des pirates, que ceux-ci n'étaient ni violents ni menaçants, et qu'ils avaient simplement des revendications ou des « plans » à faire valoir. Mais gardons à l'esprit que personne de crédible n'a pris la parole en leur nom ou au nom de la cause qu'ils voulaient défendre.

¹⁵³ www.thememoryhole.org/911/flight93-air-traffic.htm. Voir aussi www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h39.

¹⁵⁴ www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn?pagename=article&node=&contentId=A13923-2001Sep11¬Found=true et www.post-gazette.com/headlines/20010922gtenat4p4.asp.

¹⁵⁵ www.post-gazette.com/headlines/20011028flt93mainstoryp7.asp.

Les étrangetés des nombreux appels passés depuis les avions.

Nous passerons ici en revue le contenu des appels qui ont servi à la presse à consolider le scénario officiel. Nous soumettrons aussi leur forme à une critique externe. Mais avant cela, il convient de savoir si des appels téléphoniques effectués en plein vol à partir de téléphones encastrés ou de téléphones cellulaires pouvaient réellement aboutir.

Dans quelles conditions est-il possible de téléphoner en avion ?

Ce sont principalement des raisons commerciales et de tranquillité en vol qui font que les compagnies aériennes invitent les gens à utiliser les téléphones encastrés plutôt que leurs téléphones portables¹⁵⁶. Car il n'est pas impossible de téléphoner. A condition, semble-t-il, que l'avion ne soit pas trop haut, et à condition de téléphoner près de la fenêtre.

Si l'on s'en tenait aux informations publiées dans le *New York Times* le 14 septembre 2001, on devrait admettre que « selon des experts de l'industrie, il est possible d'utiliser des téléphones cellulaires avec un succès variable pendant la montée et la descente d'avions commerciaux, quoique la difficulté de maintenir un signal semble augmenter lorsque les avions prennent de l'altitude ». L'article précise en outre que de vieux téléphones portables analogiques fonctionneraient jusqu'à une altitude de dix miles (seize kilomètres), contre une altitude maximum de cinq à six miles (huit à dix km.) pour les portables récents (sans doute les plus utilisés), alors que l'altitude de croisière d'un vol commercial est de 6,6 miles (10,56 km.)¹⁵⁷. Un article plus récent de Michel Chossudovsky mentionne que les portables ne fonctionneraient presque plus à une hauteur de 8 000 pieds (3,04 km.). Or un certain nombre d'appels mentionnés par la commission Kean ont été passés au-dessus de cette altitude¹⁵⁸ (qui, selon Flight Explorer s'élevait à 29 000 à 35 000 pieds, soit au-dessus de dix kilomètres, mais l'on est en droit de se demander comment ces renseignements lui sont parvenus si leurs transpondeurs étaient éteints¹⁵⁹ !). Un développeur de portables nous apprend aussi que les antennes ont un rayon d'émission de quatre kilomètres. Des expériences en plein vol menées par A. K. Dewdney et Germar Rudolf montreraient enfin que la probabilité d'établir une communication à haute altitude est de 1% par appel¹⁶⁰. Or, si la plupart des

¹⁵⁶ "Airlines Ban Cell Phones – but Why?", Jon G. Auerbach, *Wall Street Journal Online*, 4 octobre 1999, <http://zdnet.com.com/2102-11-2-501431.html>, version longue sur http://cs.CSU.edu/~pelletie/local/news/telecom/cell_phones_on_planes.html

¹⁵⁷ <http://slate.msn.com/id/1008297> citant le *New York Times*.

¹⁵⁸ "More Holes in the Official Story : the 911 Cell Phone Calls", www.rense.com/general56/moreholes.htm.

¹⁵⁹ www.avweb.com/other/911flightexplorer.html.

¹⁶⁰ <http://physics911.org/911/index.php/docs/15> et

portables ne peuvent fonctionner, surtout pendant de longues minutes, tous les appels rapportés ne peuvent être acceptés comme étant des preuves de détournements par des pirates.

Les téléphones *Airfone* de marque Verizon, encastrés dans les sièges, qui fonctionnent aussi grâce à une technologie cellulaire, ont des chances plus grandes d'aboutir. Toutefois, ils ne fonctionneraient qu'une heure après le décollage et qu'une heure avant l'atterrissage. Il y eut au moins un de ces types d'appel, celui de Lauren Grandcolas, à bord du vol UA 93, rapporté à la fois par le *Washington Post* du 12 septembre (p.A06) et par le *Pittsburgh Post Gazette* du 22 septembre, enregistré sur un répondeur, et donc sans doute fidèlement rapporté : « “Nous sommes détournés”, dit-elle à son mari, Jack. “Ils se montrent gentils. Je t’aime” », ou « “Ok, je t’aime. Il y a un petit problème avec l’avion. Je vais bien et je me sens à l’aise” »¹⁶¹. Tout ceci pourrait très bien retracer le fait que l’avion avait reçu l’ordre d’atterrir sans qu’il y ait eu le moindre acte de piraterie.

Il est simplement dommage que les journaux aient privilégié les appels sensationnels. Ont-ils mal fait leur travail ? Leur a-t-on donné de fausses informations ? Et si oui, qui donc ? En tout cas, force est de constater que les appels décrivant la présence de pirates posent de nombreux problèmes.

Problème du hasard que des appels aient été brefs sans être interrompus au milieu d’une phrase.

Les raisons de l’interruption des appels ne semblent jamais techniques alors que des coupures auraient dû être courantes à haute altitude. Les raisons sont toujours logiques. Sur le vol UA 93, les passagers devaient raccrocher avant d’aller se battre. C’est donc à se demander si les histoires des appels n’ont pas été cousues après coup, si des imposteurs ont appelé ou si des personnes se livraient à bord à une simulation en vol ou depuis le sol.

Problème des motivations de l’auteur de l’appel.

Selon une histoire parue pour la première fois le 22 septembre (tout de même très tard), un des passagers du vol UA 93, Thomas Burnett, aurait donné quatre brefs appels¹⁶², toujours pour signaler un événement dramatique et sans rien dire d’autre : une personne a été poignardée ; les pirates annoncent que l’avion va être ramené au sol ; le poignardé, apparemment le pilote, était mort ; enfin, il était maintenant sûr que tout le monde allait mourir et allait tenter quelque chose avec deux autres

<http://physics911.org/911/index.php/docs/6>.

¹⁶¹ www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn?pagename=article&node=&contentId=A13923-2001Sep11¬Found=true, www.post-gazette.com/headlines/20010922gtenat4p4.asp et www.post-gazette.com/headlines/20011028flt93mainstoryp7.asp.

¹⁶² www.post-gazette.com/headlines/20010922gtenat4p4.asp.

passagers. Curieusement, dans un documentaire-fiction, sa femme, Deena, expressive comme un automate, donne des détails qui sonnent de manière étrange : lors du premier appel, il lui dit d'appeler les autorités pour leur signaler la présence d'une bombe (ce n'est pas la même histoire que précédemment). Elle s'exécute, parla à quatre personnes différentes, puis eu le temps de recevoir d'autres appels de Thomas. Dès le deuxième appel, elle lui informa que trois autres avions avaient été détournés (mais pouvait-elle déjà connaître le chiffre exact ?). Lors du troisième appel, elle se serait sentie rassurée que ce n'est pas son avion qui s'est écrasé au Pentagone (mais comment pouvait-elle déjà savoir que le Pentagone avait été attaqué par un avion ?). Le quatrième appel paraît assez long : son mari annonce que les passagers vont riposter, elle dit que les enfants veulent lui parler et Tom est mécontent qu'elle ait parlé à ses parents¹⁶³. Dans *Among the Heroes*, août 2002, p.111, son avis semble très nuancé après avoir entendu les pirates dire qu'ils avaient des bombes : il « pense qu'ils ne font que le prétendre »¹⁶⁴.

Passons au vol AA 11. Etait-il normal que deux hôtes du vol AA 11 prennent l'initiative d'entrer en communication avec le sol, alors que, selon le rapport Kean/Hamilton, les instructions prévoient qu'elles doivent prioritairement entrer en contact avec le pilote (par des interphones ?) ? Pourquoi auraient-elles tranquillement rapporté les événements tandis que d'autres hôtes étaient occupées à soigner les passagers ?

Problème de la durée anormalement longue de certains appels.

Autre source d'étonnement, Betty Ong réussit à communiquer pendant vingt-cinq minutes (mais seules les quatre premières minutes auraient été enregistrées, et ne furent pas diffusées) ! L'autre hôtesse du vol AA 11, Madeleine Sweeney, aurait réussi à retrouver les numéros de place des pirates, et aurait appelé durant douze ou vingt-cinq minutes, mais son appel n'a pas été enregistré¹⁶⁵. Ces durées anormales ne sont pas les seules et s'accompagnent souvent d'un contenu improbable. A bord du vol UA 93, l'appel de Jeremy Glick à son épouse aurait duré vingt minutes¹⁶⁶, voire vingt-six minutes selon un documentaire tardif, alors même que les passagers avaient été regroupés à l'arrière et que l'un d'eux avait déjà été poignardé. Mais l'appel ne fournit presque aucun renseignement. Un mois plus tard, le journal reprit l'histoire¹⁶⁷, sans mentionner la durée de l'appel et en ajoutant un détail que Mme Glick n'avait pas rapporté plus tôt : les

¹⁶³ « 11 septembre, les révoltés du vol 93 », documentaire britannique, *TF1*, 12/09/2004, 23h10-00h25.

¹⁶⁴ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h45.

¹⁶⁵ *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, juillet 2004, pp.5-6, 453, note 32.

www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h21.

¹⁶⁶ www.post-gazette.com/headlines/20010922gtenat4p4.asp.

¹⁶⁷ www.post-gazette.com/headlines/20011028flt93mainstoryp7.asp.

pirates ressemblaient à des arabes et portaient des bandeaux rouges sur la tête !... En 2004, pour un documentaire, Mme Glick ajoute encore un détail : son mari évoqua trois terroristes de type arabe ou iranien, avec des bandeaux rouges dont un avec une pochette. Et comme il lui demandait conseil avant de riposter aux terroristes, elle lui aurait dit d'abord de ne pas se faire remarquer, puis, comme les autres avions s'étaient écrasés, et que le temps pressait, elle lui conseilla d'agir. Seul problème, sa formulation ambiguë trahissant un manque de mémoire alors qu'il s'agit d'une question essentielle : « Alors finalement, je crois que je lui ai dit, chéri tu dois le faire ». Ensuite, plutôt que d'écouter la suite, elle aurait préféré tendre le combiné à son père, Richard Makely, qui aurait entendu quarante-cinq secondes de silence puis une bagarre, des cris, et déduit à partir des seuls sons que l'avion partait en vrille (une déduction visiblement influencée par l'histoire officielle). Pour faire mélodramatique, Richard raconte même au téléspectateur avoir longtemps refusé d'en parler...¹⁶⁸. Il faudrait retrouver ce que le FBI a pu enregistrer de l'appel de M. Glick, puisqu'un membre de la famille aurait immédiatement contacté le FBI pour qu'il entende la conversation.

L'appel d'un autre passager du vol UA 93, Todd Beamer, aurait duré treize minutes¹⁶⁹. Coïncidence, puisqu'il ne parvint pas à joindre ses proches, il parla à une opératrice d'Airfone incapable de reconnaître sa voix... Ce qui nous conduit à aborder un autre problème récurrent.

Problème des appels rapportés par des tiers.

L'histoire de l'appel de Beamer a non seulement été rapportée par l'opératrice, mais a aussi été publiée tardivement en détail le 22 septembre dans le *Post-Gazette*. Les incongruités ne manquent pas : Beamer parlait avec un calme étonnant « à travers le vacarme des cris et de l'agitation ». Sa voix « démentait le chaos qui régnait dans les airs ». Il demandait à l'opératrice de téléphoner à sa femme pour lui dire qu'il l'aimait (ne pouvait-il le faire lui-même ?) et lui demandait encore de réciter la prière du Seigneur ou le 23^e Psaume. Finalement, il aurait lâché le combiné et se serait joint à une bataille après avoir dit « Dieu aide moi. Jésus aide moi ». On l'aura compris, c'était le type même du héros. Lorsque sa femme fut interrogée, elle ne répéta que ce que l'opératrice (*GTE supervisor*) lui raconta le samedi suivant des propos tenus par son mari, tout en y ajoutant ses expressions personnelles (dont le cri de ralliement, *Let's roll!* [déferlons dessus], une expression familiale pour dire « allons-y », allait devenir le titre parfait d'un best-seller). Il convient de noter que l'histoire était apparue après que le *New York Times* ait publié des témoignages encombrants sur la présence de jets filant le train du vol UA 93. Il faudrait peut-être interroger longuement cette *GTE supervisor* prénommée Lisa D. Jefferson. Lors d'un

¹⁶⁸ « 11 septembre, les révoltés du vol 93 », *TF1*, 12/09/2004, 23h10-00h25.

¹⁶⁹ www.post-gazette.com/headlines/20010922gtenat4p4.asp.

documentaire, elle faisait de petits sourires, et, tout en pleurant, jetait un coup d'œil furtif à la caméra¹⁷⁰. Les journalistes du *Post-Gazette* n'ont d'ailleurs pas vérifié l'enregistrement de l'appel. Pourquoi ? Cet appel n'a-t-il pas été enregistré ?

Autre récit de seconde main : c'est le révérend Franck Colaccio qui rapporta les propos de Thomas Burnett qui savait sans l'ombre d'un doute qu'il allait mourir et qui se disait déterminé à tenter quelque chose avec deux autres passagers, avant de dire je t'aime à son épouse. Les propos d'une hôtesse de l'air afro-américaine du nom de CeeCee Ross-Lyles sont rapportés par sa tante dénommée Schneider. Ces propos expriment surtout sa sollicitude pour ses proches au milieu de cris, et comportent la phrase « Nous sommes victimes d'un détournement »¹⁷¹. Dans un documentaire, c'est son compagnon, Lorne Lyles, qui rapporte ses propos de manière peu cohérente. Alors qu'elle l'a précédemment appelé pour lui dire que des pirates arabes étaient à bord, lorsqu'elle l'appelle une deuxième fois pour dire que l'avion est détourné, la réaction du jeune monsieur est : « arrête tes conneries » (!?)¹⁷². Dans un autre cas, c'est un responsable de police qui rapporte les propos qu'un passager du vol allant de Boston vers le WTC aurait tenus à son père, au cours de deux appels qui furent, à chaque fois, brusquement coupés. Dans le premier, il aurait dit qu'une hôtesse de l'air aurait été poignardée et c'est le seul détail – juteux – qui est retenu. Dans le deuxième, l'avion était en train de descendre. Les propos du père, Lee Hanson, auraient été confirmés, non pas par le père lui-même, mais par un révérend (à nouveau), Bonnie Bardot. Vu la façon dont l'information est donnée, on est en droit de se demander si les journalistes ont effectivement rencontré le révérend.

Selon la commission Kean/Hamilton, seuls deux membres de la famille des passagers du vol 77 auraient reçu des appels : Renee May et Ted ou Theodor Olson¹⁷³, le ministre de la justice qui a rendu de fiers services à MM. Bush et Cheney, et dont le témoignage vague semble invalidé par l'impossibilité que son épouse ait pu appeler en PCV sans carte de crédit. M. Olson a-t-il donc directement reçu un appel de sa femme ?

Des chronologies difficiles à accepter

La chronologie des événements tels qu'ils se seraient enchaînés n'est pas aussi cohérente que celle qui fut reconstruite par la commission Kean/Hamilton. Si, comme il est écrit dans le livre *Among the Heroes* de Jere Longman, la femme de M. Glick put l'informer en direct de l'effondrement de la première tour (à 9h59), on ne comprend pas pourquoi il

¹⁷⁰ « 11 septembre, les révoltés du vol 93 », *TF1*, 12/09/2004, 23h10-00h25.

¹⁷¹ <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/americas/1540158.stm>.

¹⁷² « 11 septembre, les révoltés du vol 93 », *TF1*, 12/09/2004, 23h10-00h25.

¹⁷³ *The 9/11 Commission Report*, p.455, note 57.

pouvait au même moment être engagé dans une contre-offensive contre les pirates, puisque celle-ci est censée avoir débuté juste avant¹⁷⁴. M. Glick trouve aussi les ressources pour faire de l'esprit sur ce qui pourrait l'aider à neutraliser les pirates : « j'ai toujours mon couteau à beurre du petit déjeuner ». Mais a-t-il eu le temps d'être servi trois quart d'heures après le décollage ? Cela demanderait plus de recherches. Un appel provenant du deuxième avion à s'être écrasé sur le WTC, donné par un membre de l'équipage et recueilli par une standardiste d'un service d'urgence, dont le contenu est rapporté par un membre anonyme d'American Airlines signalait qu'un membre de l'équipage aurait été poignardé, que la cabine de pilotage aurait été prise d'assaut, et que l'avion serait sur le point de descendre sur New York. La prise de possession du cockpit semble donc très tardive.

Dans le cas du vol UA 93, la version qui domina longtemps, suite aux histoires voulant qu'au moins trois passagers étaient sur le point de mener la bataille, était que les passagers auraient vu le pilote et le co-pilote inanimés au sol, et auraient engagé le combat avec les pirates, entraînant ainsi la perte fatidique du contrôle de l'avion. Toutefois, le rapport Kean/Hamilton estime désormais, à partir d'enregistrements de voix ou de traces de communication radio, que ce n'est pas une bagarre entre les passagers et les pirates qui en fut à l'origine, puisque les pirates seraient restés maîtres des commandes, mais une décision volontaire de ces pirates de faire s'écraser l'appareil parce qu'ils craignaient une irruption imminente des passagers dans le cockpit, ce qui fait malgré tout de ces derniers des héros¹⁷⁵. Mais, en observant les renseignements de près, on s'aperçoit que les tours de contrôle ou les avions qui entendirent des bruits de rixes ne pouvaient déterminer l'origine (« inconnue ») des communications radio¹⁷⁶. Du reste, ces transmissions pourraient n'avoir pas été envoyées d'avions.

Problème des circonstances favorables aux appels.

Au début, on a quelques difficultés à comprendre comment des passagers a priori surveillés par des terroristes ont pu utiliser leur téléphone sans que celui-ci ne leur fût arraché des mains. A notre connaissance, aucune conversation rapportée n'en fait état. Se sont-ils cachés quelque part ? Rien ne permet, souvent, de le dire. Il y a bien un homme, à bord du vol 93, qui appela les secours depuis les sanitaires – mais seulement pendant une minute, le temps de témoigner qu'il venait d'entendre une explosion et qu'il voyait de la fumée blanche (on peut même se demander s'il ne s'agit pas d'un conte destiné à suggérer que l'avion avait été détruit de l'intérieur par des pirates, et non de l'extérieur par un jet de l'armée US, comme cela

¹⁷⁴ Discussion lancée par Woodybox en septembre 2004 à http://democraticunderground.com/discuss/duboard.php?az=show_topics&forum=125.

¹⁷⁵ *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, p.12-13.

¹⁷⁶ *The 9/11 Commission Report*, p.28 ("unknown origin") p.461, note 159 ("unknown origin").

commençait à se répandre). Tout de même, cela fait peu de personnes qui se cachent pour parler si longtemps... Alors, au bout de deux jours, des journalistes ont fourni une explication passionnante : les passagers avaient reçu de la part des pirates l'ordre d'utiliser leurs téléphones portables pour appeler leurs familles afin de leur dire qu'ils allaient mourir¹⁷⁷ ! Notons que rien, dans le contenu des appels, n'autorise à penser que ces pirates aient donné une quelconque autorisation de téléphoner. Qui plus est, le nombre fort réduit d'appels ayant abouti (deux depuis le vol 77) nous dissuade d'y croire.

Les appels ont-ils été donnés par des imposteurs ou dans le cadre d'un exercice ?

Une hypothèse avancée par M. A.K. Dewdney est que les appels ont été réalisés par des imposteurs qui avaient suivi les personnes à imiter lors de leurs vols réguliers, et que les histoires mentionnées ont été montées de toute pièce. Sera-t-il un jour possible de déterminer l'origine exacte de ces appels ? Peut-être grâce au système Echelon ? En tout cas, le sérieux même du travail des imposteurs est entamé par un certain nombre de contradictions. Car il est étonnant que les auteurs des appels aient été si peu soucieux de produire une histoire cohérente sur le nombre de pirates. Alice Hoglan, originaire de San Francisco, aurait dit à *KTVU-TV* que son fils Mark Bingham l'avait appelé du vol 93 pour lui dire « Nous avons été pris d'assaut [ou pris en otages, *taken over*]. Il y a trois hommes qui disent détenir une bombe »¹⁷⁸. Trois, cela fait moins que la version ultérieure qui suppose la présence, dans chaque avion, de quatre/cinq pirates. De même, Barbara Olson, à bord, dit-on, du vol AA77, aurait d'abord signalé à son mari Theodor Olson, jamais cité en entier, la présence de deux pirates, au lieu de cinq comme le publie toujours le FBI depuis le 14 septembre¹⁷⁹. De même, Todd Beamer, à bord du vol 93, aurait évoqué « au moins trois pirates »¹⁸⁰. Comment donc expliquer ces écarts avec la version officielle du FBI de quatre/cinq pirates ? La commission d'enquête officielle ne revient pas sur le faible nombre de pirates mentionné par Mme Olson, mais imagine que dans le cas du vol 93, le quatrième pirate aurait attendu que le cockpit soit pris d'assaut avant d'y pénétrer en vitesse, et que l'unique témoin qui en vit seulement trois (mais il y eut deux témoins, « Bingham »

¹⁷⁷ « Victims' Final Call to Say I love You », *The Times*, Londres, 13 sept. 2001, Ed 4M, p.3. Extrait : « passengers were ordered by the hijackers to use their mobile phones to call their families to tell them that they ... ». *Washington Post* du 12 septembre, p.A1. www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn?pagename=article&node=&contentId=A14365-2001Sep11¬Found=true.

¹⁷⁸ *The Independent*, 12/09/2001, "Phone Calls From Planes Described Final Fateful Moments".

¹⁷⁹ *New York Times*, 12/09/2001, p.A13. www.fbi.gov/pressrel/penttbom/aa77/77.htm.

¹⁸⁰ www.post-gazette.com/headlines/20010922gtenat4p4.asp.

et « Beamer ») n'aurait pas aperçu le quatrième. Peut-être est-il nécessaire de supposer que les imposteurs n'étaient pas membres du gouvernement états-unien ou que les contradictions venaient de ce que les appels n'étaient qu'une mise en situation imaginaire dans le cadre d'une simulation de détournement.

Conclusion du chapitre I

Au terme de ce premier chapitre, il apparaît que si des défenseurs de l'islam et des terres arabes proches de M. Ben Laden se trouvaient aux Etats-Unis, il n'ont été, au pire, que les complices partiels et involontaires des hautes autorités états-uniennes. Le chef du Front Islamique pour la Libération des Lieux Saints n'a lui-même pas profité du choc engendré par ces attaques parfaites pour revendiquer l'acte afin de donner plus de poids politique et recruter plus de fidèles, ce qui est normalement la stratégie qu'un terroriste considère comme efficace. Plus subtilement, il a dit que ces mécréants hypocrites d'Américains devaient bien s'attendre à subir la colère de Dieu ou les représailles de musulmans, tout en considérant que les attaques avaient pu être organisées de l'intérieur, par les services secrets ou par des Américains qui « travaillent pour des Etats étrangers ». Il n'est donc pas rentré frontalement dans le jeu du choc de civilisations comme l'auraient souhaité les cercles dirigeants américano-britanniques mais a au contraire cherché à diviser le peuple états-unien. Le fait que les propos qu'il tint après le 11 septembre furent coupés et déformés à plusieurs reprises souligne davantage que le cheikh n'agissait pas sur commande. A-t-il pris le Pentagone par surprise ? Le Pentagone l'a-t-il pris par surprise ? Tout semble montrer que si des Arabes fondamentalistes furent envoyés aux Etats-Unis après avoir été formés comme fantassins en Afghanistan, ce fut avec l'aval du consulat dominé par la CIA de Jeddah, en Arabie Séoudite, qui donna un visa à quinze d'entre eux, alors même que leurs demandes de visa étaient beaucoup trop imprécises¹⁸¹. Puis, s'ils purent rester aux Etats-Unis, ce fut avec l'aval du FBI qui n'avait rien à reprocher à ces jeunes venus suivre des formations de pilotage, sous un nom d'emprunt, pour mener leur petit djihad sur de petits avions contre les indépendantistes afghans, ou, comme l'aurait « admis » le FBI pour transporter des produits en Afghanistan¹⁸², ou encore venus suivre des cours de langue, le tout dans des écoles ou des bases aériennes liées à l'armée (Pensacola, Huffman, Lackland, Maxwell/Gunter). Seulement, comme ces taliban n'étaient plus

¹⁸¹ Joel Mowbray "Visas That Should Have Been Denied", octobre 2002, www.nationalreview.com/mowbray/mowbray100902.asp.

¹⁸² Ewing2001, 911 *Encyclopedia*, "Early Warnings", "Phoenix-Memo", "Williams, Kenneth", citant www.alternet.org/thenews/newsdesk/N24304866, http://www.reuters.com/news_article.jhtml?type=topnews&StoryID=1490622 ou <http://ap.tbo.com/ap/breaking/MGAFZHPQC6D.html>.

un simple prolongement des services pakistanais en territoire afghan et commençaient à se montrer durs en affaire, il fut décidé – au plus tard vers mi juillet 2001¹⁸³ – de trouver une excuse à leur renversement et à l'inauguration de la première base états-unienne dans la prometteuse Asie Centrale dépeinte par Zbigniew Brezinski. Comment ? En utilisant les fondamentalistes comme « paravent »¹⁸⁴ à des mercenaires qui se substituèrent à eux à un moment donné du scénario hollywoodien du onze septembre. On peut imaginer d'abord ces fondamentalistes en pigeons envoyés à tel endroit à tel moment ou encouragés dans le projet de lâcher des agents chimiques du haut d'avions de tourisme (il est des témoignages et des traces informatiques et matérielles que MM. Atta, Al-Shehri et Moussaoui s'intéressaient aux avions d'épandage – *crop dusters* – et, durant les six à huit semaines qui précédèrent le 11 septembre, des moyen-orientaux insistants auraient rendu régulièrement visite à la *South Florida Crop Car* pour recueillir toutes sortes de renseignements sur ces petits avions pour agriculteurs¹⁸⁵). Mais peut-être aussi que ces jeunes recrues s'apprêtaient simplement à repartir chez elles puis en Afghanistan autour du 11 septembre, après une grande réunion et que tous les mouvements suspects qui leur furent prêtés avaient été le fait d'imposteurs. Après tout, M. Bahaji aurait obtenu un visa pour le Pakistan en septembre 2001¹⁸⁶, et Ziad Jarrah, qui ne pensait sans doute pas mourir ce jour-là, enthousiaste à l'idée de retrouver bientôt son épouse, Aysel Sengun dite Gülay S., lui téléphona alors brièvement pour lui dire trois fois qu'il l'aimait...). En tout cas, que l'histoire officielle soit vraie d'un bout à l'autre serait chose fantastique. Des novices du manche pensaient-ils sérieusement pouvoir détourner des avions de ligne dans un ciel hyper surveillé ? Et pourquoi n'y a-t-il pas de preuves valables qu'ils soient – eux ou leurs doublures – montés dans des avions le 11 septembre (en dehors d'un vol préalable aux vols fatidiques, plus tôt dans la matinée, de Portland à Boston) ? A moins que ces agents ou ces fondamentalistes ne soient montés depuis le tarmac en utilisant des uniformes de pilotes (comme ceux retrouvés miraculeusement dans les deux bagages restés au sol du soi-disant Mohammed Atta), ou aient pu s'asseoir déguisés en pilotes sur le strapontin du cockpit, comme cela a été supposé pour le vol 93¹⁸⁷ ? Toutefois, le patron du FBI Robert Mueller a reconnu le 19 avril 2002 que ses services n'étaient pas parvenus à retrouver, dans la mine de renseignements qui fut découverte en Afghanistan ou

¹⁸³ Ewing2001, 911 *Encyclopedia*, “Naik, Niaz”, renvoyant à http://news.bbc.co.uk/1/hi/english/world/south_asia/newsid_1550000/1550366.stm.

¹⁸⁴ Mot de Serge Thion, qui avait flairé cela le 24 novembre 2001, dans « 11 09 : quelques suppositions », <http://ggb.0catch.com/ggb3.pdf>.

¹⁸⁵ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>, février, juillet et fin août 2001.

¹⁸⁶ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>, September 1, 2001.

¹⁸⁷ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h16.

ailleurs, le moindre bout de papier (*paper trail*) faisant la moindre allusion à la préparation du 11-septembre. Et M. Mueller souligne au passage que les pirates auraient utilisé des centaines de téléphones avec, souvent, des cartes prépayées qui les rendent plus difficiles à repérer, ce qui semble indiquer qu'aucune retranscription de conversation n'ait, non plus, fait référence au complot ¹⁸⁸... Pourquoi les services pakistanais, qui étaient très bien informés de ce qui se passait en Afghanistan, étaient-ils les seuls à n'avoir pas averti les Etats-Unis d'une prochaine attaque ? Même les taliban l'auraient fait – sans en informer, par conséquent, leur supposé mentor pakistanais... Ben Laden a-t-il rassuré le Pakistan ? Le Pakistan était-il complice avec Ben Laden ou certaines hautes sphères américaines ? Les services de renseignements occidentaux auraient-ils dissimulé leurs informations au Pakistan afin que des islamistes n'imaginent pas que le complot ait été éventé et ne l'annulent ? Mais comment se fait-il qu'aucune trace en papier concernant la préparation des attentats n'a pas été retrouvée dans le monde alors même que l'on a trouvé une lettre d'instructions en trois exemplaires, dans un sac de voyage, dans un appartement, et parmi les débris du vol UA 93 ? M. Mueller reconnaît-il implicitement que ces éléments ne constituaient pas de véritables preuves ? Et s'il s'agit de fausses preuves, quelle organisation était capable de laisser des fausses preuves aux Etats-Unis, mais pas en Afghanistan ?

De son côté, Oussama Ben Laden pensait peut-être compter, sans le reconnaître après coup, quelques jeunes recrues installées depuis des mois voire des années dans la mâchoire même du loup états-unien, et a décidé d'admettre, bluffé ou pas, et sur la foi de la liste officielle des suspects, la possibilité que des musulmans avaient mené à bien la plus retentissante action terroriste de tous les temps, avec, tout de même, l'aide de Dieu, et sans pour autant exclure la responsabilité d'autres groupes à l'intérieur des Etats-Unis.

Notre analyse va plus loin. Il n'est pas de traces solides que des fondamentalistes sous surveillance soient montés à bord d'avions pour les détourner. Par ailleurs, l'enchaînement des événements (cockpits forcés, absence de signaux de détresse envoyés par les pilotes) était matériellement impossible sans complices dans les aéroports ou dans les avions. Or, ces complices, on ne les a jamais trouvés. MM. Ben Laden et Mueller n'ont pas non plus étudié les circonstances générales et les grands moyens matériels qui ont rendu ces destructions possibles. C'est ce à quoi nous allons nous appliquer maintenant.

¹⁸⁸ www.fbi.gov/pressrel/speeches/speech041902.htm .

Chapitre II

Des armes de destruction disparues.

Quatre avions civils se seraient écrasés. Comment les a-t-on identifiés ?

— Des boîtes noires disparues ou inutilisables.

Chaque avion de ligne possède deux boîtes noires qui permettent, plus que tout autre source de renseignements, de déterminer les causes d'un crash. Dans le cas du 11-septembre, une seule boîte sur huit aurait fourni des renseignements. Les boîtes noires des avions ayant fracassé les tours jumelles n'ont pas été retrouvées parmi les quelques 1,25 millions de tonnes d'acier. D'après M. Lopatkiewicz, porte-parole du N.T.S.B., un organisme qui étudie les accidents aériens, c'est la première fois que l'on ne retrouve pas les boîtes noires¹⁸⁹. Ceci pourrait signaler une volonté de détruire ou de dissimuler des preuves, d'autant que deux secouristes ont tardivement affirmé, l'un au cours d'une interview (Mike Bellone), l'autre dans un livre (Nicholas DeMasi), qu'ils avaient vu une ou trois boîtes noires (de couleur orange) découvertes en octobre 2001¹⁹⁰. Celles de l'avion qui se serait écrasé sur le Pentagone auraient été retrouvées au bout de trois jours, le 14 septembre à 4 heures du matin, « à l'endroit même où l'avion est entré » (Dick Bridges, porte-parole du comté d'Arlington), mais, d'après M. Rumsfeld, les conversations étaient irrécupérables, alors même que l'agent Bridges du FBI était confiant que les boîtes fourniraient des renseignements malgré leur état extérieur¹⁹¹. Le 14 septembre, Robert Mueller, directeur du FBI, refusa de dire ce que ses services avaient appris de l'enregistreur de vol et déclara que l'agence n'avait pas obtenu d'informations de l'enregistreur de voix du cockpit. Aux premières nouvelles, pour le vol UA 93, c'était l'enregistreur de vol et non celui des voix du cockpit qui avait été retrouvé

¹⁸⁹ "Speed Likely Factor in WTC Collapse", 25 février 2002, www.cbsnews.com/stories/2002/02/25/attack/main501989.shtml.

¹⁹⁰ "2 say they found 9/11 'black boxes'", William Bunch, *Philadelphia Daily News*, 28/10/2004. Ou "9/11 'black box' cover-up at Ground Zero?", www.pnionline.com/dublog/extra/archives/001139.html.

¹⁹¹ <http://911review.com/911review/markup/Flight77BlackBoxes.shtml> citant www.abqtrib.com/archives/news/news01/091401_news_recorder.shtml

soit l'inverse de ce qui fut dit plus tard ¹⁹² ! Le 21 décembre 2001, l'agence Reuters annonça que M. Mueller avait personnellement écouté l'enregistreur du vol 93 et avait conseillé au FBI de ne pas dévoiler de bande son pour le moment. Il paraissait étonnant que dans le cadre du crash au Pentagone et pour la première fois dans l'histoire de l'aviation, des enregistrements soient inexploitable – l'unité centrale de la boîte noire, le CSMU, est en effet censée résister à des températures de 2000°F (1100°C) durant une demi-heure (selon le N.T.S.B.) voire une heure (selon les recommandations de la F.A.A.) ¹⁹³, et ne pourrait être détruite que par une explosion nucléaire directe selon un membre de la N.T.S.B. ¹⁹⁴. Peut-être pour faire taire les suspicions, Robert Mueller affirma en février 2002 que l'enregistreur des données de vol de l'AA 77, avait fourni des détails sur « l'altitude, la vitesse, les directions, et d'autres renseignements, mais que l'enregistreur de voix ne contenait rien d'utile. Il a refusé de dire ce qui fut glané des enregistreurs du vol 93 » (CBSnews) ¹⁹⁵. Ce n'est qu'en avril 2002 que les conversations gardées par l'enregistreur de voix du cockpit (CVR) retrouvé en Pennsylvanie furent révélées, mais seulement aux familles des passagers et de manière partielle. Les familles ne sont parvenues à entendre que des bruits et estimaient qu'on leur avait dissimulé trois minutes (en fait une à quatre) ¹⁹⁶ ...

L'absence exceptionnelle de ces éléments clefs de l'enquête rend l'identification rétrospective des engins destructeurs particulièrement hasardeuse. Des avocats comme Douglas Latta et Mary Schiavo, de même que le journaliste Tom Flocco, se sont bien aperçus des « contradictions troublantes » sur l'état des boîtes, et, comme le leur ont confirmé des membres du N.T.S.B., de la façon dont le Département de la Justice, le FBI, mais aussi le Congrès (et oui !) tentent d'empêcher l'inspection ou la divulgation des données ¹⁹⁷.

¹⁹² Jonathan D. Salant, "FBI analyzes data from doomed flights", <http://multimedia.belointeractive.com/attack/response/0914blackboxes.html>.

¹⁹³ www.N.T.S.B..gov/aviation/CVR_FDR.htm. "The Tech Behind Black Boxes", http://abcnews.go.com/sections/scitech/TechTV/techtv_blackboxes_010917.html. "Testing a CSMU", <http://travel.howstuffworks.com/black-box.7.htm>.

¹⁹⁴ 911review.com citant « Better Black Box » *Scientific American*, Septembre 2000. <http://homepage.mac.com/ardeshir/9-11.html> citant ABCNews, et Tom Flocco faisant de même, citant M. Mueller et un membre de la N.T.S.B., "9/11 Lawyers Seek Black-Box Data on Saudi Hijackers", 27/11/02, http://web.archive.org/web/20030623193324/http://tomflocco.com/Lawyers_seek_black_boxes.htm

¹⁹⁵ "Speed Likely Factor in WTC Collapse", 25 février 2002.

¹⁹⁶ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 10h03.

¹⁹⁷ Tom Flocco, "9/11 Lawyers Seek Black-Box Data on Saudi Hijackers", http://web.archive.org/web/20030623193324/http://tomflocco.com/Lawyers_seek_black_boxes.htm.

— Les débris. Ostensibles à New York. De provenance suspecte au Pentagone, et invisibles en Pennsylvanie. Mais où sont donc passés les moteurs de l'avion du Pentagone ?

Des restes d'avions sont visibles à New York : un morceau du fuselage avec des trous de hublots, un train d'atterrissage et sa roue dans un hangar sombre (!), des restes de moteurs semblant posés dans la rue ou sur le trottoir¹⁹⁸. Les photos circulant sur les débris au Pentagone sont amplement discutées. Une jante pourrait être celle d'une roue de Boeing. Un train d'atterrissage pourrait être celui d'un Boeing. Mais un rotor provenant d'une possible unité de puissance auxiliaire (APU) n'aurait pas la taille de celui d'un 757¹⁹⁹. Et la provenance d'un fameux débris déchiré, mais coloré et comme neuf, visible sur *France 3* dès 16 heures le jour de la catastrophe et dont on reparla en 2002, paraît suspecte. Pour Thierry Meyssan il pouvait s'agir d'un débris d'hélicoptère. D'autres observateurs ont montré qu'il pourrait s'ajuster à une partie de Boeing. Toutefois, pour Dick Eastman, il correspondrait à la partie droite du fuselage alors que le débris fut retrouvé à gauche du crash. Et Jean-Pierre Desmoulins estime que la taille de la lettre peinte est trop petite pour faire parti du logo « American Airlines » décorant un Boeing 757 de cette compagnie²⁰⁰. Il pourrait donc s'agir d'un avion plus petit et peint aux couleurs d'American Airlines pour leurrer les témoins (un jet d'affaire repeint, le petit avion décrit par Steve Patterson comme pouvant contenir huit à douze passagers, ou un missile de croisière AGM télécommandé à distance). Une autre question est de savoir si le photographe Mark Faram n'a pas lui-même placé cet objet puisqu'il était sur les lieux alors qu'« il n'y avait quasiment personne » (citation par Thierry Meyssan dans *le Pentagate*).

Joe Vialls a remarqué, sur le site du département de la défense, une photo du sergent Cedric Rudisill, datée du 14 septembre, montrant une pile de débris à gauche du crash, une pile trop importante pour provenir d'un petit avion²⁰¹. Toutefois, la forme indistincte des débris et leur disposition en courbe à la sortie d'une porte laisse penser qu'ils pouvaient avoir été sortis du bâtiment par cet endroit même²⁰². Et encore, il ne nous paraît pas impossible que des débris aient été empilés dans un premier temps puis que le chemin menant à la porte ait été tracé.

Un détail crucial est pourtant absent. Il ne subsiste aucune photo des moteurs, l'élément le plus résistant d'un avion et sans doute celui qui permet le mieux de l'identifier. Pourquoi ? Parce qu'il ne s'agissait pas de moteurs

¹⁹⁸ Voir le bas de www.questionsquestions.net/WTC/767orwhatzit.html.

¹⁹⁹ <http://earth-citizens.net/pages-fr/deb-rot.html>.

²⁰⁰ <http://earth-citizens.net/pages-fr/deb-lrou.html>.

²⁰¹ “French Claim about Pentagon Jet is a Sick Joke”. La photo se trouve à www.defenselink.mil/photos/Sep2001/010914-F-8006R-002.jpg.

²⁰² Dave McGowan, www.davesweb.cncost.com/newsltr68c.html.

correspondant au numéro de série du vol AA77 ? Pas de moteurs de Boeing 757-200 ? Pas de moteurs d'avion civil ?

Une absence troublante d'images est par ailleurs constatable à propos du crash du « quatrième » avion en Pennsylvanie, à mi-chemin entre Lambertsville et Shanksville. Le vol UA93 est censé, officiellement, s'être écrasé en entier, à la suite d'une rixe entre passagers et pirates ou à la suite d'une manœuvre intentionnellement suicidaire des pirates. Mais les images ne montrent le cratère que de loin, au ras du sol, ou d'en haut, avec une traînée et un trou peu profond. Les débris forment de petites taches, ce que l'on pourrait mettre sur le compte d'un crash en piqué. Mais dans ce cas, comment expliquer la présence d'autres débris retrouvés à une distance de huit miles (des morceaux de papiers et des fragments de restes humains)²⁰³ ou à une distance de deux miles à l'Est du crash prêt de l'embarcadère d'Indian Lake (des morceaux de sièges et de plastique)²⁰⁴ ? Un moteur à réaction fut également retrouvé à une distance non spécifiée. On peut penser qu'il fut arraché par l'impact d'un missile car les missiles détruisent rarement les avions en entier²⁰⁵. Cela expliquerait l'attitude incohérente de cet avion, volant sens dessus dessous (*end over end*) avant de chuter en piqué²⁰⁶. Une autre possibilité serait que l'avion ait été rendu électroniquement inopérant par une arme micro-ondes à forte puissance (*High-Powered Microwave Weapon*)²⁰⁷. Dans ce cas, le réacteur retrouvé proviendrait en toute logique d'un autre avion. Or, justement, des témoignages laissent penser qu'il a pu y avoir deux avions²⁰⁸, et la localisation apparemment imprécise du crash pourrait s'expliquer par la survenue de deux crash dans une même région²⁰⁹.

²⁰³ www.post-gazette.com/headlines/20010913somerse3.asp. Une vue du haut du petit cratère est visible dans le film d'Antonia Bird *Cellule Hambourg*, 2004.

²⁰⁴ Carte du crash fournie par le *Pittsburgh Post-Gazette*, 11/9/2001, p.A12.

²⁰⁵ www.flight93crash.com/flight93_military_faq.html.

²⁰⁶ www.flight93crash.com/flight93_eyewitness.html et *Pittsburgh Post-Gazette*, 11/9/2001, p.A12. Il est intéressant de constater que dans le cas du vol 587 qui s'est désintégré au-dessus du quartier du Queens en novembre 2001, le moteur a également été retrouvé à un autre endroit que le reste de l'avion, selon Rudolph Giuliani (voir l'enquête indépendante de Marc Filterman sur <http://membres.lycos.fr/corruptn/06-41.htm>).

²⁰⁷ <http://members.fortunecity.com/seismicevent/index.html>.

²⁰⁸ Voici ce que rapportait un journaliste de Reuters : « les médias locaux ont cité des habitants parlant d'un second avion dans les environs et de débris brûlants tombant du ciel » (« FBI Does not Rule Out Shootdown of Penn. Airplane », 13/9/01 9:00 AM, <http://investor.cnet.com/investor/news/newsitem/0-9900-1028-7147291-0.html>).

²⁰⁹ Voici ce qu'on lit sur le site <http://doutefree.ifrance.com/doutefree/events2.html>: « selon John Hugya, aide administratif du représentant John Murtha, "l'avion volait d'abord au-dessus de l'aéroport du comté de Cambria à Johnstown" (*Pittsburg Post-Gazette*, 11/9/2001, p.A.12). Cet aéroport se trouve à quatre miles à l'Est du

Mais peut-on croire les autorités qui se sont livrées aux journalistes ? Ont-elles véritablement trouvé des débris d'avions civils ? Le vol UA 93 n'a-t-il pas plutôt atterri ailleurs comme nous le verrons plus loin ? Pourquoi le N.T.S.B. n'a-t-il pas encore effectué d'enquête à partir des pièces retrouvées ? Parce qu'il s'agissait de pièces venant d'un autre avion que le vol UA 93 ?

— Des images d'avion manquantes, floues, et comportant des détails intrigants.

Les images du second avion ayant frappé la tour Sud du World Trade Center semblent nombreuses et assez démonstratives. Pourtant, des esprits y voient des choses suspectes. Certains s'étonnent de ce qu'elles proviennent souvent de vidéos amateur qui ont effectué un zoom arrière juste avant l'impact²¹⁰. Mais les caméras modernes permettent de réaliser des zooms sans affecter la netteté des images. D'autres distinguent une coque ou un container suspect au-dessous et à droite du ventre, qui trahirait la présence d'une bombe chargée de percer le coffre des colonnes centrales ou de rendre l'appareil non identifiable, et s'étonnent de l'inclinaison vers la gauche de la turbine de gauche²¹¹. Nous pensons que l'inclinaison du moteur est une illusion d'optique due à la forme conique du moteur puisqu'elle n'est pas visible lorsque l'avion est filmé du dessous à partir de la rue. Quant au « container », c'est une illusion renforcée par l'ombre projetée par une des deux protubérances ovoïdes que comportent certains Boeing 737-200 ou 300, de chaque côté du fuselage, là où sont fixées les ailes, comme le montrent des images du site <http://airliners.net>²¹². Enfin, certains estiment

centre de Johnstown (*Rand Mc Nally Road Atlas*, zoom sur Johnstown). Cela situe donc l'avion à 15 miles complètement au Nord du crash, alors qu'il est censé être venu de l'Ouest. Est-ce que l'on aurait affaire à un deuxième avion, ou est-ce que l'avion aurait fait des ronds avant d'être abattu ? Par ailleurs, selon le *Washington Post*, 11/9/2001, p.A4, le crash est supposé avoir eu lieu – sur la même page - " juste au Nord de l'aéroport du Comté de Somerset" et "8 miles à l'Est de Jennerstown, selon les envoyeurs de dépêches des urgences du comté sur WPXI-TV". Dans les deux cas, et si l'aéroport est juste à Somerset, cela ne paraît pas être au même endroit que le lieu du crash montré sur la carte du *Pittsburgh Post-Gazette*, 11/9/2001, p.A12. Jennerstown se trouve à huit miles totalement au Nord de Somerset ».

²¹⁰ <http://911hoax.com>.

²¹¹ www.democraticunderground.com/discuss/duboard.php?az=show_mesg&forum=125&topic_id=8569&mesg_id=8569. Ou <http://letsroll911.org>.

²¹² <http://911wideopen.com/pod.htm> et <http://questionsquestions.net/WTC/pod.html#flash> (Brian et Eric Salter), ou à <http://airliners.net/open.file/244653/L>, <http://airliners.net/open.file/308950/M>.

voir un missile sortir légèrement d'un angle de la tour ²¹³ avant d'être dissimulé par l'explosion. D'autres rétorqueront qu'il s'agissait du cylindre de la carlingue qui aurait traversé sans encombre le côté de la tour, comme une paille plantée à pleine vitesse dans une pomme de terre. A notre avis, il est possible que le cylindre ait non seulement traversé les poutres extérieures, mais aussi un coin des piliers d'acier formant le noyau central sans que le côté visible n'en fut affecté. Mais cela demanderait peut-être une reconstitution.

Pour ce qui est du premier crash, il n'existe qu'une seule séquence de l'objet volant, un objet très flou, même s'il peut correspondre à un 767. Ces images, filmées par les frères Naudet, ont une histoire. Elles sont passées le soir même entre les mains du FBI, et seules six minutes leur ont été restituées le lendemain (d'après Thierry Meyssan ²¹⁴, qui prit peut-être en compte l'heure de diffusion en France). Les images du crash ont-elles été retouchées ? Et si oui, pourquoi subsiste-t-il, l'espace d'une image, cet étrange flash, qui apparaît juste au moment de l'impact, et disparaît un instant avant la véritable explosion ²¹⁵ ? La position du soleil par rapport à la caméra ne permet pas de laisser penser à un simple reflet. Voici l'image capturée par le site propagandamatrix.com, mentionnée pour la première fois en anglais par Leonard Spencer du site <http://serendipity.li> et en français sur <http://doutefree.ifrance.com/doutefree/images119.html>.

²¹³ Voir les images du fuselage ou du missile (?) sortant de la tour sur <http://webfairy.com> à la date d'octobre 2003 ou sur <http://jp-petit.com/Divers/PENTAGATE/Pentagate3.htm>.

²¹⁴ *L'effroyable imposture*, p.95.

²¹⁵ <http://perso.wanadoo.fr/ericbart/inv2.html> (animation en bas de la page) ou www.propagandamatrix.com/150903dvdccensored.html ou <http://new.globalfreepress.com/article.pl?sid=03/09/15/2017250&mode=thread>, ou <http://missilegate.com>, p.5.



Nous avons vérifié nous-même l'existence de ce flash aux archives de l'I.N.A. Plusieurs interprétations ont été données : missile tiré (mais on ne voit pas de trace de fumées à l'arrière) ; arme énergétique (micro-onde, *scalar*) ; lumière dégagée par le contact de la façade et les appareils électroniques du cockpit (mais le deuxième avion n'émet pas de flash aussi brillant) ; décharge d'électricité statique (mais normalement l'avion l'évacue quelque part et le flash paraît très grand pour cela)²¹⁶ ; ou, plus probablement, bombe à charge orientée placée quelque part à l'avant de l'appareil (ce qui expliquerait pourquoi l'arrière de l'avion ne semble pas affecté par la détonation)²¹⁷. Curieusement, cette présence d'un flash peut coïncider avec ce que des témoins ont décrit au Pentagone²¹⁸. Le scientifique français Jean-Pierre Petit rappelle que le « tir au contact » est aisément programmable et a été employé par les sous-marins états-uniens pour détruire les sous-marins russes lors de « pseudo-collisions ». Les raisons d'un tel procédé ? « Certains ont avancé l'hypothèse de la dispersion dans le bâtiment d'un produit facilitant l'allumage du kérosène (un oxydant) [Note de l'auteur : ceci paraît inutile]. On peut aussi penser à un missile perforant et explosif éventuellement guidé par homing sur un émetteur placé

²¹⁶ Brian Slater, <http://questionsquestions.net/WTC/pod.html#flash>.

²¹⁷ <http://perso.wanadoo.fr/ericbart/inv2.html>.

²¹⁸ Terry Morin a vu un 737 voler pendant près d'une dizaine de secondes, avant qu'il ne disparaisse derrière des arbres : « Tandis que l'avion approchait du Pentagone, je vis un petit flash ». Joe Arrington : « on aurait dit qu'il y avait eu un impact avant le coin ». James S. Robbins : « Puis j'ai vu le flash argenté, une explosion, et un nuage de fumée sombre en forme de champignon » (<http://perso.wanadoo.fr/ericbart/witness.html>).

à cet effet, dans la cage centrale en béton, destiné à faire un trou dans celle-ci, suffisamment grand pour que le kérosène puisse s'y écouler et en brûlant, ramollir les piliers centraux de colonne vertébrale au bâtiment, provoquant son implosion [NDA : mais à nos yeux le succès de cette manœuvre est hasardeux] » ²¹⁹.

Examinons maintenant l'éventualité qu'un avion de ligne ait frappé le Pentagone. En mars 2002, Thierry Meyssan notait que l'avion avait percuté la façade parallèlement au plan horizontal et que si « les ailes de l'avion – qui contiennent le carburant – peuvent brûler, le fuselage du Boeing (...) laissera nécessairement une épave calcinée » ²²⁰. Et puisqu'il est maintenant considéré que l'avion a percuté la façade de biais, pourquoi n'est-il pas resté de gros débris, y compris, quelques débris des ailes ? En raison de sa vitesse ? Faut-il considérer, comme certains sceptiques, qu'il a explosé juste avant ? Ou bien l'absorption complète par le bâtiment et la fusion totale des ailes a-t-elle été facilitée par le trou créé et la chaleur dégagée par un missile tiré peu de temps auparavant ? N'y a-t-il pas eu deux explosions retentissantes ? La séquence de la caméra de sécurité divulguée en mars 2002 et supposée montrer l'avion ayant frappé le centre interarmé ne permet pas d'identifier un Boeing, l'objet volant restant en grande partie caché derrière un objet de maçonnerie. Certains pensent que si le Boeing paraît court, c'est en raison des distances et de son angle d'approche ²²¹. D'autres penchent pour l'hypothèse d'un missile de croisière ou d'un drone de type de *Global Hawk*, surtout si l'on observe de près l'aileron arrière et certains débris ²²². Il est vrai qu'il existait depuis au moins le mois de juin 2000 des drones *Global Hawk* aux ailes plus larges qu'un 737 ²²³, dont l'impact aurait engendré des dégâts correspondant à la largeur et à la faible hauteur des destructions observées sur la façade. Mais la silhouette biscornue qui semble caractériser ces appareils remettrait en question la validité de l'ensemble des témoignages, et un drone n'aurait pas la capacité de porter une bombe à charge creuse ou de percer trois ailes du Pentagone à lui tout seul (à supposer que le trou de sortie sur l'aile C n'ait pas été percé par les pompiers). A moins qu'un missile ait été tiré dans le même temps, ce dont sont justement capables des drones *predators* développés dans le cadre d'un *Special Access Program* du Pentagone ²²⁴. Selon Christopher Bollyn, ces drones seraient basés dans l'Ohio, là où le vol AA 77 a disparu des radars de circulation aérienne. Toutefois, un *global hawk* aurait été trop lent pour faire le trajet jusqu'à Washington à la vitesse d'un jet comme cela était appar

²¹⁹ http://jp-petit.com/Divers/PENTAGATE/twin_towers1.html.

²²⁰ Thierry Meyssan, *L'effroyable imposture*, p.20.

²²¹ <http://website.lineone.net/~bosankoe/analysis.htm>.

²²² <http://membres.lycos.fr/applemacintosh2/Pentagon2.htm>.

²²³ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Global Hawk".

²²⁴ Seymour Hersh, "Rumsfeld Knew : Iraq Prison Abuse Part of Pentagon – approved Black Ops Program", *Democracy Now*, 17 mai 2004.

sur l'écran des contrôleurs²²⁵, ainsi que pour berner complètement les témoins visuels.

Un autre problème posé par les images de la caméra de sécurité est que la trajectoire entre en contradiction avec les récits de certains témoins. Il ne semble en effet pas possible qu'un Boeing puisse « voler là où se trouve la “trace de fumée”, après avoir survolé l'hôtel Sheraton, le carrefour de Washington boulevard, et coupé les lampadaires à une dizaine de mètres du sol », suppose pour l'heure l'ingénieur et pilote Jean-Pierre Desmoulins²²⁶. La succession d'images peut donc être fausse. Il a aussi été signalé, à propos de la séquence publiée par CNN, qu'il lui manquerait une photo. Toutefois, les images de l'explosion correspondent aux récits des témoins. A cet égard, le commandant Pierre-Henri Bunel explique que la coloration de l'explosion « filmée » correspond à une bombe plutôt qu'à un crash d'avion chargé de kérosène. Le caractère instantané de l'explosion laisserait aussi suggérer la présence d'une bombe. D'ailleurs, il n'est pas impossible de penser que les explosions secondaires du Pentagone aient été effectuées par des bombes. Dans tous les cas, le faisceau d'indications et l'absence d'éléments probants ne permet pas d'accorder purement et simplement foi à l'hypothèse officielle du Boeing 757-200 AA 77 venu s'écraser dans son plus simple appareil et ayant créé à lui seul les dégâts ou l'absence de dégâts observés.

Enfin, pour ce qui a été détruit en Pennsylvanie on n'a pas d'images de l'appareil en train de voler.

— Les empreintes laissées par les avions.

Les trous dans les tours de New York attestent de la pénétration d'engins volants munis de larges ailes. Certains y voient la preuve principale qu'il s'agissait bien de Boeing 767²²⁷. Pour ce qui est du premier crash, des analystes perçoivent une balafre différente dans la vidéo des frères Naudet et les images ultérieures et des traces d'ailes peut-être trop relevées pour un 767. Certains pensent que la balafre a été modifiée par la suite, avec des explosifs. L'objet volant ayant frappé la première tour pourrait donc être un drone ou un jet militaire amélioré.

Au Pentagone, les débats s'affinent pour savoir comment ont pu se comporter les ailes et l'aileron d'un avion contre la façade. Quel crédit accorder aux images de la caméra de sécurité divulguées en mars 2002, que Thierry Meyssan utilise pour renforcer sa conclusion qu'un missile avait frappé le Pentagone ? Les autorités n'ont-elles pas cherché à désorienter les sceptiques avec des images fabriquées ? Pourquoi ne nuance-t-il pas son

²²⁵ ABCnews, 23 octobre 2002, « Air Traffic Controllers Recall 9/11 », more.abcnews.go.com/sections/2020/2020/2020_011024_atc_feature.html.

²²⁶ <http://doutefree.iframe.com/doutefree/docu.html>.

²²⁷ Eric Salter, *The WTC Impacts: 767s or 'Whatzits'?* www.questionsquestions.net/WTC/767orwhatzit.html.

propos maintenant que de nouvelles photos sont apparues ? M. Meyssan attend-il que la thèse du missile atteigne les grands médias pour les ridiculiser à son tour ? Ou attend-il que soient déclassifiées d'autres images de caméras de surveillance nous montrant un avion pour nuancer sa position du missile (on pense aux caméras de l'hôtel Sheraton, de la station essence CITGO de Jose Velasquez emportée par le FBI « dans les minutes qui ont suivi », et aux caméras routières du *Virginia Department of Transportation*²²⁸) ? En attendant, des images plus précises ne tendent pas forcément à exclure un impact par un avion de ligne, plus ou moins gros, de type 737, 757, 767 ou 747.

L'incompatibilité apparente des dimensions d'un 757 et de celles des dégâts ne clôt pas la discussion. Richard Stanley et Jeffrey Russell rapportent une expérience réalisée par le Japonais Sugano au Muto Institute de Tokyo²²⁹ : une étude sur la résistance d'un épais mur de béton confronté au crash d'un avion F-4. La succession des images suggère assez bien que les ailes d'un avion porteuses de turbines tendent à se replier vers l'avant, même avec un avion plus petit qu'un 757 – ce que n'ont pas vu les commentateurs. L'explication du phénomène est la suivante : le fuselage est freiné au moment de l'impact tandis que les ailes, alourdies par les turbines, poursuivent leur course à leur vitesse initiale et se détachent vers l'avant. Cette attitude au moment d'un crash a été rapportée par Thierry Meyssan et par l'ingénieur Jean-Pierre Desmoulins²³⁰. Elle prend le contre-pied des premières explications conformistes selon lesquelles les ailes s'étaient repliées vers l'arrière le long du fuselage avant de pénétrer à l'intérieur du trou. Cette attitude expliquerait que les dégâts provoqués sur la façade soient moins larges qu'on ne l'aurait supposé de la part d'un 757, au moins du côté gauche. Car du côté droit, avant l'impact final, aux dires des témoins Franck Probst et Don Mason, l'aile – ou plus précisément la turbine de droite – a percuté un groupe électrogène (ou une sortie de ventilation) comme l'illustre cette photo²³¹ :

²²⁸ « Three Months On, Tension Lingers Near the Pentagon », December 11, 2001. *Richmond Times Dispatch* ou

http://news.nationalgeographic.com/news/2001/12/1211_wirepentagon.html.

²²⁹ www.sandia.gov/media/NRgallery00-03.htm.

²³⁰ *Le Pentagate*, p.29. <http://perso.wanadoo.fr/jpdesm/pentagon/pages-fr/deg-traj.html>.

²³¹ www.911-strike.com/missing-confetti.htm citant <http://fire.nist.gov/bfrlpubs/build03/PDF/b03017.pdf> page 13



Eric Bart montre également une vue du haut du générateur et celui-ci semble avoir été cisailé par une saillie de l'aile droite. Après cet impact initial, l'aile droite a dû se replier vers l'arrière, ce qui provoqua en effet moins de dégâts du côté droit de la façade où des colonnes sont visiblement restées plus ou moins debout.

Mais dans l'ensemble la faible pénétration des parties extrêmes de l'appareil peut s'expliquer par le fait que cette zone du Pentagone avait été rénovée et renforcée au moyen de colonnes, de barres d'acier et de fenêtres épaisses afin de résister à des explosions²³². La faible ampleur des dégâts pourrait donc s'expliquer à la fois par ce choc initial de l'aile droite et par la résistance de la façade rénovée. Il reste ensuite à expliquer pourquoi l'aileron arrière du Boeing non identifié, 757, 737 ou autre, n'a pas laissé de trou au deuxième étage. L'aileron était-il suffisamment solide pour provoquer une brèche verticale sur la façade ? A-t-il été soufflé vers l'arrière à cause de l'explosion ? Il faudrait vérifier cette hypothèse en filmant un impact d'avion de ligne. Car si le film de l'équipe de Tokyo montre que l'aileron d'un F4 ne se détache pas ni n'est projeté en arrière, il faut considérer qu'un F4 est moins long qu'un Boeing 757 ou 747. L'explosion de l'avant d'un de ces appareils aurait eu plus de temps pour projeter l'aileron en arrière, l'empêchant ainsi de frapper de plein fouet le Pentagone. On n'aurait donc pas nécessairement besoin d'imaginer une bombe endommageant l'avion qui la portait, par exemple une bombe anti-

²³² www.cooperativeresearch.org, 9h38, citant le *Los Angeles Times*, 16/09/2001.

bunker dans la soute à bagage, pour expliquer cette absence de dégâts contre le 2^e étage.

Il convient également d'expliquer les dégâts internes. Jean-Pierre Desmoulins montre que l'aéronef n'a pas traversé six murs en béton renforcé mais une partie située au-dessous de ces murs, lesquels s'élèvent à partir du 2^e étage. La zone traversée était en fait formée, à l'intérieur, de murs en briques²³³. Les photos aériennes postées par le Réseau Voltaire montrent aussi que les destructions en profondeur se situaient au-dessous de la dalle séparant le rez-de-chaussée du 2^e étage. Il est difficile de savoir, d'intuition, si les dégâts situés sous cette dalle contre les parois en brique ou les colonnes auraient pu être effectués par une charge creuse plutôt que par une carlingue ou par de simples bombes déclenchées à l'intérieur. Le trou « de sortie » visible sur l'anneau C paraît haut et large pour un trou de missile, 2,30 m. sur 3, mais Thierry Meyssan explique que le missile AGM a dû former un trou de plus en plus gros à mesure de sa progression. Toutefois, ce trou peut très bien ne pas avoir été fait au moment du crash ou des explosions. En effet, un pompier avait déclaré qu'il avait été percé par les secouristes pour mieux parvenir au brasier par une autre entrée²³⁴. On ne peut non plus savoir si les débris retrouvés dans l'allée bordant ce trou (notamment une jante ne correspondant apparemment pas à un 757²³⁵) y étaient parvenus au moment de l'impact ou y furent entreposés par les secouristes. Et dans le cas où le trou aurait été percé par le ou les projectiles, la cause pourrait en être aussi bien une charge creuse anti-bunker en uranium appauvri placée dans l'appareil qu'un contrepoids également en uranium appauvri caractéristique des seuls Boeing 747 (et non un 757)²³⁶. Ces deux hypothèses pourraient rendre compte de la radioactivité mesurée aux alentours. Bien entendu, si l'on estime que les organisateurs des attentats venaient de l'intérieur du Pentagone, il peut paraître étonnant qu'ils n'aient pas craint de s'exposer à des poussières radioactives. Rappelons que Donald Rumsfeld s'est promené quelque temps à l'extérieur après l'explosion... A moins que les criminels aient été des membres du Pentagone qui n'étaient pas sur les lieux (comme M. Wolfowitz), et que M. Rumsfeld n'était pas au courant du type d'appareil (747) qui serait envoyé. Rappelons qu'en attendant qu'on nous montre les images des caméras de surveillance des alentours, il existe une séquence diffusée le jour même sur *France 2* à 17h51 et sur *France 3* à 17h11 montrant un avion volant à une latitude relativement basse au-dessus d'un bosquet de Washington, et muni de quatre turbines et de longues ailes – donc un 747 et non un 757-200 ! Ces

²³³ <http://perso.wanadoo.fr/jpdesm/pentagon/pages-fr/deg-interne.html>.

²³⁴ <http://pentagon.batcave.net/hole.html>.

²³⁵ voir <http://earth-citizens.net/pages-fr/deb-train.html>.

²³⁶ « Wise uranium project » citant Henrich Grossbongardt, porte-parole de Boeing (interview dans *Spiegel Online*, 14 septembre 2001), www.antenna.nl/wise/uranium/dviss.html#ACWWTC.

images proviendraient peut-être de la chaîne *APTN Washington DC 2* dont le logo était apparu vers le même moment sur *TF1*. Une séquence correspondante mais plus petite en taille fut diffusée à la *BBC*. Aux Etats-Unis, personne ne semble encore avoir relevé cette séquence, qui n'a visiblement pas été diffusée sur *CNN*. Mais elle était visible en Grande-Bretagne, au Danemark et en Allemagne. S'agissait-il de l'avion qui s'est écrasé sur le Pentagone ou d'un autre avion qui, après 10 heures, survola de si près la cour suprême qu'il provoqua les cris des passantes ²³⁷ ...

Les destructions visibles devant le bâtiment sont également l'objet de vives discussions. Quel appareil a ainsi pu percuter ou faire chanceler les lampadaires situés devant le Pentagone ?

Pour ce qui est du crash du « quatrième » avion en Pennsylvanie, le vol UA93, les images ne montrent qu'un petit cratère, de très loin, au ras du sol, ou d'en haut, correspondant probablement à un crash en piqué ²³⁸.

— **Le numéro d'enregistrement du vol AA 77 n'est pas connu pour avoir déjà transporté des passagers.**

Par le biais des sites <http://N.T.S.B..gov> et www.airdisaster.com/special/special-0911.shtml, on connaît le numéro de série (24602) du vol AA 77 qui devait faire la liaison Washington/Los Angeles et aurait été précipité par des pirates sur le Pentagone, ainsi que son numéro d'enregistrement, dit aussi de queue, ou numéro N (*Registration number, tail number, N Number, N 644AA*). Mais ce dernier numéro n'apparaît pas dans les archives des vols intérieurs du *Bureau of Transportation* (www.bts.gov, *Airline On-Time Statistics Searchable Database*). En effet, aucun avion d'American Airlines n'a volé avec ce numéro au départ de Washington, de Los Angeles, ou de Boston, de mai à septembre 2001 (il est possible de sélectionner tous les jours d'un mois pour accélérer la recherche). Pourtant, d'autres avions effectuaient couramment des vols depuis ces aéroports, comme ceux enregistrés sous les numéros N641AA ou N624AA. Et curieusement, le N624 AA a souvent reçu comme numéro de vol AA 77 sur le trajet Washington/Los Angeles. On ne retrouve pas non plus dans les archives du B.T.S. de trace de vols précédents du N644AA tels qu'ils sont mentionnés par date exacte sur les légendes de photos du site www.airliners.net/search/photo.search?regsearch=N644AA&distinc_entry.

²³⁷ <http://doutefree/iframe.com/doutefree/images119.html>.

<http://homepage.ntlworld.com/steveseymour/pentagon/pentagon2.html>.

Les archives de la BBC sont floues :

http://news.bbc.co.uk/olmedia/1535000/video/1537766_wtc16_barak_vi.ram

(2'02), ou <http://thewebfairy.com/video/barak.mpg>. Henrik Melvang vend une

vidéo où est notamment montré ce 747 à quatre moteurs à Washington,

www.bombsinsidewtc.dk. Sur l'avion venu après 10 heures, "Gridlock, Disbelief Grip Stunned City", *Washington Post*, 11/9/2001, p.A13.

²³⁸ Source internet officielle : <http://airdisaster.com/photos/ua93/photo.shtml>.

Les photos élargies du site montrent pourtant que le numéro d'enregistrement de l'avion était peint à l'arrière de l'avion. Donc l'avion existait. Et, pour ce qui est des jours précédents le 11 septembre, les archives du B.T.S. n'ont pas non plus gardé la trace de son arrivée à l'aéroport de Washington Dulles avec ce numéro d'enregistrement, contrairement aux trois autres avions dont on peut retracer l'arrivée à Boston et Newark. Le N644AA (le supposé vol AA 77 détruit au Pentagone) était-il généralement destiné à accueillir des passagers ? Servait-il à l'Administration Fédérale de l'Aviation (la F.A.A.) à effectuer des exercices de routine à vide ? Était-il venu d'Australie, puisque John Howard avait réservé ce vol avant d'être retenu pour une commémoration supplémentaire²³⁹ ? Est-ce lui qui s'est écrasé ? Est-ce lui qui a décollé ? A-t-on donné son identité à un autre avion écrasé ? Car, bizarrement, l'avion N644AA n'a fini par être invalidé que quatre mois après les événements, le 14 janvier 2002 (comme le supposé vol AA 11)²⁴⁰. Pourquoi un tel retard ? Curieusement, à peu près au même moment, le 11 janvier 2002, l'avion N641AA, un véritable double du 644AA, fabriqué comme lui en 1991, reçut un nouveau certificat. Tentons d'expliquer cette coïncidence après un retour en arrière. D'après les archives du B.T.S., le 11 septembre, le N641AA était encore à Dallas depuis la veille. Curieusement, alors qu'il avait effectué plusieurs vols par jours entre Los Angeles, San Diego, Dallas ou Boston avant d'arriver à Dallas, aucun vol n'était prévu pour lui au départ de Dallas le 11 septembre. Et il serait reparti pour Denver le 13 septembre à 20h55. Une hypothèse pourrait être que le 11 septembre, le vol N641 a été réquisitionné, vide, pour un exercice militaire. Il n'était donc pas prévu au décollage mais a volé jusqu'en Virginie Occidentale et a fini par remplacer l'avion N644AA qu'on avait fait atterrir dans l'Ohio. Le mois de janvier 2002 aurait été la date de retour sur le marché de l'avion N644AA sous le numéro N641AA détruit le 11 septembre sur le Pentagone, utilisé par un autre avion le 13 septembre.

— Deux vols absents des archives aériennes.

Selon des statistiques officielles du Bureau des Transports (B.T.S.) le départ des vols AA0011 (supposé parti de Boston et écrasé dans la tour Nord du World Trade Center) et AA0077 (supposé parti de Washington Dulles et écrasé sur le Pentagone) n'était pas programmé alors qu'il l'était les jours précédents. Ce qui ne laisse pas de troubler puisqu'il s'agit des avions sur lesquels les preuves par l'image sont très incertaines²⁴¹. Ont-ils

²³⁹ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Howard, John" ou <http://smmonline.com/articles/canberrabell.html>.

²⁴⁰ <http://162.58.35.241/acdatabase/NnumSQL.asp?NNumbertxt=644AA>.

²⁴¹ Pour voir la « airline on-time statistics searchable database » du Bureau of Transportation Statistics, aller sur www.bts.gov/ntda/oai/index.shtml puis suivre la

été modifiés, dans le cadre d'un exercice, ou remplacés par des avions légèrement différents ? A contrario, les vols de la compagnie United Airlines, UA 93 (supposé parti de Newark et écrasé en Pennsylvanie) et UA 175 (supposé parti de Boston et écrasé dans la seconde tour), étaient, quant à eux, programmés ce jour-là, et les archives indiquent qu'ils furent détournés. Depuis quand les vols AA11 et AA77 n'étaient-ils plus programmés au décollage ? Devaient-ils, dans ce cas, accueillir des passagers ce matin-là ? Que sont devenus les passagers s'ils n'ont pas péri dans ces avions ? L'hypothèse du chercheur qui a signalé l'anomalie, Gerard Holmgren, est que les passagers censés monter à bord du vol AA 0011 ont pu embarquer sur le vol UA 0175 (supposé écrasé dans la tour Sud) également prévu au décollage de l'aéroport de Boston Logan, quinze minutes plus tard, et qui partit en effet treize minutes plus tard, à 7h58 (voir la rubrique *Actual Departure Time* sur le site <http://bts.gov>). Sera-t-il alors possible de retrouver la trace de ce changement de vol et de compagnie ?

En tout les cas, cette hypothèse est confirmée par le fait que, selon les recherches menées par Woodybox, deux avions semblent s'être dissimulés derrière le vol AA11, puisque la presse a donné deux numéros de portes de départ (26 et 32) et deux horaires différents pour le début de l'embarquement, 7h15 et 7h35, alors qu'elle n'a donné qu'un horaire pour le moment où l'avion s'écartera de la porte d'embarquement (7h45)²⁴². Par ailleurs, des témoignages indiquent que les passagers du vol 11 furent avertis d'un retard environ une heure avant le décollage et eurent probablement à changer d'avion. Trois passagers avaient appelé des proches pour signaler leur retard : David Filipov, Richard Ross, et Amy Sweeney. Amy avait signalé un retard dès 7h11. Et M. Filipov avait signalé le retard depuis le hall de l'Amiral (*admiral's lounge*) à 7h45 exactement. Aussi ne pouvait-il être à bord de l'avion 11 si celui-ci commençait alors à se mouvoir. Vraisemblablement, les passagers ont embarqué sur un autre avion. Mais de quelle compagnie ? L'avion de rechange prévu par American Airlines n'a peut-être pas décollé, puisque selon certains articles relevés par Woodybox, un « cinquième avion » a eu des problèmes alors qu'il devait décoller à 8h10, également pour Los Angeles. Aussi, la probabilité que les passagers ont embarqué sur le vol (fatidique ?) d'United Airlines apparaît-elle accrue.

L'avion de la porte 32 (le vol AA 11 original) est, lui, probablement parti à l'heure et quasiment vide. Le pilote, John Ogonowski, est-il resté à

procédure indiquée par Gerard Holmgren sur <http://new.globalfreepress.com/article.pl?sid=03/11/13/0455236&mode=thread> ou http://sydney.indymedia.org/front.php3?article_id=36354&group=webcast. Nous l'avons fait plusieurs fois.

²⁴² Woodybox, « Flight11 – the Twin Flight », www.globalfreepress.com/911/04/03/14/212247.shtml.

bord et a-t-il décollé accompagné des seuls membres de l'équipage dans le cadre d'un exercice ? Est-ce bien sa voix qui a été enregistrée et qui a donné lieu à une retranscription parue dans le *New York Times* le 16 octobre 2001 (« Transcripts of Flight 11 and Flight 175 ») ? Pourquoi sa tante, Rose M. Panek a-t-elle disparu deux ans et demi plus tard au fond d'un fleuve au cours d'un étrange accident de voiture ²⁴³ ? Et quel est cet avion qui semble survoler la première tour déjà en feu ²⁴⁴ (en temps normal, le ciel de New York est surtout survolé du côté de Harlem, mais on peut aussi penser que les mesures d'urgence l'ont détourné de sa trajectoire) ?

Encore plus renversant, Gerard Holmgren considère que les avions correspondant aux vols UA 175 et UA 93 existent toujours car leurs numéros de queue ou d'enregistrement (*n number*) sont toujours valides. Le vol UA 93 ne se serait donc pas écrasé ni n'aurait été abattu en Pennsylvanie et ce ne serait pas le vol 175 qui se serait écrasé contre la tour Sud ²⁴⁵... Chose apparemment soutenue par le fait qu'un passager régulier de la compagnie United Airline écrit dans un agenda précis de ses voyages avoir volé le 10 avril 2003 de Chicago à Los Angeles à bord d'un avion portant le même numéro d'enregistrement que le vol UA 93 le 11 septembre (N591UA) ²⁴⁶. Mais il est possible qu'il ait mal vu, d'autant que les archives officielles du B.T.S. indiquent pour ce jour un avion N594UA ! A moins qu'United Airlines ne donne de fausses informations au B.T.S. et ait également aussi donné un autre numéro de queue au N594UA originel.

— **Des listes de passagers publiées avec retard et comportant des incohérences.**

A lire le *New York Times* du 12 septembre, il apparaît que le soir du 11, les « autorités fédérales » (le FBI) ont interdit aux compagnies aériennes de révéler les listes de passagers disparus ²⁴⁷. Quelles informations furent donc données ensuite aux organes de presse ? Gerard Holmgren a relevé que les grands médias ont publié des listes légèrement différentes au sujet du vol AA0011, que quatre des passagers de ce vol (Jalbert, Roux, Ward et Weems) apparaissent également dans la liste des passagers du deuxième

²⁴³ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=345>.

²⁴⁴ www.propagandamatrix.com/020104nycfighter.html. Il faudrait retrouver les images animées quelque part.

²⁴⁵ Voir les recherches de Gerard Holmgren, « The Truth about 911 » (www.williambowles.info/911/911_comp.html) sur les « n number » 591UA (pour UA 93) et 612UA (pour UA 175). Sur le site de la F.A.A. *aircraft registry inquiry* <http://162.58.35.241/acdatabase/acmain.htm>, ces numéros ont toujours le statut de « valide ». On peut trouver mention des « n number » de chaque avion sur www.airdisaster.com/special/special-0911.shtml, Chris Kilroy « Special Report : Sept 11, 2001 Terrorist Attacks ».

²⁴⁶ <http://friedmanfamily.org/ua2003> ou <http://ua2003.friedmanfamily.org>.

²⁴⁷ *New York Times*, 12/09/2001, p.A16.

avion, le prétendu vol UA 175. Un certain nombre de passagers annoncés semblent alors fictifs, d'autant qu'en ajoutant aux différentes estimations de passagers innocents le nombre de pirates supposés (cinq), on parviendrait à plus que le chiffre de quatre-vingt douze passagers au total, chiffre repris par presque tous les médias à chaud²⁴⁸. D'où viennent ces faux noms ? D'où viendrait le chiffre de quatre-vingt douze passagers ? Les enquêteurs ont-ils enlevé le nom de certains passagers, non pas par égard pour leurs familles, puisqu'il n'en était alors plus question, mais pour laisser entendre que des terroristes arabes étaient présents sur les vols avec leurs vrais noms ? Ont-ils, ce faisant, enlevé des noms différents à destination de chaque média au gré des sollicitations ? Certains médias ont-ils ensuite ajouté des noms d'après des témoignages qu'ils avaient recueillis, et qui se seraient révélés faux ? A-t-il fallu du temps avant d'apprendre qu'un au moins des passagers avait réservé sa place via une compagnie australienne (Qantas, comme pour au moins six passagers du vol AA 77) grâce au système de *codeshare*²⁴⁹ ? Le transfert de passagers du vol AA11 vers le vol UA 175 explique-t-il que quatre noms soient apparus sur les deux listes ?

Nous avons cherché à vérifier le décès de la moitié des passagers des quatre avions dans les registres nationaux de la *Social Security Death Index Interactive Search* (<http://ssdi.genealogy.rootsweb.com>), qui recense les demandes de déclarations de décès de la part des familles de victimes inscrits à la « sécurité sociale », laquelle s'occupe uniquement des personnes y cotisant pour leur retraite. Nous avons privilégié les personnes dont l'initiale patronymique et le lieu de résidence étaient indiqués. Moins d'un tiers des personnes étaient rapportées disparues le 11 septembre 2001. Cela paraît peu comparé aux personnes recensées comme mortes dans la même base de donnée à la suite de l'accident du vol 587 au-dessus de New York le 12 novembre 2001. Il faut dire que ce dernier vol comportait une large majorité d'hispaniques, et que leurs familles avaient sans doute davantage besoin de déclarer la mort de leur proche à la Sécurité Sociale afin d'obtenir des compensations. Mais les registres montrent quelques curiosités. Ainsi, alors que le site des victimes du 11 septembre <http://september11victims.com> n'a relevé qu'un mort du nom de Yancey, les registres de la Sécurité Sociale en ont relevé trois en une journée. Et si l'un des héros du vol 93, Todd Morgan Beamer, dont l'histoire est apparue tardivement le 22 septembre, est absent des registres, un certain Todd E. Beamer y est présent, né le 11 septembre (!) 1968 et mort le 10 juin 1998, tandis que le prétendu héros Todd M. Beamer est né le 24 novembre 1968 (ce que très peu de sites internet mentionnent). Les informations

²⁴⁸ Gerard Holmgren, « Media published Fake Passenger Lists for American Airlines Flight 11 », <http://portland.indymedia.org/en/2004/05/288505.shtml> ou www.911closeup.com/index.shtml?ID=65.

²⁴⁹ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Qantas code-sharing".

administratives sur le Todd Beamer décédé le 11 septembre manquent. Par ailleurs, les personnes lui rendant hommage sur le site <http://september11victims.com> ne semblent pas l'avoir connu personnellement. Et la page que lui aurait consacré son entreprise n'est plus disponible (<http://www.oracle.com.corporate/?inmemory.html>). Todd Beamer est-il un faux nom ?

Mais, nous dira-t-on, les victimes ont été identifiées par des traces d'ADN. Toutefois, cette information provient des militaires, qui, pour le coup, ont réalisé un véritable prodige : dans les ruines du Pentagone, où rappelons-le, les ailes, les moteurs, et les boîtes noires n'ont pas été identifiés, il aurait été récupéré suffisamment de traces d'ADN et suffisamment de morceaux de tissu pour identifier 184 victimes sur 189, dont tous les passagers du vol AA 77 « sauf un ». Peut-on raisonnablement croire à cela²⁵⁰ ?

Relativité des témoignages.

— Les perceptions du premier « avion » à avoir frappé New York.

S'il semble certain qu'un avion de ligne de taille importante ait frappé la tour n°2, il n'en est pas vraiment de même au sujet de l'objet qui a frappé la première tour. Ce témoignage de Flore Mongin est rapporté dans *Libération* : « Je venais d'ouvrir les stores dans ma chambre au 17^e étage du Gramercy Park Hotel, dans Manhattan. J'ai vu un avion qui montait vers le haut de la tour. C'était étrange, il avait l'air de zigzaguer. Et puis il est entré dans le building » (12 septembre 2001, p.7). Mme Mongin se trouvait à 1,6 miles des tours jumelles. Ceci lui laissait suffisamment de temps pour observer l'approche. Il semble certes à voir le trou produit par l'objet volant et le film des frères Naudet, qu'il s'agissait d'un gros avion, mais doit-on s'arrêter là sans se demander, vu ce qui s'est passé au Pentagone, si cet avion n'était pas de quelque façon modifié, par exemple pour voler plus vite ou pour exploser davantage ? Certains témoins auraient « vu » un petit avion, un jet, ou un missile²⁵¹, mais les détails sont inconnus, la vitesse a pu leur jouer des tours, et peut-être ont-ils déduit cela à partir de simples perceptions sonores. Ainsi, *La Croix* rapportait le témoignage d'une journaliste de mode ayant « d'abord cru à un avion de chasse passant beaucoup trop près » (12 septembre 2001, p.4), ce qui ressemble à une déduction auditive. De même, avant l'impact du premier objet volant, un postier de New York crut entendre le bruit d'un jet ou d'une fusée, avant de

²⁵⁰ « Forensic Feat IDs All But Five of Pentagon Victims », Christopher C. Kelly, Army News Service, Nov. 28, 2001, (www.pica.army.mil/voice2001/011207/Forensicid.html).

²⁵¹ www.daytondailynews.com, 12 septembre 2001.

lever le nez et de voir une grosse explosion²⁵². C'est sans doute un bruit similaire qui attira l'attention d'un des frères Naudet au moment où ils filmaient une équipe de pompiers pour un documentaire. Il reste néanmoins que cet avion semble avoir été aussi maniable que l'appareil qui percuta le Pentagone.

— Les perceptions de l'engin qui aurait frappé le Pentagone.

Un témoin qui semble avoir suivi longuement la trajectoire de l'engin qui s'approchait du Pentagone est le contrôleur Danielle O'Brien. En regardant la vitesse, la manœuvrabilité et les modifications de trajectoire du point qu'elle apercevait sur l'écran radar, elle pensait, comme tous ses collègues, qu'il s'agissait d'un avion militaire²⁵³. Les autres témoignages, même directement visuels, n'évoquent que les dernières secondes.

Toute personne humainement constituée adopte sur un événement quelconque un point de vue unique qui diverge plus ou moins de celui d'autres personnes qui y ont assisté. Elle n'y a pas toujours prêté la meilleure des attentions. Elle n'a presque jamais noté ses impressions sur le vif. Parfois, l'émotion a perturbé sa perception. Et avec le temps, sa mémoire lui joue des tours ou s'intègre dans la mémoire collective modelée au gré des jeux politiques. Les témoignages de simple mémoire doivent donc être considérés avec certaines précautions. Tout chercheur intéressé par ce qui s'est passé le 11 septembre devrait commencer par lire *Did F 77 Hit the Pentagon ? Eyewitness Accounts Examined*, de Gerard Holmgren (4 juin 2002). L'auteur prend soin de distinguer les témoins qui disaient avoir vu un avion de ligne ordinaire de ceux dont on disait qu'ils avaient vu un avion de ligne ordinaire, et aussi ceux qui disaient avoir vu véritablement l'impact de ceux qui n'avaient pu qu'observer l'aéronef, puis entendre un boum fracassant ou voir une déflagration. La plupart des témoignages visuels, dès qu'ils devenaient trop détaillés, paraissaient de moins en moins crédibles. Leurs auteurs semblaient avoir tout vu, et leur vantardise les conduisait parfois à se contredire. Autre curiosité, les journalistes d'*USA Today* que l'on ne cessait de citer n'avaient jamais fait paraître leur histoire dans leur journal (Eric Bart a tout de même relevé dans ce journal ce qui semble être le témoignage d'un de ses reporters, Narayanan Vin²⁵⁴, mais M. Holmgren n'a pas dû le relever car l'article datait tardivement du 17 septembre et s'étendait trop sur le nom de la compagnie aérienne de l'avion). L'analyste a également observé les transformations graduelles de quatorze dépêches de l'AFP ayant eu pour objet de rendre compte d'une conférence de presse. Lors de la conférence de presse, il fut dit que le

²⁵² *The Guardian*, 11/09/2001, « Everyone is panicking » <http://guardian.co.uk/wtccrash/story/0,1300,550203,00.html>.

²⁵³ « Air Traffic Controllers Recall 9/11 », *ABCnews* du 23 octobre 2002, http://more.abcnews.go.com/sections/2020/2020/2020_011024_atc_feature.html.

²⁵⁴ www.usatoday.com/news/nation/2001/09/17/first-person.htm.

pompier Lincoln Liebner était à l'ouest du building quand ce dernier avait été frappé. Au fil des dépêches, on en venait à dire qu'il avait été témoin de l'explosion (*blast*), puis finalement du crash d'un avion. La version officielle avait pris forme en quelques heures et s'était insidieusement logée dans les dépêches. M. Holmgren notait aussi que les journalistes n'avaient pas pensé à inspecter les lieux pour interroger ceux qui étaient situés aux endroits les plus favorables à une observation durable de l'objet volant, à savoir au cimetière d'Arlington ou dans l'Hotel Sheraton.

Les journalistes étrangers étaient peut-être moins subjugués par la version officielle d'un gouvernement qui n'est pas le leur. Le correspondant du *Guardian*, Julian Borger, commence ainsi par évoquer ce qui aurait été le crash d'un avion de ligne de « taille moyenne ». Puis il cite un programmeur informatique, Hafework Hagos, ayant entendu un « bruit perçant » (*screaming noise*) avant d'apercevoir un aéronef inclinant ses ailes de haut en bas comme pour trouver son équilibre ²⁵⁵. Un ingénieur réseaux du Pentagone, Tom Seibert, n'avait pas été le seul à entendre « quelque chose qui ressemblait au son d'un missile » ²⁵⁶. Le témoignage d'un pilote qui aurait assisté à l'impact, Tim Timmerman, fait peut-être moins dans la subjectivité grandiloquente. Si les différentes facettes de son récit visuel ne tendent pas à le classer parmi les plus cohérents des témoins, et rendent fort minimes les chances qu'il ait vu « un 757 d'American Airways » (même peint de manière ad hoc), un détail intéressant qu'il donne semble découler d'une perception sonore : l'avion « donna plus de puissance avant de s'encaster » (*The Guardian*, Sept. 12, 2001, « Everyone was screaming, crying, running. It's like a war zone »). Cela se confirme en lisant la version longue sur CNN : « le pilote donna plus de puissance aux moteurs. Je l'entendis s'activer un peu plus, et ensuite je le perdis de vue derrière le building » ²⁵⁷.

A notre avis, ces témoignages n'invalident pas forcément l'hypothèse d'un avion de ligne, la vitesse ayant pu donner l'impression que l'avion était plus petit qu'il ne l'était.

D'un autre côté, on peut penser que devant la façade très large et relativement basse du Pentagone, un jet d'affaire téléguidé ou un missile de croisière repeint auraient pu paraître plus grands qu'il ne l'étaient en réalité. L'engin, très maniable, aurait été piloté à distance par des militaires embarqués dans le fameux avion cargo C-130 qui volait à faible distance et que de nombreux témoins ont aperçu. Le pilote de ce C-130, Steve O'Brien, qui vola, autre hasard, très près du crash de Pennsylvanie, et qui fut autorisé

²⁵⁵ www.guardian.co.uk/wtccrash/story/0,1300,550486,00.html.

²⁵⁶ Rapporté également par le *Washington Post*, 12/9/2002, p.A15, « Loud Boom, Then Flames in Hallways ».

²⁵⁷ www.cnn.com/TRANSCRIPTS/0109/11/bn.32.html : « the pilot added power to the engines. I heard it pull up a little bit more, and then I lost it behind a building ».

à répondre à des journalistes, n'aurait pas forcément été mis dans la confidence.

Reste ensuite à faire le tri entre les témoignages très rares de ceux qui auraient véritablement aperçu l'impact de ceux des autres. Il semble que ceux qui se trouvaient sur les lieux ont décrit un avion de ligne. Et, pour le moment, aucun témoignage visuel vérifiable n'accrédite la théorie de Dick Eastman qui tente de faire concorder les témoignages visuels et deux témoignages auditifs en supposant deux objets volants : un missile de croisière ou un F-16 pénétrant dans le bâtiment tandis qu'un Boeing 757 servant de leurre au moment précis de l'explosion aurait survolé le Pentagone avant d'atterrir à l'aéroport limitrophe de Reagan²⁵⁸.

Conclusion de la première partie.

A y regarder de près, les preuves censées étayer le scénario officiel impliquant des pirates armés de « cutters » et des avions de ligne réguliers remplis de passagers, sont en nombre particulièrement insuffisant. Les éléments actuels ne permettent pas d'identifier clairement les criminels et les armes du crime. Ce qui n'est pas sans surprendre étant donné l'ampleur de la catastrophe. Par ailleurs, la thèse de pirates ayant tout réussi tous seuls est-elle logiquement tenable ? L'étude de l'enchaînement quasi parfait des événements confortera-t-il la trame générale du scénario officiel ? Après avoir échoué à définir le qui et le quoi, parviendra-t-on à éclaircir le comment ?

²⁵⁸ Théorie de Dick Eastman

(http://groups.yahoo.com/group/demonstrative_evidence_of_frameup) commentée sur <http://www.911-strike.com/pentagon.htm> (« The Five-sided Fantasy Island », de Jerry Russel et Richard Stanley) et sur <http://earth-citizens.net>. Steve Riskus, qui était situé du côté gauche du lieu de l'impact, ne parle d'ailleurs que d'un seul avion.

DEUXIÈME PARTIE

UN VASTE CONCOURS DE CIRCONSTANCES FUNESTES ?

« L’alternative à la conspiration s’appelle la “théorie des coïncidences”. Au-delà d’un certain point, lorsque suffisamment d’indices concordent, l’idée que tout n’est que coïncidence devient la théorie la plus folle de toutes ».

Paul Thompson, Introduction à *Complete 911 Timeline*
(http://cooperativeresearch.org/project.jsp?project=911_project)

Chapitre III

Les F15/F16 poussifs et les Boeing inaperçus

Des Boeing rendus plus difficilement repérables pour les tours de contrôle ?

Selon le scénario officiel, les pirates de deux avions étaient incapables de distinguer la radio externe de l'interphone interne (sur les vols AA 11 et UA 93, les micros furent bizarrement alternativement allumés et éteints²⁵⁹), signalant ainsi leur présence aux tours de contrôle. Faute de données précises fournies par les boîtes noires, les circonstances de cette confusion ne sont pas connues. Dans le même temps, ils étaient capables de couper les transpondeurs qui, rappelons-le, sont des répondeurs émetteurs signalant aux écrans la position, et surtout l'identité et l'altitude de l'avion, deux données qui ne peuvent être décelées sur des radars primaires. Les coupures auraient eu lieu au cours de quatre ou seulement trois détournements : pour le vol AA 11, la coupure aurait eu lieu à 8h13 ou 8h14, soit quatorze minutes après le décollage de 7h59 (ou plus de trente et une minutes après le décollage, selon une version tardive du colonel Robert Marr), et les pirates se seraient manifestés cinq minutes après la coupure (ou sept minutes avant²⁶⁰) (soit trente-deux ou vingt minutes avant le crash dans la première tour, ou, pour la première version, au moment où décollait le vol UA 175). Pour le vol UA 175, le transpondeur fut éteint dix-huit minutes après le décollage, quatre minutes après l'irruption dans le cockpit, et vingt et une minutes avant le crash dans la deuxième tour, à cinquante miles au Nord de New York, et à l'heure où aurait décollé le vol UA 93. Pour le vol AA 77, le transpondeur fut coupé à 8h55, 8h56 ou 8h57, trente-six minutes après le décollage et quarante à quarante-cinq minutes avant le crash à 9h38 ou 9h45. Enfin, pour le vol UA 93, l'identification et l'altitude de l'avion disparurent des radars secondaires vers 9h30, 9h37, ou 9h40, cinquante-cinq minutes après le décollage, soit vingt-trois à trente-six minutes avant le crash à 10h03 ou 10h06.

Dans l'ensemble, les transpondeurs auraient donc été coupés entre une vingtaine et une quarantaine de minutes avant que les avions n'aient atteint leurs cibles. Les pilotes peuvent le faire eux-mêmes, par exemple lorsqu'ils

²⁵⁹ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h24, 9h28.

²⁶⁰ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h13.

vont atterrir et ne veulent pas créer d'interférences avec des systèmes au sol. Ou les transpondeurs peuvent être rendus inopérants, comme le reste des commandes, par un système d'impulsions électro-magnétiques dit EMP ²⁶¹.

Dans tous les cas, les sceptiques soulignent que les procédures habituelles permettent, dès qu'un avion disparaît des radars ou s'écarte de sa trajectoire, de faire décoller en alerte des avions militaires qui parviennent en dix minutes à côté des vols égarés. On peut d'ailleurs constater en lisant un rapport du N.T.S.B. qu'en octobre 1999, lors d'un incident impliquant un jet d'affaires Learjet transportant le golfeur Payne Stewart, un avion de chasse partit d'une base de Floride et parvint en seulement huit minutes à effectuer un repérage visuel ²⁶². Aussi, comme les responsables de la défense aérienne auraient été prévenus à 8h43 du détournement du vol 175, il aurait été normal qu'un chasseur parvienne à sa hauteur une dizaine de minutes avant le crash ²⁶³.

Pour ce vol, la commission Kean rapporte que les codes du transpondeur avaient été changés deux fois ²⁶⁴. Mais elle n'indique pas dans quel but des pirates auraient effectué cette manœuvre, pour peu qu'ils en fussent capables, plutôt que d'éteindre simplement le transpondeur. De plus, puisqu'il est si facile d'éteindre un transpondeur, les contrôleurs ont certainement les moyens informatiques de retrouver la trajectoire d'un avion sur leur radar primaire. Il faut souligner à cet égard ce que rapportait le *Christian Science Monitor*, à savoir que même si la coupure du transpondeur avait empêché de connaître l'altitude du vol AA11, les contrôleurs aériens n'en avaient pas pour autant perdu sa trace sur leurs

²⁶¹ Donn de Grand Pré, "The Enemy is Inside the Gate", 24/10/2001, www.rumormillnews.net/cgi-bin/config.pl?read=13739, <http://ggb.0catch.com/ggb3.pdf>. Selon un pilote français contacté, couper un transpondeur se fait aisément en tournant sur *Stand By* un bouton de la boîte de commande de la console centrale. En est-il de même aux Etats-Unis ? Oui, à lire le texte du colonel Donn de Grand Pré. Pour sa part, le *Washington Post* du 12 septembre écrivait, à propos du vol AA77, que « quelqu'un savait même comment couper le transpondeur, une manœuvre qui est tout sauf évidente » (www.public-action.com/%20911/4flights.html, *Washington Post*, 12/9/2001, p.A11 « After goodbye calls... »). Les informations officielles sont discrètes sur le sujet. La commission Kean n'écrit jamais comment les pirates ont pu s'y prendre ; et tout ce que dit le président Bush dans ses recommandations est qu'il faut « refaire les transpondeurs pour qu'ils ne puissent pas être éteints du cockpit » <http://airsafe.com/events/war/moresafe.htm>.

²⁶² *Aircraft Accident Brief*, Accident n° DCA00MA005, <http://www.N.T.S.B..gov/Publictn/2000AAB0001.pdf>.

²⁶³ David Ray Griffin, *The New Pearl Harbor*, March 2004, pp.3, 4, 7, 25.

²⁶⁴ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>. La commission Kean considère que seuls trois des quatre transpondeurs furent éteints et que pour le vol UA 175, le code envoyé par le transpondeur avait été changé (*The 9/11 Commission Report*, pp.16, 32).

écrans ²⁶⁵. En revanche, selon la commission Kean, les contrôleurs d'Indianapolis auraient totalement perdu la trace du vol AA 77 pendant huit minutes. Certains l'ont même cru écrasé, tandis que d'autres le cherchaient sur des radars primaires à l'Ouest de l'endroit où il avait disparu et non à l'Est – alors que l'avion se dirigeait visiblement vers le Sud-Ouest et s'écartait à l'évidence de sa trajectoire initiale. D'autres contrôleurs auraient attendu de recevoir une autorisation avant de changer de type de radar, et d'aucuns auraient eu à composer avec un problème de logiciel. Enfin, entre-temps, l'avion serait sorti de la zone d'observation du centre d'Indianapolis ²⁶⁶. Pourtant, d'autres contrôleurs purent repérer la trace d'un avion allant vers Washington et, à 9h24, le NORAD en était informé, soit au minimum quatorze minutes avant l'impact, ce qui laissait le temps de réagir. Ce degré de malchance ou d'incompétence laisse songeur. Est-il habituel ?

Ces avions, une fois que leur altitude ait été rendue indécélable, sont-ils descendus au-dessous de l'altitude minimum de reconnaissance radar ? Ont-ils continué leur course jusqu'à leurs cibles ou ont-ils été remplacés par des engins vides venus en dessous d'eux, dirigés depuis le sol par des militaires avant d'être détruits ? N'était-ce pas la manœuvre envisagée dès 1962 pour mettre en cause Cuba (lire les documents de l'opération Northwoods ²⁶⁷) ? Il faut rappeler la confusion qui régnait à la fin de la journée sur l'identité des avions à l'origine des destructions : American Airlines estimait que deux de ses avions avaient percuté les deux tours (mais si AA pensait que le vol 77 s'était écrasé au WTC, il n'aurait pas décollé à 9h) ; United Airlines n'était en mesure de confirmer que le crash d'un avion en Pennsylvanie et la disparition non localisée du vol UA 175. À 11h26, la compagnie United Airlines était toujours « profondément concernée » par le sort du vol UA 175, et ce n'est qu'à 11h51 ou 11h59 qu'elle confirma la disparition de ce vol ²⁶⁸. Les signaux qui auraient été envoyés de là où il se trouvait laissent d'ailleurs fortement présager qu'il a été remplacé par un avion non identifiable. Une première version veut que son transpondeur ait été coupé pendant trente secondes puis qu'un nouveau signal fut détecté qui ne correspondait à aucun avion programmé ce jour-là. Une version plus tardive et plus officielle, tirée d'un rapport de la N.T.S.B. mentionné par la commission Kean/Hamilton, raconte que l'avion aurait « changé de codes

²⁶⁵ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h13.

²⁶⁶ *The 9/11 Commission Report*, pp.24-5.

²⁶⁷ Voir le fac-similé de l'opération Northwoods sur www.nara.gov, www.gwu.edu/~nsarchiv/news/20010430, ou à la rubrique « 11 September » du site www.propagandamatrix.com, ou à <http://emperors-clothes.com/images/north-i.htm>, ou dans les annexes de *L'effroyable imposture* de Meyssan, pp.236-243.

²⁶⁸ www.b93.com/main.html?view=terror, <http://cnn.com/2001/US/09/11/chronology.attack>. « The Lost 'war drill' », Ewing2001, <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=55>.

de balise deux fois en l'espace d'une minute ». Il est également intéressant de remarquer que le vol AA 11, aurait, lui, cessé de transmettre son « identification ami ou ennemi » (I.F.F., *Identification Friend and Foes*) à 8h20 (Selon *CNN* le 17 septembre)²⁶⁹. Ce dispositif n'équiperait pas tous les appareils mais serait lié au transpondeur et serait tout aussi facile à désactiver. Peut-être est-ce un changement d'identité plutôt qu'une perte de données sur les radars de circulation aérienne qui empêcha la détection de ces avions ? Car comment pouvait-on imaginer échapper aux radars primaires qui permettent toujours de suivre les coordonnées géographiques, et surtout aux systèmes de surveillance PAVE PAWS ou AWACS qui sont supposés détecter plusieurs missiles de croisière volant à basse altitude²⁷⁰ ? Curieusement, selon un rapport de la *Drug Enforcement Administration* (administration de lutte anti-drogues) de juin 2001, des espions israéliens étaient venus infiltrer, parmi plusieurs bases militaires, la Tinker Air Force Base d'Oklahoma City qui abrite justement des avions de surveillance AWACS²⁷¹. Une piste à creuser ? N'a-t-on pas plutôt remplacé les Boeing civils par des appareils guidés militairement, des Boeing de la série 700 que l'on sait pilotables à distance²⁷² ?

Pourquoi des trajectoires d'avion si alambiquées et donc risquées ?

Pourquoi les pirates supposés auraient-ils choisi de détourner deux avions depuis Boston Logan, à ½ heure de vol de New York, plutôt que depuis New York (JFK ou Newark) ou Philadelphie, de manière à éviter d'être poursuivi par des avions de chasse qui n'auraient pas manqué de se

²⁶⁹ « A Sky Filled With Chaos... », *Washington Post*, 17/09/2001, p.A03 (pas d'indication d'heure). www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h20 et 8h46'26'', citant *Newsday* du 10 septembre 2002. *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, juillet 2004, p.7, citant un rapport de la N.T.S.B.

²⁷⁰ www.globalsecurity.org/military/ops/amalgam-virgo.htm.

En octobre 1999, un avion radar AWACS avait aidé à repérer le Learjet qui transportait le golfeur Payne Stewart (*CNN*, 26 octobre 1999, « Pentagon Never Considered Downing Stewart's Learjet »). www.pavepaws.org.

²⁷¹ John Sugg, « The Spies Who Came in From the Art Sale », www.atlanta.creativeloafing.com/2002-03-20/fishwrapper.html, reproduit dans la *Gazette du Golfe et des Banlieues*, <http://ggb.0catch.com/ggb7.pdf>, p.10.

²⁷² Un site affilié à la NASA indique que depuis le milieu des années quatre-vingt, « Nasa Dryden a développé la technique du pilotage à distance permettant à un B-720 de voler comme un drone » ("Controlled Impact Demonstration", www.dfrc.nasa.gov/gallery/photo/CID/HRML/index.html). De plus les systèmes FANS (Future Air Navigation System) et ARIES permettraient de piloter des 757 et 767 par radio (Ewing2001, 911 *Encyclopedia*, "Global Hawk" et <http://911review.org/Wiki/Nasa557.shtml>). Le *Flight Termination System* permet aussi de contrôler huit avions à la fois (www.sysplan.com/Radar/Downloads/FTS.pdf).

lancer à leur poursuite ? Nous a-t-on d'ailleurs montré les trajectoires exactes ? Pourquoi l'avion N612UA (le vol 175) aurait-il décollé de Boston alors qu'il avait pour habitude de partir de l'aéroport de JFK à New York, de juillet à septembre 2001, exception faite pour le 16 août ²⁷³ ? Mais admettons que la version d'un départ de Boston est exacte. Cet aéroport constituait-il un maillon faible en matière de sécurité comparé à d'autres aéroports ? Des familles accusent la compagnie Huntleigh USA, responsable de la sécurité et du contrôle des passagers des vols United Airlines à cet aéroport et donc du vol UA 175 ²⁷⁴, de n'avoir pas respecté les normes de sécurité écrites noir sur blanc qui interdisaient le port des cutters dans les avions avant même le 11 septembre ²⁷⁵. Est-il possible que les pirates aient eu des complices au sein de cette compagnie ? On ne connaît pas le nom des responsables d'Huntleigh USA, mais on sait que la compagnie est étroitement contrôlée par ICTS International ²⁷⁶ qui était dirigée par les israéliens Ezra Harel et Menachem Atzmon avant de devenir états-unienne. Sur le nouveau site internet de la société, www.icts-tech.com (en ligne depuis au moins décembre 2001), on peut lire que la direction est assurée par l'ancien colonel israélien Oded Shoham. Des employés d'ICTS auraient aussi laissé Richard Reid monter à bord d'un avion depuis l'aéroport Charles De Gaulle. Et l'on peut noter de surcroît que la sécurité très problématique à l'aéroport de Washington Dulles était assurée par la compagnie Securacom, ex-Stratesec, gérée en partie par Marvin P. Bush, frère du président et fils de l'ancien directeur de la C.I.A.. Les coïncidences n'en finissent pas : la société de sécurité électronique de Marvin détenait également un contrat de surveillance du World Trade Center qui arrivait apparemment à son terme le 11 septembre exactement ²⁷⁷.

Par ailleurs, pourquoi les pirates auraient-ils détourné les avions si loin de leurs cibles et fait des demi-tours presque complets trois fois sur quatre, une demi-heure avant d'atteindre celles-ci ? Pourquoi avoir tant tardé à prendre le contrôle du vol AA77, parti à 8h20 de Washington Dulles, si l'on voulait synchroniser les frappes avec le vol AA11 parti à 7h59 et ayant

²⁷³ Vérification sur la *searchable database* du site www.bts.gov après avoir lu <http://airgames.bravehost.com/tailnumbers.html>.

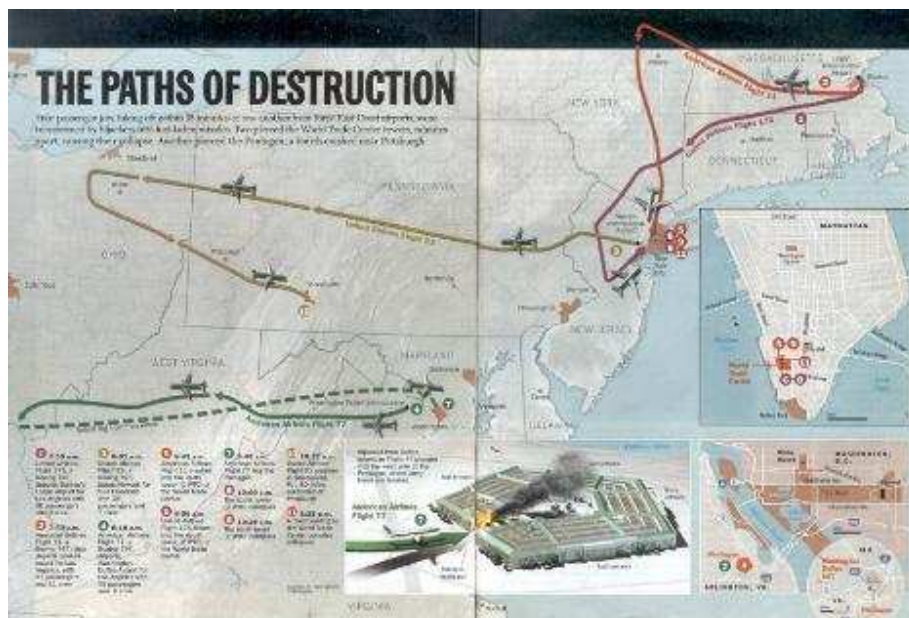
²⁷⁴ www.usatoday.com/money/biztravel/2001-11-14-airsecurity.html.

²⁷⁵ « Family of Sept. 11 Victim Hopes Lawsuit Will Spark Public Outrage », *Boston Herald*, March 14, 2004.

²⁷⁶ Le site internet original, www.icts-int.com, a disparu et n'est plus disponible via <http://archive.org>.

²⁷⁷ Pour les nombreux problèmes de sécurité à l'aéroport de Dulles en 2002 (fraudes à l'identité du personnel de l'aéroport, apathie des responsables...), voir les liens donnés par Brad M le 26/1/2004 sur <http://physics911.org/net/modules/weblog>. « Bush-Linked Company Handled Security for the WTC, Dulles and United », *Prince George's Journal*, Feb.4, 2003, www.commondreams.org/views03/0204-06.htm.

atteint son objectif à 8h46 ? De plus si le vol 93 a décollé à 8h42, n'aurait-il pas dû arriver à Johnston après 10h03 si l'on considère la distance qu'il a parcouru selon la trajectoire qu'on lui a prêtée ? C'est ce que laissent supposer les trajectoires proposées par la presse à partir du moment où le signal d'identification des avions fut « perdu ». Les trajectoires présentées par le rapport de la commission nationale sur le 11 septembre se trouvent aux pages 32-33 de l'édition originale. Nous reproduisons ici celles qui furent publiées par *Time Magazine* les 11 et 24 septembre 2001 :



Un aspect non moins surprenant est celui de la trajectoire d'approche idéale de l'avion qui aurait percuté le Pentagone. Un journaliste de CBSNews ayant recueilli des données radar expliquait que l'avion avait dessiné une spirale parfaite en descendant sept mille pieds en deux minutes et demi, avant de disparaître moins d'une minute des radars, à 9h37, puis de foncer droit sur le Pentagone²⁷⁸. La Maison Blanche, en la personne de son porte-parole Ari Fleischer, répondit que l'avion avait au contraire d'abord voulu viser le palais du président. Par ailleurs, si l'on se livre à une reconstitution après recoupement de différents témoignages (ceux de Madelyn Zakhem, Deb Anlauf, Albert Hemphill, David Marra, Penny Elgas, etc.) on s'aperçoit que si le pilote a pu être guidé par la route de Columbia Pike et par un immeuble situé sur une colline, il manœuvra habilement pour passer entre l'hôtel Sheraton, un pylône GSM de radiocommunication, puis un autre poteau de vidéo surveillance avant de

²⁷⁸ Bob Orr, "Primary Target", 21/9/2001, www.cbsnews.com/stories/2001/09/11/national/main310721.shtml.

tourner à gauche vers le Pentagone. Un mauvais pilote tel que le supposé Hani Hanjour n'aurait pas pu réaliser cette trajectoire. De manière très subtile, l'avion fut rendu indétectable aux radars en passant au ras des arbres, dans une échancrure de la colline, puis le long de cette colline près d'une antenne radio. Le sceptique Jean-Pierre Desmoulins pense donc qu'il y a plus de chances que l'avion ait été télécommandé par un militaire disposant d'un retour vidéo et connaissant les failles du système de défense aérienne du Pentagone²⁷⁹.

Des jets militaires exceptionnellement en retard ou restés au sol.

Il s'est écoulé de soixante à quatre-vingt dix minutes entre le moment où le premier avion a disparu des radars civils et le moment où le Pentagone a été frappé d'une première explosion. Et il s'est écoulé quarante-cinq à soixante minutes entre le premier crash à New York et celui de Washington. Si le but des terroristes étrangers était d'utiliser tous ces avions comme des armes, n'auraient-ils pas utilisé des vols plus rapprochés ? N'auraient-ils pas détourné le vol 77 parti de Washington avant 8h54 ? Il ne paraît pas pensable qu'ils aient misé sur l'incompétence de la défense aérienne états-unienne. Avaient-ils des complices au sein de l'Administration Fédérale de l'Aviation (FAA) ou de la direction de l'armée de l'air dans le Nord (NORAD) ? Ont-ils vraiment détourné les avions dont on nous a parlé et les ont-ils fait voler jusqu'au bout ?

On ne peut qu'être perplexe devant les nombreuses contradictions qui émaillent les récits des responsables de la défense aérienne. Plusieurs versions se sont succédées. La première, véhiculée par le porte-parole du NORAD Mike Snyder, voulait qu'aucun avion militaire n'ait été envoyé dans le ciel pour interception avant que ne se produise l'attaque au Pentagone. Le vice président Dick Cheney avait également semé la confusion en prétendant, le 16 septembre, dans l'émission télévisée d'*NBC Meet the Press*, que la question de savoir si l'on devait intercepter ou abattre un avion relevait du niveau présidentiel. Quant au vice président de l'Etat-Major, le général Myers, il s'était contredit le 13 septembre devant une commission du Sénat, en affirmant à la fois que la décision d'envoyer des avions avait été prise après l'attaque du Pentagone et lorsque le deuxième avion avait percuté la deuxième tour (ce qui fait une différence de plus d'une demi-heure)²⁸⁰. Le 11 septembre 2001, jusqu'à l'attaque du Pentagone, il serait resté au Capitole à parler de sa nomination au poste de président de l'Etat-Major avec le sénateur Max Cleland. Cela contredit une information à chaud du *Guardian* selon laquelle avant le crash au Pentagone, le général Myers avait appris qu'un avion se dirigeait vers

²⁷⁹ www.earth-citizens.net/pages-fr/tra-appr.html.

²⁸⁰ David Ray Griffin, *The New Pearl Harbor*, pp.6, 8.

Washington de New York ²⁸¹. Dans les jours qui suivirent, l'administration Bush, qui venait de le nommer à l'Etat-Major depuis deux semaines, le promut chef de l'Etat-Major comme prévu.

Tout ceci suggérerait que des ordres ont été donnés pour que les avions ne décollent pas, car il n'est pas besoin d'ordres supérieurs pour que des jets, toujours en alerte, soient envoyés faire de l'observation. La procédure se déclenche dès qu'un avion s'écarte de sa route. Si l'on voulait prendre Myers au sérieux, il faudrait supposer que les militaires n'ont pas été prévenus lors des détournements, ou qu'on leur ait fait croire que les alertes étaient fausses, ou qu'en réalité, les avions qui ont frappé New York étaient partis d'autres aéroports que ceux mentionnés par la version officielle.

Quoi qu'il en soit, puisque ce récit d'une absence totale de réaction des avions de surveillance s'accordait mal avec l'histoire officielle, un deuxième récit fut proposé à la presse, le 15 septembre, par le NORAD ²⁸²: les jets militaires avaient décollé sur alerte en direction des avions en détresse depuis des bases éloignées et étaient arrivés quelques minutes en retard. Le NEADS (la section du NORAD défendant le vaste Nord-Est) n'aurait été averti par la F.A.A. du premier détournement qu'à 8h40 (vingt-six minutes après la coupure du transpondeur), du deuxième à 8h43 et aurait envoyé la même équipe de jets F-15 de la base d'Otis à la poursuite des deux avions. Ces F-15 auraient mis six minutes à décoller après avoir reçu les ordres. Le retard des F15 à décoller vient-il cacher le fait qu'on les aurait dirigés vers de mauvais avions ? Il est tout de même cruel de remarquer que le premier avion militaire à avoir observé les deux derniers crash, à Washington et en Pennsylvanie, était un C-130 poussif de passage dans les environs ²⁸³, tandis que les F-15 étaient à une dizaine de minutes des lieux lors des explosions ! Après quelques calculs, les sceptiques remarquèrent que le nouveau scénario présenté supposait des vitesses de vol très en deçà des capacités des jets. Les premiers envoyés venaient donc de la base d'Otis, à Cape Cod (code postal 02542) à 188 miles (300 km) au Nord-Est de New York, et non de la base de McGuire (code postal 08641), près de Brightstown, New Jersey, à environ 150 kilomètres au Sud-Ouest de New York. Cela peut paraître logique si l'on tient compte du fait que les avions avaient quitté leur trajectoire au Nord de New York, et particulièrement le vol AA 11 qui s'était d'abord envolé droit vers l'Ouest de Boston. Les F15 auraient mis six minutes à décoller après avoir reçu les ordres. Plus étonnant est le témoignage du pilote Daniel Nash qui dit avoir été en mesure de voir la fumée des tours au moment de l'impact du deuxième avion, alors qu'il était censé être à 71 miles de New York. M. Nash ajoute également que « ni

²⁸¹ "Everybody was screaming, crying, running. It's like a war zone", *The Guardian*, 12/09/2001.

²⁸² Thierry Meyssan, *Le Pentagate*, Carnot, p.170.

²⁸³ *The 9/11 Commission Report*, p.30.

les contrôleurs civils ni les contrôleurs militaires ne savaient quoi leur faire faire », et qu'on les envoya à 150 miles loin des côtes ! Parce que leurs écrans étaient piratés par la technologie URTS qui leur envoyait de faux signaux ? Le pilote colonel Timothy Duffy dit, lui, avoir été prévenu à l'avance par la F.A.A., ce qui laisse suggérer que le NORAD a tardivement réagi. Autre étrangeté, les pilotes de F-16 de la base de Pomona, à 60 kilomètres au Nord de New York, étaient en train de mener un entraînement de bombardement sans être armés, et n'ont été avertis de rien alors qu'ils se trouvaient à huit minutes de New York. Autre hasard autour du Pentagone, les jets de la base d'Andrews, située à 15 miles (22,5 km) de Washington, étaient en train de faire un exercice en Caroline du Nord, au Far Est, et ne furent d'aucun secours ni pour New York ni pour Washington car on leur aurait donné l'ordre de retourner à leur base²⁸⁴.

De son côté, la F.A.A. a-t-elle tardé à prévenir les militaires parce qu'elle réalisait un exercice de routine avec le vol AA11 et qu'il n'y avait pas de raisons que les passagers se transforment en pirates ? Tentons de comprendre ce qui s'est passé. Les alertes des détournements transitent normalement par la F.A.A. (Administration Fédérale de l'Aviation Administration), puis par le N.M.C.C. (Centre de Commandement National Militaire du Pentagone), lequel prévient le commandement de la défense aérienne du Nord de l'Amérique (NORAD), le Département de la Défense, et le Conseil National de la Sécurité de la Maison Blanche. Et un membre du NORAD a déclaré que la F.A.A. renseigne normalement le NORAD d'un incident en une minute. Le vice administrateur de la F.A.A., Monte Belger, a alors déclaré devant le Commission Nationale sur les Attaques Terroristes n'avoir pas été immédiatement informé que c'était le vol AA11 qui s'était écrasé sur la tour (s'agissait-il alors d'autre chose ?). En revanche, il dit avoir été informé à 8h30 de problèmes avec le vol AA11. Ce qu'il ajoute est intéressant : soudainement, beaucoup d'avions ne pouvaient plus être contactés²⁸⁵. Mais il n'en dit pas plus. Craint-il de dévoiler qu'il y eut, ce jour-là, une opération de diversion ? En même temps, déclare la commission Kean, la F.A.A. n'aurait à aucun moment suivi la procédure en demandant une escorte militaire pour observer le détournement du vol AA 11. Pourquoi ? Et pourquoi a-t-elle encore plus tardé à notifier les militaires pour les autres avions²⁸⁶ ? Parce que les contrôleurs aériens de la F.A.A. pensaient prendre part à un exercice ? Parce que de multiples alertes leur ont été envoyées pour les mener en bourrique ? Comment se fait-il que les

²⁸⁴ « Atlantic City F-16 Fighters Were Eight Minutes Away From 9/11 Hijacked Planes », *North Jersey Media Group*. www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h40 (témoignage de Duffy pour *Aviation Week and Space Technology*, 3 mars 2002), 8h46, 9h01-9h03, et 10h30. Ewing2001, 911 Encyclopedia, "AFB Andrews".

²⁸⁵ « Prepared Statement of Monte R. Belger », <http://9-11commission.gov>.

²⁸⁶ *The 9/11 Commission Report*, pp.19, 21, 30.

contrôleurs du centre d'Indianapolis n'aient pas cherché à retrouver la trace du vol AA 77 à l'Est de l'endroit où il avait disparu des radars secondaires, alors qu'il partait vers le Sud ? Pourquoi a-t-il fallu attendre quinze minutes avant que le centre régional de la F.A.A. n'informe la direction de la F.A.A. d'un problème à 9h24 ²⁸⁷ ? Parce qu'il s'était posé ? Parce que c'est un autre avion qui a décollé et s'est approché de Washington ?

D'un point de vue humain, il semble que tout a été fait pour que le NMCC réagisse plus lentement qu'à son habitude. Ainsi, son directeur, Montague Winfield, avait demandé le 10 septembre à son adjoint, Charles J. Leidig Jr., de le remplacer à ses fonctions le lendemain à 8h30. On ne connaît pas la raison de ce changement. Leidig, vice directeur des opérations, avait reçu les qualifications requises à la surveillance des communications depuis seulement un mois. Et, en ce matin, c'était la première fois qu'il était en charge de la surveillance des communications militaires. Pour autant, on nous informe que ses réflexes étaient rapides.

Un autre problème venu de la F.A.A. est qu'un de ses responsables, non nommé par la commission d'enquête officielle, aurait induit en erreur les militaires en prétendant que le vol AA11 se dirigeait vers Washington – chose étonnante puisque la version convenue veut qu'il s'était écrasé à New York. Cela expliquerait pourquoi les jets de la base de Langley, à 195 kilomètres de Washington, partirent à 9h30 vers l'Est au lieu de l'Ouest pour protéger le Pentagone, même si les pilotes Brad Derrig et Dean Eckmann affirmèrent que leur objectif avait toujours été Washington ²⁸⁸. Toutefois, une autre explication fut donnée à cela : un pilote et un contrôleur de la F.A.A. n'auraient pas respecté un premier ordre reçu, et s'en seraient tenus au protocole habituel en cas de décollage d'urgence, lequel consiste à faire partir les jets vers l'Est... Autre circonstance fatale, les contrôleurs d'Indianapolis ne purent se brancher sur des radars primaires que huit minutes après que le transpondeur du vol AA77 ait été éteint, en raison de défauts de logiciel et d'une mauvaise couverture radio de la région. Une fois ce laps de temps passé, ces mêmes contrôleurs ne cherchèrent l'avion qu'à l'Ouest et au Sud-Ouest de l'endroit où il avait disparu des radars, ou ne le cherchèrent plus, le considérant comme écrasé. Dernier problème ou dernière excuse, « des managers n'ont pas commandé aux autres contrôleurs d'Indianapolis de faire fonctionner leurs systèmes de radio primaire pour s'associer à la recherche du vol AA 77 ». Cet avion n'aurait donc pas été détecté durant les trente-six minutes pendant lesquelles il se serait dirigé droit vers Washington... ²⁸⁹

Les déclarations varient quant à l'heure à laquelle la Maison Blanche a été informée des détournements dont elle connaissait les risques depuis les

²⁸⁷ *The 9/11 Commission Report*, p.24.

²⁸⁸ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h38.

²⁸⁹ *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, juillet 2004, pp.25-27.

rapports de juillet et août 2001 et les mesures prises contre des attaques aériennes au sommet de Gênes du G8 six semaines auparavant. Le premier vol aurait été détourné, rappelons-le, vers 8h13, 8h20 ou 8h24, et la directrice des Relations Publiques de la F.A.A., Laura Brown, a dit au reporter Tom Flocco que la Maison Blanche avait été appelée par le NMCC à 8h20 ou 8h25, avant de se raviser quelques heures plus tard, en écrivant par email que cela avait été à 8h45²⁹⁰. C'est le vice président Cheney qui a reçu le coup de fil. A-t-il tardé à avertir son président ? Autre maillon dans la chaîne des commandes, le Département de la Défense, dirigé par Donald Rumsfeld. Depuis le 1^{er} juin 2001, le Secrétaire à la Défense avait soudainement hérité de la responsabilité d'autoriser, après supervision par le président de l'Etat-Major (en l'occurrence Richard Myers) la réponse à une situation d'urgence requise par un membre de la hiérarchie militaire (dans notre cas, l'envoi d'avions de chasse intercepter des avions égarés). Mais les directives, à la fois anciennes et nouvelles, établissaient que cet accord n'était pas nécessaire en cas d'urgence²⁹¹. D'ailleurs, le commandant du NORAD, Larry Arnold, affirme avoir dit au colonel Robert Marr : « Allez-y envoyez-les, et nous contacterons les autorités plus tard »²⁹². La question non résolue est de savoir si seuls MM. Rumsfeld et Bush avaient autorité pour faire abattre des avions. Et, curieusement, on ne sait pas quelles décisions M. Rumsfeld aurait prises avant de rejoindre ses collègues étoilés à 10h30. Lui-même avait expliqué – peut-être au cas où des gens poseraient des questions – que le secrétaire Tom White était responsable pour ce genre d'incidents²⁹³.

Il faut aussi savoir, comme l'a rappelé le général Myers ce même jour, que c'est le commandant du NORAD Ralph E. Eberhart qui avait « autorité sur les patrouilles de combat aériennes ». Selon la note 98 du chapitre 1 de la commission Kean, le NORAD avait le droit d'ordonner d'abattre des avions sans en référer à l'Autorité Nationale de Commandement, constituée du président et du secrétaire à la Défense. Le chef du NORAD était-il lui-même en proie à la panique des fausses alertes, ou a-t-il contribué à les répandre ? Car M. Eberhart était connu pour être le principal propagateur de

²⁹⁰ www.tomflocco.com/modules.php?name=News&file=article&sid=65

« NMCC ops director asked substitute on 9-10 to stand his watch on 9-11. Rookie in the 9-11 Hot Seat ? ».

²⁹¹ Instruction de l'Etat-Major en Chef, J-3 CJCSI 3610.01A, www.dtic.mil/doctrine/jel/cjcsd/cjcsi/3610_01a.pdf. Les précédents changements aux règles d'urgence en cas d'acte de piraterie remontaient à 1997 et 1986. <http://sf.indymedia.org/print.php?id=1628578>. Xymphora notait dans son *blog* du 7 juillet 2004 qu'un tel accord n'était pas nécessaire au cas où une décision immédiate était à prendre, selon le paragraphe 4.7.1 de la directive 3025.15 (www.dtic.mil/whs/directives/corres/html2/d302515x.htm#cp21). En effet.

²⁹² www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h40.

²⁹³ www.patriotresource.com/wtc/federal/0911/Dod.html.

l'idée d'un budget accru de la défense militaire spatiale, et ses déclarations devant la commission Nationale suscitent des interrogations : il est le seul à affirmer que le NORAD avait pour unique mission de protéger le territoire contre des menaces extérieures, rien n'ayant changé après la fin de la guerre froide. Selon lui, les seules bases d'avions de chasse susceptibles de protéger tout l'immense Nord-Est des Etats-Unis jusqu'à l'Oklahoma et le Minnesota, se trouvaient toutes à l'Est (voir la carte du *9/11 Commission Report*, p.15) et le NORAD ne prévoyait que des risques d'attaque par missiles de croisière et non par avion²⁹⁴. Soit il raconte des histoires, soit la défense aérienne savait que si un pilote entendait des gens tenter de faire irruption dans sa cabine de pilotage sécurisée, il préviendrait immédiatement les secours qui enverraient sur le champ des jets l'escorter, ou contrôlèrent les commandes à distance au grand dam des pirates. Peut-on croire M. Eberhart ? N'opte-t-il pas toujours pour les versions qui arrangent ses services ? N'a-t-il pas affirmé que le NORAD avait été informé par la F.A.A. d'un premier problème « dix minutes avant la première attaque », à 8h39 ou 8h40, alors que d'autres déclarations de membres du NORAD indiquaient qu'il l'avait été plus tôt ?

Les éléments disponibles au sujet de ces premiers vols n'excluent donc pas l'incompétence ou la complicité des membres de la F.A.A., provoquée soit par le déroulement d'une simulation, soit par un sabotage du coordinateur des opérations. Pour ce qui est du vol UA 93, la modification même de la version du NORAD (informé du détournement non plus à 9h16 mais à 10h07) tendrait à impliquer directement les militaires.

Quoiqu'il en soit, il est sans doute réducteur de penser, comme le fait la commission d'enquête du 11 septembre à la suite de la déposition du commandant Ralph Eberhart et des déclarations de Condoleezza Rice le 16 mai 2002, que les militaires n'étaient pas préparés à ce genre d'attaques de l'intérieur et qu'ils étaient encore sous un système de défense hérité de la guerre froide, uniquement en alerte vis-à-vis d'avions venant de l'étranger.

Outre que John Le Carré avait déjà écrit sur une menace contre Washington dans *Sur Ordre*, à lire les notes mêmes du rapport de la commission, l'expert en contre-terrorisme Richard Clarke avait organisé un exercice sur une table incluant un détournement d'avion rempli d'explosifs en vue d'une mission suicide contre Washington. De plus, comme l'a relevé Michel Chossudovsky, un exercice militaire avait simulé dès octobre 2000 une attaque contre le Pentagone par un avion civil²⁹⁵.

²⁹⁴ *The 9/11 Commission Report*, pp.16-7, et note 96 du chapitre un.

²⁹⁵ <http://globalresearch.ca/articles/CHO406C.html>.

Des hauts responsables injoignables ou absents de leur poste au moment crucial.

La plupart des observateurs, de Paul Thompson à Michael Moore, en passant par David Ray Griffin et la veuve Kristen Breitweiser, ont souligné l'attitude étrangement passive du président Bush au moment où il apprenait la nouvelle des deux crash de New York, et, surtout, l'absence de réaction des services secrets qui le laissèrent entrer dans une salle de classes alors que la nouvelle d'un premier crash était parvenue, et le laissèrent écouter un conte pour enfant cinq ou six minutes après que la nouvelle du deuxième crash fût connue, au lieu de l'évacuer d'urgence. M. Bush n'est-il pas le commandant en chef des armées chargé de donner l'ordre d'abattre un avion civil constituant une menace ? Cette autorisation, il ne l'aurait donnée qu'après 9h56 ou à 10h20 selon les versions, la version officielle étant 10h20. Quelqu'un n'aurait-il pas dû le rappeler plus tôt à ses fonctions, au moins dès la survenue du premier crash ? Il est intéressant de noter qu'il raconta à la commission du 11 septembre avoir été frustré de la mauvaise qualité des communications en cette matinée : Donald Rumsfeld était injoignable pendant un moment et la ligne vers la salle de conférence de la Maison Blanche où se trouvait le vice président Dick Cheney ne cessait de se couper²⁹⁶...

Selon le général Montague Winfield, le secrétaire à la Défense Donald Rumsfeld était introuvable pendant une demi-heure²⁹⁷. Il ne réapparut qu'au cours d'une téléconférence peu avant 10h30. Comme il l'affirma à Larry King²⁹⁸, il avait descendu les escaliers dans l'idée de donner un coup de main et aider effectivement les secouristes à porter des civières – à soixante-neuf ans ! – comme le prouvent des images télévisées. Mais, en même temps il a été rapporté qu'il avait donné l'ordre à 10h10 de passer au niveau d'alerte Defcon Delta. Plus tard, Rumsfeld se défaussa d'une autre manière lorsqu'un membre de la commission, Mme Gorelick, lui demanda ce qu'il avait fait pour protéger le pays lors des menaces de l'été 2001 : ce n'était qu'un problème de policiers (« avec des missiles sur les épaules ? », commente une journaliste)²⁹⁹.

Quant au vice président de l'Etat-Major, Richard Myers, nommé depuis deux semaines, il n'était pas au Pentagone. Il aurait été en réunion au Capitole avec le représentant Max Cleland jusqu'à l'attaque contre le

²⁹⁶ *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, juillet 2004, p.41.

²⁹⁷ www.cooperativeresearch.org/timeline/2002/abcnews091102.html. Ou <http://xymphora.blogspot.com>, July 7, 2004.

²⁹⁸ <http://911research.wtc7.net/cache/disinfo/alibis/defenselink1.html>. Voir aussi www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h38, et <http://xymphora.blogspot.com>, July 7, 2004.

²⁹⁹ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 10h10. « Who's In Charge Here », Gail Sheey, 22 juillet 2004.

Pentagone et ne prit part à cette conférence qu'à 10 heures, tandis que son chef était à l'étranger. C'est du moins ce qu'a retenu la commission Kean en 2004³⁰⁰. Car plus tôt, il avait dit en octobre 2001 et en septembre 2002 que son équipe avait cru que le premier crash impliquait un petit avion et que personne ne l'avait informé du second crash avant la fin de sa réunion. Et il avait également dit le 13 septembre 2001 devant la commission du Sénat chargée de l'inspecter avant sa nomination avoir reçu un appel de M. Eberhart après le second crash contre le World Trade Center³⁰¹. Enfin, le *Guardian* écrivait dès le 12 septembre qu'il avait été informé, avant le crash près de Washington, qu'un avion s'y approchait depuis New York.

La commission bipartisane du 11 septembre ne nous informe pas davantage sur l'emploi du temps du général Ralph Eberhart, le commandant de la défense aérienne (NORAD) : il était en route vers le centre d'opérations du NORAD à Cheyenne Mountain, au Colorado, quand l'ordre de descendre tout avion menaçant lui fut communiqué via le téléphone, un ordre qui avait déjà parcouru toute la chaîne de commandement du NORAD avant son arrivée. Peut-on le croire s'il est vrai, selon le général Myers, qu'il était l'homme à avoir « autorité sur les patrouilles de combat aériennes » ? Sa présence aurait en tout cas sans doute permis de protéger les passagers des quatre avions supposés, puisque, comme le reconnaît la commission d'enquête selon des informations obtenues auprès du responsable d'un centre de l'armée de l'air de Floride, le général Larry Arnold, « il est possible que les commandants du NORAD auraient ordonné la mise à feu en l'absence d'autorisation communiquée via le vice-président, mais étant donné la gravité de la décision d'abattre un avion commercial, et les précautions du NORAD pour éviter qu'une erreur ne soit commise, nous considérons cette possibilité comme improbable »³⁰². Aujourd'hui, le général Ralph Eberhart est non seulement responsable du commandement de la sécurité aérienne, mais aussi du commandement stratégique, et du commandement territorial et spatial. Sa puissance ne semble pas lui suffire puisqu'il a annoncé au mois d'août 2004 un risque d'attaque d'Al-Qaïda venant des océans.

Surprenante coïncidence : le matin du 11 septembre, Montague Winfield, le chef du NMCC chargé de coordonner les communications entre différents organismes militaires, était remplacé par son adjoint novice Charles J. Leidig, prévenu seulement la veille³⁰³. Qu'avait donc à faire M.

³⁰⁰ *The 9/11 Commission Report*, p.38.

³⁰¹ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, « after 8:48 a.m. ».

³⁰² *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, juillet 2004, pp.42-45.

³⁰³ www.tomflocco.com/modules.php?name=News&file=article&sid=65

« NMCC ops director asked substitute on 9-10 to stand his watch on 9-11. Rookie in the 9-11 Hot Seat ? ».

Winfield ? Et pourquoi Mr. Leidig informa-t-il la Maison Blanche que le quatrième avion menaçant était le vol Delta 1989 et non le supposé UA 93 ?

Le vice administrateur de la F.A.A., Monte Belger, a également été « frustré d'apprendre plus tard dans la matinée que les militaires n'avaient pas fait partie » d'une téléconférence organisée par la F.A.A. et la Maison Blanche, entre 9h20 et 9h30. Le manager de la téléconférence se souvient que les militaires n'y participèrent que « brièvement avant que le Pentagone ne soit frappé ». Aussi, la commission Kean/Hamilton explique que « parce qu'aucune des téléconférences qui eurent lieu avant 10 heures n'incluaient les bons responsables de la F.A.A. et du Département de la Défense, aucune n'a réussi à coordonner de manière significative la réaction de la F.A.A. et des militaires aux détournements ». Qui plus est, la téléconférence organisée par le Pentagone n'aurait été rejointe par un membre de la F.A.A., d'ailleurs mal informé, qu'à 10h17. Les deux téléconférences auraient donc fonctionné parallèlement sans se coordonner³⁰⁴. C'est à se demander si chaque groupe n'essaie pas de se renvoyer la balle. Quel poisson veulent-ils noyer ?

Comment donc expliquer que tous ces responsables aient déserté leurs postes au même moment (*were missing in action* disent les Etats-Uniens)? Sont-ils sincères ? N'avaient-ils pas pris part à un exercice dont la révélation pourrait éclairer la supercherie du 11-septembre ? Avaient-ils prévu d'être absents au milieu de la confusion afin que les ordres d'abattre des avions ne puissent être donnés à temps ? Ou afin que le président ne puisse être clairement informé de la situation ? Ou pour se protéger ainsi des questions des journalistes, focalisés sur l'attitude visible du président ? Ou pour éviter d'avoir à mentir sur le moment où les avions auraient disparu et sur les procédures d'interception mises ou non en œuvre, avec pour résultat qu'il ne subsiste que les déclarations contradictoires de subordonnés ? A moins qu'ils n'étaient tous été occupés par un inavouable rendez-vous galant à 9 heures du matin ?! Pour l'heure les indices s'orientent vers l'hypothèse qu'ils avaient à coordonner un ou plusieurs exercices militaires grandeur nature.

Un retard facilité par le déroulement concomitant d'exercices ?

Il est intéressant d'apprendre que le 11 septembre (911 en états-unien, soit le numéro d'appel pour les urgences) aurait été une date prévue depuis longtemps pour le déroulement d'exercices anti-guerre ou anti-détournement, impliquant un ou plusieurs faux avions de ligne, et prévoyant notamment d'envoyer des jets surveiller le Nord du Canada et l'Alaska (et curieusement, à 11h08, des avions de chasse ont rapidement intercepté un avion de Korean Air, le vol 85, qui semblait avoir accidentellement envoyé

³⁰⁴ *The 9/11 Commission Report*, p.36.

un message indiquant un détournement³⁰⁵). Des chercheurs ont dénombré cinq de ces exercices : *Vigilant Guardian*, *Vigilant Warrior*, *Northern Vigilance*, *Northern Guardian*, et *Field Training Exercise*. Les informations diffusées ne permettent pas toujours de savoir pour chacun d'entre eux s'il devait avoir lieu en tout ou partie grandeur nature, mais il est écrit que dans les deux ans qui ont précédé le 11 septembre, l'armée possédait « de nombreux avions civils et militaires utilisés comme faux avion détournés » et envoyait des jets effectuer de faux abattages d'avions au-dessus de l'Océan Atlantique³⁰⁶. Peut-être que ces manœuvres étaient l'occasion d'utiliser la technologie URTS (Universal Radar Targets Simulation) qui permet d'envoyer de faux signaux sur des écrans radars. Enfin, il peut être utile de relever que l'Administration Fédérale de l'Aviation (FAA) réalise parfois des opérations de routine avec des avions de ligne vides³⁰⁷.

Peut-on imaginer trace de cet exercice dans l'affirmation du vice chef de l'état-major Richard Myers qu'il y avait eu « de nombreuses nouvelles de menaces additionnelles et d'explosion, ce qui rendit plus ardu la tâche de trier les informations exactes et de répondre de manière appropriée » ? Ou lesdites informations contradictoires sont-elles apparues après l'interruption de l'exercice ? Mais les contrôleurs n'ont-ils pas été divertis par de faux signaux, même après l'interruption de cet exercice ?

Bien des questions demeurent sur les exercices prévus le 11 septembre. Prévoyaient-ils de ne pas envoyer d'avions de chasse à la recherche des faux avions détournés ? Ou avait-on désarmé les avions supposés devoir s'entraîner ? Les détails manquent. Michael Ruppert s'est vu confier par un membre du NORAD que dans le cadre d'un exercice en vol réel conduit par le NORAD (dirigé par Ralph Eberhart) et par l'état-major (Richard Myers), un ou plusieurs avions devaient jouer le rôle d'appareil(s) pris en otage lors d'une opération appelée *Field Training Exercise*. Quel est l'intérêt de ce membre anonyme du NORAD de dévoiler cette affaire³⁰⁸ ? Goût de la vérité, ou désir de cacher un ordre ou une incompétence plus criminels – comme de ne pas donner d'autorisation à des avions de chasse de décoller ?

³⁰⁵ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 11h08.

³⁰⁶ <http://oilempire.us/wargames.html> cite “Air Command Ran Drills Similar to Sept. 11 Attacks” (19 avril 2004), et “The Scene at Norad on Sept. 11”, *Toronto Star*, December 9, 2001 : « L'opération Northern Vigilance, planifiée des mois à l'avance, implique de déployer des jets en Alaska et au Canada du Nord. Une partie de cet exercice est pure simulation, mais une partie est en mode réel [*in real world*] ». Ewing2001, “911 : the Lost War Drill” (chapter 10), <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=436>. « Tripod II and FEMA, Lack of NORAD Response on 9/11 Explained », www.fromthewilderness.com/free/ww3/060704_tripod_fema.html.

³⁰⁷ « F.A.A.'s Own Plane Involved in Near-Collision », *CNN*, May 15, 1997.

³⁰⁸ « Tripod II and FEMA, Lack of NORAD Response on 9/11 Explained », www.fromthewilderness.com/free/ww3/060704_tripod_fema.html.

Un autre exercice simula, le jour même, l'évacuation des locaux du National Reconnaissance Office (NRO) suite à un crash accidentel d'avion à Washington. Ce bureau gère de nombreux satellites espions. L'histoire fut largement publiée par Associated Press en août 2002, une semaine après les révélations du site <http://thememoryhole.org> au sujet d'une annonce de conférence en présence du responsable de la N.R.O. et de la C.I.A. John Fulton. A.P. avait raison d'y voir une « bizarre coïncidence ». Et, plus curieusement, « après les attaques du 11 septembre, la plupart des trois mille personnes qui travaillent dans les quartiers généraux furent envoyées chez elles, sauf quelques employés essentiels »³⁰⁹. Faute de chronologie précise, on peut penser que les employés furent renvoyés chez eux une fois que tous les avions des Etats-Unis eurent atterris ou à la fin de la journée. Mais comment se fait-il qu'on ne leur ait pas demandé de faire du zèle pour surveiller d'éventuels avions venant de l'étranger – d'autant que des avions de ce type avaient émis des signaux de détournement selon Donald Rumsfeld interrogé par Jamie Gorelick³¹⁰? Les quartiers généraux du N.R.O. pouvaient certainement aider le NORAD à détecter de la manière la plus optimale possible des avions qui auraient volé au-dessous de l'altitude minimum de reconnaissance des radars. Une procédure si peu précautionneuse vient-elle de ce que l'exercice du N.R.O. aurait été conduit, selon Barbara Honegger, par Dick Cheney en personne depuis la maison Blanche³¹¹? Enfin, certaines personnes s'étonnent de ne pas avoir vu d'images satellites fournies par le N.R.O. au sujet de la trajectoire de l'avion qui se serait abattu au Pentagone. L'absence d'images satellites provient-elle de raisons techniques, politiques, ou a-t-elle été arrangée le jour-même lors de l'exercice d'évacuation ?

La commission Kean, dans ses notes de fin, reconnaît l'existence d'au moins un exercice militaire, *Vigilant Guardian*, qui n'aurait retardé la réaction aux vrais attaques que de trente secondes, à en croire le général Ralph Eberhart³¹². D'autres hauts responsables militaires, Dawne Deskins, Robert K. Marr et Larry Arnold, qui se seraient téléphonés l'un après l'autre au sujet du détournement du vol 11, dirent avoir pris la première alerte pour un exercice, mais aucun d'entre eux ne précise le temps qui s'est écoulé avant qu'ils n'aient demandé des précisions. Deskins ne précise pas non plus quand se mit à sonner le téléphone d'une ligne spéciale reliée à la

³⁰⁹ L'histoire de l'exercice était révélée par A.P. ou U.P.I., le 22 août 2002, sous le titre : « Agency Planned Drill for Plane Crash Last Sept 11 ». On peut la lire sur www.thememoryhole.org/911/cia-simulation.htm.

³¹⁰ Michael Kane, "9/11 War Games – No Coincidence", June 8, 2004, <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=387>.

³¹¹ Jon Rappoport, "The Great Coincidence", May 13, 2003, www.questionsquestions.net/docs04/0514_coincidence.html.

³¹² *The 9/11 Commission Report*, p.458, note 116.

F.A.A.³¹³. Il est par ailleurs notable de voir que ce n'était jamais l'auteur de l'appel qui leur signalait immédiatement la nature de l'alerte. Le général Myers, membre de l'état-major qui coordonnait un exercice, cache peut-être l'existence d'un exercice de diversion destiné à troubler les contrôleurs civils lorsqu'il indique vaguement que certains responsables avaient une tâche « ardue » à trier les vraies informations des fausses. Ces responsables aériens auront alors non seulement tardé à réaliser la situation mais aussi tardé à réagir aux vraies alertes, avec l'incompétence qu'on nous a présentée.

Il est permis de penser que ces exercices ou ces manœuvres militaires (*wargames*) ont été un facteur supplémentaire du retard inacceptable des systèmes de défense, sans même avoir besoin d'imaginer – ce qu'on apprendra peut-être un jour mais paraît nécessiter beaucoup de complices – que les jets auront aussi été désarmés et maintenus en partie au sol.

Un secret assuré par la nomination de complices ?

Le directeur de l'agence fédérale de gestion des catastrophes (FEMA), Joseph Allbaugh, un proche de M. Bush, a été nommé en février 2001. C'est sous ses ordres que des équipes d'ingénieurs furent déployés le jour même pour « l'enlèvement des débris »³¹⁴. Le vice-président de l'Etat-Major Richard Myers fut nommé deux semaines avant le 11 septembre. En ce matin fatidique, il était en réunion au sujet de sa prochaine promotion. Un nouveau chef du FBI, Thomas Pickard, a été nommé en août 2001. C'est à cette époque que des rapports d'agents locaux (Rowley, Williams) signalant des suspects moyen-orientaux en train de s'entraîner dans des écoles de pilotage n'auraient pas été pris au sérieux par la direction. Sous la direction de M. Pickard, le responsable du contre-terrorisme John O'Neill fut contraint de démissionner. Puis, une semaine avant le 11 septembre, le 4 pour être exact, Robert Mueller devint le nouveau directeur du FBI. Le 9 septembre 2004, Donald Rumsfeld nomma James R. Clapper directeur de la *National Imagery and Mapping Agency* qui fournit et produit des images de satellites espions et est considérée comme les yeux de l'Amérique³¹⁵. Etait-ce pour mieux classer certaines images compromettantes ? Enfin, le 11

³¹³ "Terror Hits the Tower", http://abcnews.go.com/onair/DailNews/Sept11_moments_1.html, et <http://oilempire.us/wargames.html> reproduisant "The Failure to defend the Skies on 911", <http://unansweredquestions.net/timeline/main/essayairdefense.html> et "Exercise Jump-Starts Response to Attacks, www.aviationnow.com/content/publication/awst/20020603/avi_stor.htm. Aussi www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h40.

³¹⁴ www.whitehouse.gov/news/release/2001/09/20010911-10.html.

³¹⁵ Eric Laurent, *La face cachée du 11 septembre*, p.110-1. <http://911skeptics.blogspot.com>, 15 novembre 2004.

septembre fut le premier jour de fonction de Ben Sliney, chef des opérations de la F.A.A., qui donna l'ordre à tous les avions de rester au sol à 9h25 ou 9h26.

Des Boeing précis comme des Falcon.

Aux yeux de pilotes réunis autour du Colonel Donn de Grand Pré, l'approche en pilotage manuel des tours jumelles paraissait, très difficile pour des pirates novices formés sur des Cessna ³¹⁶.

Par ailleurs, l'aile Ouest du Pentagone était particulièrement difficile à viser, surtout le rez-de-chaussée. Néanmoins, selon une source datée du 21 septembre qui n'avait pas l'assentiment de la Maison Blanche, l'engin était censé avoir opéré un virage de 270° ou 330° en descendant sept mille pieds durant deux minutes et demi ³¹⁷, et avoir accéléré en bout de course avant de pénétrer dans le bâtiment. A lire le témoignage du contrôleur Danielle O'Brien qui observait son écran radar, l'appareil volait à très vive allure. La vitesse et la trajectoire en spirale aurait donc soumis le pilote à une force gravitationnelle importante. On peut aussi se demander pourquoi l'avion n'a pas visé le centre du Pentagone. Une première hypothèse est qu'une attaque du côté permettait de se dissimuler aux radars et aux batteries anti-aériennes. La célèbre journaliste Barbara Honegger précisait quant à elle que l'objet volant avait frappé le centre de commande et de contrôle d'un exercice de contre-terrorisme dont faisaient spécialement partie des militaires de Ft. Monmouth, qui est le Q.G. des communications de la Maison Blanche. Les participants à cet exercice ou les membres restés au QG de Ft. Monmouth, auraient été chargés d'envoyer une menace au président états-unien. La mort d'une bonne partie des experts de Ft. Monmouth aurait donc permis d'effacer l'origine des menaces ³¹⁸. Une explication similaire avancée par Dick Eastman est que des membres des renseignements de la Navy y ont été éliminés afin qu'ils ne remettent pas en question la version officielle du 11 septembre – le présupposé étant que les membres de la Navy sont assez méfiants depuis les épisodes de Pearl Harbor et de l'USS Liberty. Nous n'avons pas trouvé de sources pour confirmer cela mais une source sérieuse indique que de hauts analystes du Pentagone, des enquêteurs et des généraux, s'étaient réunis d'urgence dans l'anneau C du Pentagone pour disséquer les attaques contre New York. A-t-on donc voulu faire périr ces observateurs une demi-heure après la fin des attaques de New York ³¹⁹ ? Qui a donc choisi d'organiser cette réunion à cet endroit ?

³¹⁶ "The Enemy is Inside the Gate", 24/10/2001, www.rumormillnews.net/cgi-bin/config.pl?read=13739, <http://ggb.0catch.com/ggb3.pdf>.

³¹⁷ Bob Orr, "Primary Target", 21/9/2001, www.cbsnews.com/stories/2001/09/11/national/main310721.shtml.

³¹⁸ <http://oilempire.us/wargames.html>

³¹⁹ http://boothbayregister.maine.com/2001-10-04/pentagon_fatality.html.

L'inefficacité des autres moyens de défense

— Y avait-il des dispositifs pour défendre le ciel de New York contre les avions ?

S'il était possible de repérer la trajectoire d'avions dangereux mais que des avions de chasse ne pouvaient arriver à temps, n'existait-il pas d'autres moyens d'abattre des avions près de New-York ? Hélicoptères de combat ou navires de guerre. L'ancien chef du contre-terrorisme Richard Clarke, qui a témoigné devant la commission du 11 septembre, n'a-t-il pas expliqué que des hélicoptères avaient fait partie du dispositif de prévention des attaques au-dessus du stade olympique d'Atlanta en 1996 et au cours d'autres événements entre 1996 et 2001 ³²⁰ ? Bien entendu, la décision de sacrifier les passagers du deuxième avion aurait dépendu des hautes autorités. Et peut-être que les autorités compétentes n'imaginaient pas que des tours frappées s'effondreraient si rapidement causant la mort de tant de personnes. A moins que ces mêmes autorités aient prévu d'empêcher toute interception de l'avion afin que les tours soient détruites.

— Pourquoi le Pentagone s'est-il trouvé sans défenses contre une attaque aérienne qui s'annonçait évidente ?

New York fut frappée une heure avant le Pentagone. Pourquoi des avions de guerre n'ont-ils pas été immédiatement envoyés dans le ciel de Washington ? Les employés du Pentagone savent en effet qu'ils risquent d'être une des premières cibles d'attaques hostiles : ils surnomment leur lieu de travail *Ground Zero*, en référence au centre d'une explosion nucléaire ³²¹. Et d'après *The Telegraph*, Donald Rumsfeld avait annoncé, après avoir entendu les nouvelles de New York, que Washington risquerait d'être la prochaine cible ³²². Alors comment se fait-il que le bâtiment n'ait pas été protégé par les jets de la base d'Andrews située à vingt-deux kilomètres contre un avion qui, nous dit-on, se serait écarté de sa route depuis une demi-heure, ou aurait été connu du NORAD depuis un quart d'heure ? Comment se fait-il qu'aucun F16 n'ait été du moindre secours alors qu'ils sont censés atteindre une hauteur de 29 000 pieds en deux minutes et demie ³²³ après avoir reçu l'ordre de décoller ? Supposons

³²⁰ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=378>.

³²¹ *911 Encyclopedia*, "Early Warnings". Source : *Telegraph*, 16/9/01.

³²² www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=%2Fnews%2F2001%2F12%2F16%2Fwbush16.xml.

³²³ David Ray Griffin, www.publiceye.org/conspire/Post911/Griffin1.html renvoyant à son livre, *The New Pearl Harbor*, p.4 (en ligne à <http://vancouver.indymedia.org/news/2004/06/141355.php>).

maintenant que l'objet volant qui détruisit le Pentagone n'a pas effectué de détour par l'Ohio, comme le veut la version officielle, mais venait de décoller d'un aéroport contigu (Reagan Airport, ou, qui sait, Andrews). Il restait encore les batteries de missile Stinger de la Maison Blanche et du Pentagone pour abattre l'engin, qui, dit-on, avait traversé la zone interdite de la Maison Blanche lors de sa descente en virage de deux minutes et demi ³²⁴. Thierry Meyssan émet l'hypothèse que ces batteries ne seraient pas parvenues à détecter un missile de croisière dont le transpondeur émettait un signal d'identification ami ³²⁵. Et si les militaires chargés de déclencher les batteries de missiles n'avaient simplement pas eu le temps de repérer un avion parti des environs avec un transpondeur modifié de la même manière ?

Dans toute cette affaire, les membres du Pentagone apparaissent évidemment aux yeux des crédules, pour les plus minables des incompetents, tués par leur propre ridicule. A moins qu'ils ne l'aient été par la main de Dieu, selon l'hypothèse généreuse d'Oussama Ben Laden ? Aux yeux des lucides qui comprennent que l'on entretient le mystère sur la trajectoire et l'identité de l'engin destructeur, les chefs du Pentagone paraîtront pour ce qu'ils sont, c'est-à-dire pour des monstres capables de bombarder leurs propres bases militaires afin de montrer au reste du monde qu'il ne sert à rien de les faire plier par des actes terroristes étant donné qu'ils sont capables de se les infliger tous seuls.

³²⁴ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h33-9h38.

³²⁵ *Le Pentagate*, p.117.

Chapitre IV

Des explosions secondaires très nombreuses

Une explosion secondaire de forte ampleur au Pentagone.

Une des premières photos prises sur les lieux du crash au Pentagone a capturé une boule de feu sortant de la façade du bâtiment ³²⁶:



Son auteur, Daryl Donley, dit avoir vu le crash au Pentagone, mais ne mentionne pas l'objet qui en est à l'origine. C'est le journaliste qui semble penser à un avion : « “C'était simplement d'une précision fantastique”, dit Daryl Donley qui allait à son travail, à propos de l'impact de l'avion. “Ça a complètement disparu à l'intérieur du Pentagone” ». Le même article explique qu' « à mesure que la circulation se ralentissait, il y eut une seconde explosion causée par des réserves de propane situées sur un site de

³²⁶ www.sipausa.com/911_selected.html, www.loc.gov/exhibits/911/911-docphotos.html, www.loc.gov/exhibits/911/images/01749r.jpg.

construction du Pentagone »³²⁷. Le sceptique Eric Bart pense néanmoins que la boule de feu n'avait ni la rondeur correspondant à une explosion due au gaz, ni la couleur correspondant à une explosion due à un carburant³²⁸. Est-ce que l'explosion photographiée pourrait correspondre à une bombe ? La boule n'aurait-elle pas alors été ronde ? Et s'il s'agissait d'une bombe, pourquoi la déclencher ? Faire disparaître les débris du projectile après qu'il ait percuté le bâtiment ? A-t-on voulu agrandir le trou pour laisser penser que le projectile était de la taille d'un 757 ? Selon le témoignage innocent du pasteur Leslie Hortum, les images de la catastrophe n'ont été montrées à la télévision états-unienne que vingt à trente minutes après l'impact³²⁹, soit juste avant ou juste après l'effondrement du toit... Et à chaque fois qu'elles sont montrées de près, le trou est presque toujours camouflé par les projections des lances à incendie.

Néanmoins, une explication plus naturelle existe. Elle est proposée par l'analyste du crash du Pentagone Jean-Pierre Desmoulins, qui nous l'a détaillée davantage dans une communication personnelle. M. Desmoulins a débuté sa carrière d'ingénieur dans des usines de fabrication d'aluminium. Pour cette raison, il connaît bien les risques de la réactivité de l'aluminium fondu avec de l'eau. Son hypothèse est donc que l'aluminium fondu de l'avion a réagi avec l'eau des systèmes anti-incendies, voire l'eau des lances à incendie. Les pompiers n'auraient fait qu'attiser la réaction en projetant de l'eau sur un feu d'hydrocarbures – et l'on sait que l'incendie tarda longtemps avant de s'éteindre. Par ailleurs la combustion du kérosène produit naturellement de la vapeur d'eau si bien qu'il n'était même pas nécessaire qu'existassent des systèmes d'extinction à eau pour que l'aluminium de l'avion n'entre en réaction au cœur même des débris. Mais que produit cette réaction ? De l'hydrogène. Or l'hydrogène est hautement explosif. Mais comment expliquer que l'explosion se soit produite plusieurs minutes après le crash ? A observer les images, l'explosion émane du premier ou du deuxième étage. Il est donc possible qu'une poche d'hydrogène se soit formée à ce niveau, et que cette poche ait fini par être atteinte par les flammes.

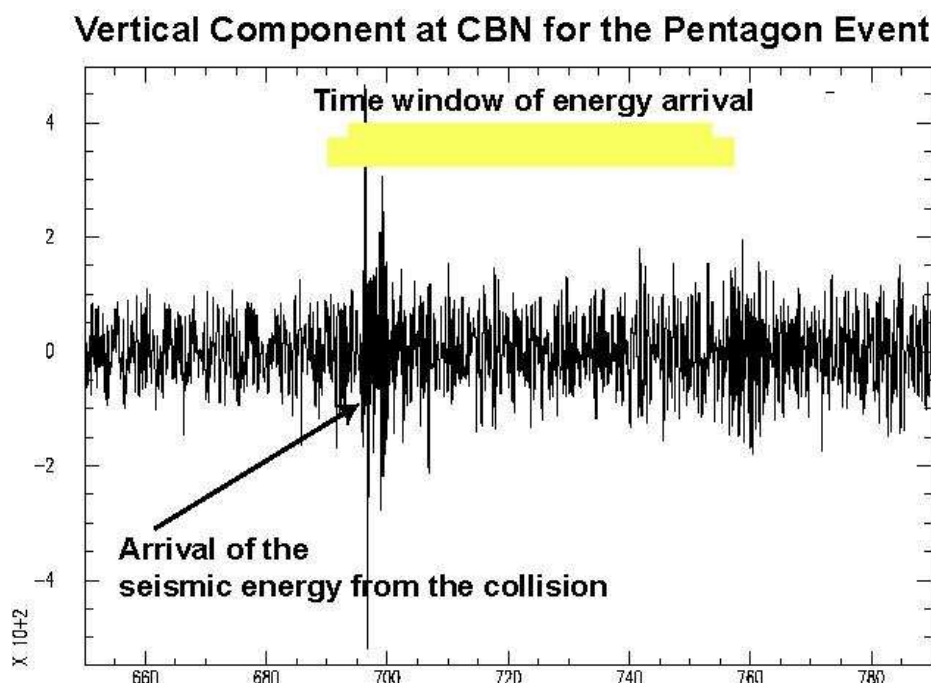
Reste à savoir si cette explosion à l'hydrogène correspond bien à celle qui fut à la fois ressentie par de nombreux témoins et enregistrée par des sismographes.

³²⁷ www.delawareonline.com/newsjournal/local/2001/09/12terrorspreadsto.html

³²⁸ <http://perso.wanadoo.fr/ericbart/inv4.html>.

³²⁹ « Three Months On, Tension Lingers Near the Pentagon », December 11, 2001. http://news.nationalgeographic.com/news/2001/12/1211_wirepentagon.html.

Comme l'a relevé le site de « recherche des données de base » sur le 11 septembre <http://doutefree.iframe.com/doutefree/events2.html>, cette explosion aurait pu être si violente qu'elle aurait été enregistrée sur un relevé sismique de l'*USGS seismic station CBN* (une station du United States National Seismographic Network située à Corbin en Virginie), ce qui peut étonner si l'on se rappelle que la bombe qui avait perforé six niveaux du sous-sol du World Trade Center en 1993 ne s'était pas signalée sur des sismographes. En tout cas, le sismologue Terry C. Wallace précisa l'heure du crash (9h38) dès le 12 septembre sur une page de l'université de l'Arizona désormais inaccessible directement. Il y présentait notamment un enregistrement sismique comportant deux pics de vibrations, que nous reproduisons ici.



Le deuxième trait trahit-il la survenue d'une deuxième secousse d'ampleur quasi identique à la première, deux secondes après³³⁰ ? Il ne semble pas que le deuxième trait soit le résultat d'une conjonction d'ondes P et S (longitudinales et transversales) puisqu'une telle conjonction crée normalement une onde plus importante que l'onde initiale. Peut-être n'est-il qu'un écho vibratoire parvenu au sismographe par un autre chemin souterrain ?

Les experts Won-Young Kim et Gerard Baum, qui ont retrouvé un enregistrement similaire, n'ont pu déterminer précisément si cet

³³⁰ <http://web.archive.org/web/20020615132311/http://www.geo.arizona.edu/geophysics/faculty/wallace/PENTAGON/index.html> .

enregistrement n'était qu'une simple perturbation électrique ³³¹. Mais à observer l'enregistrement similaire provenant de la station MVL, deux secousses s'y distinguent, autour de 9h39, cette fois-ci à dix secondes environ d'intervalle l'une de l'autre, une grosse et une plus petite. Nous nous avançons peut-être en terrain inconnu mais cet écart plus grand entre les deux vibrations pourrait peut-être s'expliquer par le fait que les vibrations ont dû parcourir un chemin plus long puisque cette station est deux fois plus éloignée du Pentagone (139,4 km) que la station CBN de l'USNSN. La même question de la nature de la deuxième vibration se pose : est-ce un écho reçu par un chemin géologique détourné, ou est-ce la trace d'une deuxième explosion ? Mais pourquoi Gerard Baum et Wong-Young Kim ne mentionnent pas l'enregistrement similaire relevé par Terry Wallace ? Craignent-ils les implications politiques de tels rapprochements ? M. Wallace lui-même semble avoir voulu préserver sa carrière en s'avancant sur ce terrain miné. Voici comment il répondait, en juin 2002, à une question sur l'apparente absence de traces sismiques de l'attentat du Pentagone : « John, j'ai regardé assez attentivement – et pour être honnête, je ne peux rien trouver de CONCLUANT au-dessus du bruit [de fond de la terre et des instruments]. J'ai calculé que l'on pouvait s'attendre à une magnitude de 0.8 en considérant que l'impact a eu lieu contre le mur, et pas verticalement (comme avec le vol d'UA [détruit en Pennsylvanie]). Le bruit [de fond] à toutes les stations (la plus proche est à 60 kilomètres) est au-dessus de ça. J'ai été inondé de théories conspirationnistes depuis que ce Monsieur a publié son livre » ³³². Le parti pris de M. Wallace est à noter : un crash horizontal sur une façade n'aurait pas émis de signal au-dessus du bruit de fond de la terre ou des instruments. Tout signal plus important sortait donc du cadre de ses suppositions et n'était donc pas à prendre en compte. La question est donc de savoir si la destruction du Pentagone était trop faible pour être enregistrée (par exemple parce qu'on aurait fait exploser l'avion avant l'impact) ou si quelque chose de plus puissant et plus rapide qu'un simple avion a été à l'origine des dégâts et aurait laissé une trace sismique anormalement grande aux yeux de M. Wallace. L'étonnant est qu'il n'écrivait pas cela le 12 septembre 2001 et n'a jamais critiqué sa première analyse.

³³¹ *Seismic Vibrations During September 11, 2001 Terrorist Attacks*, www.mgs.md.gov/esic/publications/download/911pentagon.pdf.

³³² Original : www.unknownnews.net/cdd060702.html : « John, I looked pretty hard – and to be honest I can't find any CONCLUSIVELY above the noise. I calculated an expected magnitude assuming that the impact was on the wall, not vertical (like UA flight), and got a magnitude of .8. The noise at all the stations (closest is 60 km away) is above this. I have been deluged with conspiracy theorys since that fellow published his book ». Egaleme nt à <http://the-movement.com/air%20operation/journeyresponses.html>.

En tout cas, deux énormes explosions ont bien été ressenties par plusieurs témoins. D'après *The Independent* des gens avaient entendu « peu après [le crash] une seconde explosion » (11/09/2001, « US under terrorist attack »). D'après *Libération*, « à 9h43, deux explosions secouent le Pentagone » (12/09/2001, p.2). D'après *La Croix*, « une bombe, voire deux, déclenchait un incendie sur le Pentagone » (12/09/2001, p.4, et dans ce numéro, seul l'éditorial parlait d'un avion). Lisa Burgess, une journaliste de *Stars and Stripes* se trouvait dans une cour à l'intérieur du complexe lorsqu'elle « entendit deux boums retentissants – un gros et un moins gros, et l'onde de choc [la] projeta contre le mur » (12 septembre, « At the Pentagon, Horror and Confusion Followed the Crash »³³³). Don Perkal sentit de la cordite et était persuadé que des bombes avaient été déclenchées quelque part (ou étaient-ce des bombes qui avaient été embarquées dans l'avion ?). A l'extérieur du bâtiment, Milburn Kirk et Dave entendirent aussi deux explosions, crash inclus, et Stephen McGraw dit avoir vu une boule de feu sortir de deux fenêtres³³⁴.

Le *New York Times* du 12 septembre mentionnait en page A5 qu'une énorme déflagration avait été entendue quinze minutes après le crash (lequel aurait eu lieu entre 9h30 et 9h45 selon les sources, mais peut-être plus précisément à 9h38), et l'attribuait à la chute du toit. Or, celle-ci se serait produite, selon d'autres sources, à 10h10 ou 10h15 sans qu'aucun pompier ne périsse, ceux-ci ayant reçu un avertissement³³⁵ (et bizarrement, le côté droit du toit et des étages restait accroché comme par des câbles tandis que le côté gauche semblait avoir été découpé très nettement³³⁶).

Il y eut même d'autres explosions avant que le toit ne s'effondre, parfois visibles³³⁷. Perkal Don, qui était dans un des bâtiments du Pentagone, en sortit et entendit « encore deux explosions à quelques minutes

³³³ www.pstripes.com/01/sep01/ed091201i.html ou www2.pstripes.osd.mil/01/sep01/ed091201i.html. Témoignage également évoqué par Patrick Poivre d'Arvor sur *TF1*, le 11/09/2001 à 16h10.

³³⁴ www.washingtonpost.com/wp-srv/metro/daily/sep01/attack.html, www.gridlockmag.com/911/, www.mdw.army.mil/news/Pentagon_crash_eyewitness_comforted_victims.html. De nombreuses personnes ont ressenti un effet de souffle à l'intérieur et ont subi des blessures provoquées par une onde de choc (*blast injuries*). La plupart de ces témoignages sont rassemblés dans une base de données fournie par Eric Bart, <http://perso.wanadoo.fr/ericbart/witness.html>, <http://perso.wanadoo.fr/ericbart/inv3.html>.

³³⁵ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 10h15, citant *NFPA Journal*, 1^{er} novembre 2001.

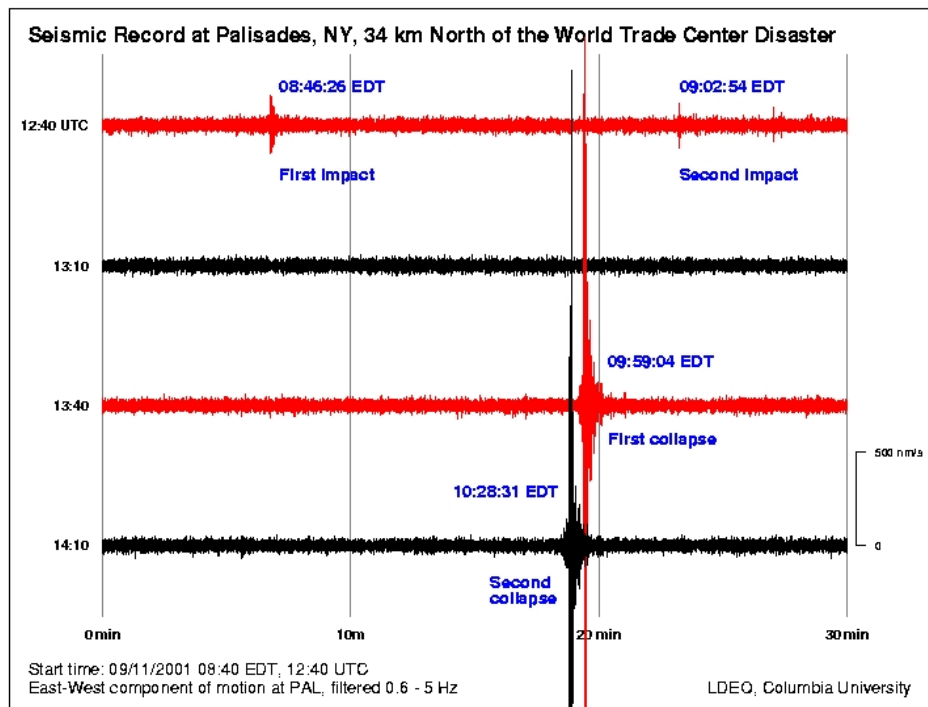
³³⁶ « German Engineers help the USA », <http://debitel.net/user/andreas.bunkhale/plate46.htm>, <http://web.archive.org/web/20031029014045/http://www.thepowerhour.com/images/stool.jpg>.

³³⁷ www.mcsweeneys.net/2001/09/19perkal.html, www.criticalthrash.com/terror/P1010016.JPG.

l'une de l'autre ». Selon un commentaire du *Washington Post* concernant la photo n°2 d'un diaporama présent sur leur site, « des témoins disent avoir entendu plusieurs explosions secondaires qui secouèrent le building et envoyèrent des traînées de fumées dans le ciel ». Dans son édition du 11 septembre (p.A10), il était rapporté qu'« à 10h10, l'ambiance générale changea du tout au tout quand une détonation retentit au-dessus du sol – apparemment le franchissement du mur du son par un appareil très performant, quoique cela ne fut pas immédiatement clair pour ceux qui l'entendirent ».

Les explosions à répétition au World Trade Center.

L'impact des avions n'a pas été le seul choc entendu ou ressenti dans chaque tour. On peut relever qu'une secousse importante avait été détectée par des enregistreurs sismiques quatre minutes après le deuxième crash (voir, sur le graphique ci-dessous, au-dessus du « a » de « Second impact »)³³⁸. Il ne semble pas que cela fut le résultat d'une conjonction d'ondes P et S (longitudinales et transversales) puisqu'une telle conjonction engendre habituellement des vibrations plus importantes que la première arrivée de vibrations, ce qui est l'inverse du phénomène ici observé.



³³⁸ http://ftp.ldeo.columbia.edu/pub/LCSN/WTC/wtc_pal_ehe_500.jpg.

S'agissait-il d'une explosion ? Plusieurs traces le laissent penser. Le participant d'un forum de discussion en ligne indiquait quelques minutes à peine après les événements qu'il y avait eu « une troisième explosion là-bas » après le deuxième crash³³⁹. Des témoins semblent l'avoir ressentie. Un consultant économique de la BBC, Stephen Evans, se trouvait au niveau du sol à l'intérieur ou à proximité de la tour Sud : « Le building fut secoué physiquement ». « Quelques secondes plus tard, il y eut deux ou trois explosions aussi énormes et le building fut littéralement secoué... de la fumée apparut partout comme si un brouillard avait envahi le building »³⁴⁰. Verrete Abel et ses collègues venaient de descendre quarante quatre étages et se trouvaient dans la rue : « Il y a une autre explosion. Je regarde derrière moi et je peux voir toute cette fumée noire. J'essaie de monter dans une voiture de police, mais je ne peux pas. Je cours dans ce building. J'entends un autre boum. Je ne parviens pas à y croire »³⁴¹. Selon des communications récemment publiées de pompiers, un seul ascenseur fonctionnait. Pourtant, ces pompiers ne pensaient pas que le building était sur le point de s'effondrer. Le chef du bataillon 7, au 78^e étage, ne vit que « deux poches à incendie isolées » qu'il serait possible d'éteindre avec deux lances. Qu'est-ce donc qui a fait s'effondrer la tour n°2 ? Les renseignements manquent, la ville de New York trouvant toujours des excuses pour ne pas rendre publique la retranscription complète des conversations de pompiers, soit aux journaux, soit à la commission Kean, ou pour faire jurer aux familles qui écouteront les bandes de ne rien dire³⁴².

D'autres explosions ont été entendues par des employés de la première tour (la tour Nord). Le garde Hermina Jones se trouvait au sein du

³³⁹ www.digitaldfw.com/channelhigh/logs/911.htm.

³⁴⁰ <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/americas/1537500.stm>, "Everyone is panicking", <http://guardian.co.uk/wtccrash/story/0,1300,550203,00.html>. Son témoignage paraît avoir été remanié par le site <http://americanfreepress.net>, qui y a ajouté des pointillés. S'il s'agit d'un témoignage ultérieur on n'en a pas la source. On ne sait non plus s'il entendit une seconde explosion seulement quelques secondes après le crash ou beaucoup plus tard. Et il y signale non pas deux mais une série d'explosions (www.americanfreepress.net/08_09_02/New_York_Firefighters/_new_york_firefighters_.html).

³⁴¹ *Washington Post*, 11/9/2001, p.A12.

³⁴² www.rense.com/general39/points.htm, www.nytimes.com/2002/11/09/nyregion/09TOWE.html?ex=1059105600&en=3a84112d9c0719b9&ei=5070 : « Ladder 15, we've got two isolated pockets of fire. We should be able to knock it down with two lines. Radio that, 78th floor numerous 10-45 Code Ones ». Quelqu'un qui dit s'appeler Scott Forbes et être administrateur de Fiduciary Trust, a reçu des témoignages de familles ayant reçu des coups de fil d'employés piégés aux 90-97^e étages de la tour Sud, affirmant entendre des « explosions ressemblant à des bombes ». Mais nous n'avons pu vérifier sur les anciennes versions du site <http://fiduciary-trust.com> s'il était bien l'employé qu'il prétendait être au risque d'être renvoyé.

commandement informatisé du 22^e étage « quand les explosions retentirent dans le bâtiment » : « Quand le feu s'est déclenché, la pièce était verrouillée (...) Des flammes s'élançaient contre les murs ». D'autres entendirent plus tard des explosions au 74^e étage³⁴³. Et selon Pat Dawson de NBC, le chef des pompiers a évoqué une autre explosion une heure après le premier crash, qu'il croyait venir d'une bombe placée dans la tour³⁴⁴. Certains témoins ont-ils cru à des bombes là où il ne fallait imaginer que des objets tombant dans les cages d'ascenseurs ou des explosions dues à des conduites de gaz défectueuses (interprétation du journaliste Pat Dawson de NBC) ? Ce genre d'explosions auraient-elles fait trembler le building ? Car, juste après l'impact, un employé de Morgan Stanley, Andy Perry, entendit des explosions multiples : « le building trembla, comme peut-être dans un chantier [*like maybe a yard*], mais c'étaient des explosions multiples » (*Time Magazine*, 12/9/2001)³⁴⁵.

Des témoins de l'effondrement de la première tour du WTC ont également « entendu une autre explosion juste avant que la structure ne se désagrège. La police dit que cela ressemblait pratiquement à une implosion contrôlée [*planned implosion*] destinée à viser les passants » (*The Guardian*, 12/9/2001, « Everyone was screaming, crying, running. It's like a war zone »). Une scène de rue diffusée sur *Canal +* laisse entendre le bruit d'une forte explosion provoquant la surprise des secouristes, semble-t-il avant que la deuxième tour ne s'effondre³⁴⁶. Teresa Veliz, en s'échappant du 47^e étage de la tour Nord, entendit des explosions partout et était « convaincue que quelqu'un était assis devant une table de contrôle en train d'appuyer sur des boutons de détonateurs ». Des pompiers du bataillon 3 entendirent encore une « autre explosion ». Conor O'Clery, qui a assisté à l'effondrement de la tour, affirme que deux personnes qui attendaient visiblement qu'on leur vienne en aide en hélicoptère, ont, en même temps, lâché prise après que le building ait légèrement oscillé³⁴⁷. On aurait là enfin une explication au fait que tant de personnes soient tombées de cette tour.

Toujours avant l'effondrement, les frères Naudet ont filmé ce qui s'était passé dans la tour n°1 quelques instants après le crash. Selon un pompier interrogé dans le hall, « il y avait des cadavres un peu partout, alors j'ai compris que ce serait pire en montant aux étages supérieurs ». Selon un

³⁴³ « Heightened Security Alert Had Just Been Lifted » By Curtis L. Taylor and Sean Gardiner,

www.nynewsday.com/news/local/manhattan/wtc/ny-nyaler122362178sep12,0,7280472,print.story.<http://web.archive.org/web/20010914230235/people.aol.com/people/special/0,11859,174592-2,00.html>.

³⁴⁴ <http://prisonplanet.tv/articles/may2004/050504bombsinwtc.htm>.

³⁴⁵ www.time.com/time/nation/article/0,8599,174621,00.html.

³⁴⁶ *Lundi investigation*, 5 septembre 2002, 15h44.

³⁴⁷ Rodger Herbst, "Mysteries of the Twin Towers", <http://seekinglight.net/911vis/rodgwtchtm.htm>, <http://www.wnbc.com/news/1315651/detail.html>.

autre, « on avait l'impression que l'avion s'était écrasé dans le hall » (et non au 78^e étage !). Le documentaire montre en effet de nombreuses fenêtres brisées par un choc ou un souffle soudain. Était-ce là l'effet de l'impact, ou celui d'une bombe placée dans le sous-sol ? Une bombe qui aurait coupé l'électricité des ascenseurs et des systèmes automatiques d'extinction des incendies ? Car aucun des quatre-vingt dix huit ascenseurs n'était en état de fonctionner. Quelqu'un voulait-il saboter les ascenseurs ? Le journaliste préfère nous dire que « plus tard, on découvrira que du carburant en flammes s'est répandu dans les cages d'ascenseurs » (*France 3*, 11 septembre 2002, 21h26). Mais, pour ce qui est du hall ravagé, aucune trace d'incendie n'est visible dans le film...

Explosions retentissantes après les effondrements

Plus frappant encore, une brève chronologie du 11 septembre dans *Time Magazine* le jour même, prend la peine d'indiquer qu'une « quatrième explosion secoua les débris du World Trade Center effondré, à environ 10h38 du matin », c'est-à-dire dix minutes après l'effondrement de la deuxième tour³⁴⁸. Le moment où une troisième explosion aurait eu lieu n'y est pas précisé. En revanche, à 16h04, heure française, 10h04 heure locale, la chaîne de télévision *France 2* rapportait que selon *CNN*, « une troisième explosion aurait été entendue autour du World Trade Center », c'est-à-dire cinq minutes après le premier effondrement. Par ailleurs, environ trente minutes après le deuxième effondrement, des sismographes ont enregistré trois importantes secousses séparées de quinze minutes. Les sismologues imputent cela à des effondrements supplémentaires³⁴⁹ (mais de quoi au juste ?), tandis qu'un journaliste de *France 2* commentant une secousse visible à l'écran parle d'explosions au gaz ça et là sans nous expliquer d'où viendrait ce gaz, et que le *Washington Post* évoque des « caissons à gaz pour automobiles explosant à plusieurs minutes d'intervalle »³⁵⁰. N'est-il tout de même pas significatif de voir que tous évitent soigneusement d'avancer l'hypothèse de bombes ? Des bonbonnes ont-elles survécu à l'effondrement avant d'éclater du fait de la seule action des flammes ?

Reste que cinq explosions particulièrement intenses ne sont pas expliquées, dont quatre qui ont secoué le sol et ont été mesurées par un enregistreur sismique : quatre minutes après le deuxième crash, peu avant l'effondrement de la première tour, cinq à dix minutes après l'effondrement de chaque tour, et une demi-heure après 10h28.

³⁴⁸ www.time.com/time/nation/article/0,8599,174517,00.html.

³⁴⁹ www.ldeo.columbia.edu/LCSN/Eq/20010911_WTC/WTC_LDEO_KIM.pdf.

³⁵⁰ *France 2*, 11 septembre, 00h56. *Washington Post*, 11/9/2001, p.A1.

Chapitre V

Comment trois tours modernes furent-elles transformées en ruines ?

Les diverses explications de l'effondrement quasi-symétrique et rapide des tours jumelles.

Que valent les explications courantes ?

Il est important de savoir si les tours jumelles ont été détruites du fait des crashes ou à cause d'explosifs placés dans les tours. En effet, si des terroristes islamistes ont placé des bombes, il semblerait inutile et coûteux de détourner, en plus, des avions, après avoir passé des mois d'entraînement dans des écoles de pilotage. La thèse d'une destruction par explosifs impliquerait fortement, pour ne pas dire forcément, d'autres coupables.

Bien des explications ont été émises sans être étayées par suffisamment de preuves matérielles scientifiques. Le plus étonnant est qu'une équipe d'une vingtaine d'ingénieurs ne fut pas autorisée à rester plus de cinq jours sur les lieux, ni non plus à obtenir les plans des tours pendant plusieurs mois (comme le confia le membre du Congrès M. Boelhort). Le 23 juillet 2002, le New York Times écrivit que l'on en savait moins sur les circonstances de la mort de 2 801 new-yorkais en plein jour que sur le Titanic, qui coula au beau milieu d'un océan au beau milieu de la nuit. Faute d'expertise solide, le flou a souvent été entretenu par la presse. Par exemple, des schémas ont montré des tours jumelles une colonne vertébrale très étroite et des poutres horizontales en simple béton armé. Or, pour résister aux assauts du vent – jusqu'à 56 tonnes de pression par étage – l'armature extérieure était reliée aux piliers centraux par des solives largement composées d'acier³⁵¹.

L'explication officielle a longtemps été celle-ci : des incendies dus au carburant ont fini par ramollir des structures de soutien déjà soumises à de fortes pressions gravitationnelles du fait de leur nombre réduit à la hauteur des crashes. Mais dès janvier 2002, des ingénieurs spécialisés dans la lutte anti-incendie, en colère contre la façon dont on empêcha des ingénieurs d'obtenir des informations sur les lieux et sur les plans des tours, ont émis des doutes sur le fait que les effondrements avaient été provoqués par les seules explosions et les seuls dégâts dus à l'impact. Notamment, ils

³⁵¹ *The World Trade Center Demolition*,
<http://web.archive.org/web/20021203181531/http://nerdcities.com/wtc-demolition.html>.

contestaient que l'incendie « causa directement l'effondrement en un temps si effroyablement court » (Bill Manning, « Selling Out the Investigation », *Fire Engineering* ³⁵²). Puis, en mai 2002, l'Agence Fédérale de Gestion des Situations d'Urgence (FEMA) estima que « la séquence des événements ayant abouti à l'effondrement de chaque tour n'avait pas pu être définitivement déterminée », et que le carburant en feu n'avait pas pu affaiblir les structures à lui seul mais avait enflammé d'autres éléments. Un premier rapport provisoire de l'Institut National des Standards et de la Technologie estimait pour sa part que l'incendie avait affaibli certains systèmes de soutien, et que les architectes n'avaient pas suffisamment pris en compte la force du vent dans la construction. Lors d'un autre rapport, rien n'était dit sur le vent, l'hypothèse étant que les structures centrales se seraient rapetissées avec pour effet de transférer plus de poids sur les structures périphériques restantes ³⁵³. Les experts du NIST, qui auraient récupéré deux cent trente-six pièces d'acier parmi les débris, rendront leur rapport au début de l'an 2005. Celui-ci répondra-t-il à toutes les interrogations ?

Beaucoup d'observateurs s'étonnent que la tour Sud se soit effondrée à 9h59, vingt-neuf minutes avant la tour Nord, alors que l'incendie y était moins violent et commençait à s'éteindre avant. L'histoire médiatique est que le deuxième avion volait plus rapidement que le premier, et que les étages percutés de la tour Sud (78 à 84) avaient à supporter plus de poids au-dessus d'eux que ceux endommagés dans la tour Nord (étages 94 à 99). Mais à ce dernier argument, Eric Hufsmid rétorque que les structures de soutien y étaient justement conçues pour être plus larges afin de supporter davantage de poids. Une explication du reportage de Ben Bowie et Paul Gardner, *Les Twin Towers, autopsie d'un effondrement*, est que les protections ignifuges étaient, par le passé, moins bien restaurées dans la tour Sud. L'incendie se serait donc attaqué à des points faibles des points de

³⁵² <http://fe.pennnet.com/search/index.cfm?Section=Archives>. Pour ces ingénieurs, l'enquête officielle menée sous l'égide de la Federal Emergency Management Agency (FEMA) leur paraissait être une « farce qui ne tenait pas debout » (*half-baked farce*), car la plupart des débris en acier avaient été envoyés au bout de trois mois dans des pays lointains et une équipe de l'American Society of Civil Engineers (ASCE) n'avait pu se livrer sur les lieux qu'à un « circuit touristique » de trois jours. Cela reflétait ce qu'avaient ressenti des ingénieurs interrogés par le *New York Times* le 25/12/2001, sur l'enquête qu'ils avait menée du 7 au 12 octobre, où on les empêcha d'interroger des témoins, d'examiner le site, et d'obtenir des plans des tours...

³⁵³ David Griffin, *op. cit.*, p.12, citant <http://fema.gov/library/wtcstudy.shtm> ou Rodger Herbst, <http://seekinglight.net/911vis/rodgwtchtm.htm>, citant www.house.gov/science/hot/wtc/wtc-report/wtc_Ex_Sm.pdf, www.nist.gov/public_affairs/releases/wtc_interimfindings.htm, http://wtc.nist.gov/progress_report_june04/appendixq.pdf, www.nist.gov/public_affairs/releases/wtc_latest_findings_1004.htm.

jonction, dépourvus de revêtements ignifuges, puis les treillis se seraient effondrés et les structures verticales se seraient gauchies. Le reportage est moins clair dans son explication de l'effondrement de la tour Nord puisque les charges étaient mieux réparties et les treillis horizontaux mieux protégés, les mousses ignifuges ayant été restaurées dans les années qui avaient précédé le crash. Pourquoi s'est-elle donc écroulée si peu de temps après la première ? Explication : les piliers du noyau – fort mal représentés – et non les piliers extérieurs auraient « cédé les premiers ». Un expert architecte interrogé, Roger G. Morse, pense d'ailleurs que même avec l'explosion de l'avion dans la tour Nord, si le revêtement ignifuge était en bon état et s'il avait été correctement appliqué, les tours n'auraient pas dû s'effondrer³⁵⁴. D'une manière générale, il paraît étonnant à beaucoup que les structures en acier n'aient pas résisté plus longtemps et que les effondrements aient eu lieu si rapidement et presque sans résistance. Kevin Ryan, un employé d'Environmental Health Laboratories, filiale de la société Underwriters Laboratories qui avait effectué des tests pour le NIST lors d'une reconstitution et avait fourni de l'acier pour les tours, a déclaré en novembre 2004 être d'avis que « les buildings auraient dû facilement résister au stress thermique engendré par les mares de carburant en feu »³⁵⁵ (il fut d'ailleurs renvoyé pour cela). Il allait ainsi à l'encontre des dernières découvertes du NIST qui reconnaissait que 87% de l'acier utilisé était plus solide que ne le voulaient les recommandations, mais qu'une partie des colonnes centrales dénudées par les impacts avaient rapetissé sous l'effet des flammes puisque l'on voyait les colonnes périphériques ployer vers l'intérieur quelques minutes avant les effondrements³⁵⁶.

Mais avant même d'entamer ces discussions, ou de plaisanter sur l'inutilité du travail des entreprises de démolition (d'autant que les effondrements n'étaient pas symétriques et ont créé des dégâts sur les buildings attenants), il faudrait démontrer que les incendies des Twin Towers avaient entamé les couches pare-feu des colonnes centrales (surtout pour la tour Sud, l'avion n'ayant pas percuté beaucoup de ces colonnes), puis suffisamment entouré les structures centrales pendant près d'une heure pour affaiblir, par transmission d'énergie, ces structures. Or, la chose n'est pas si simple à démontrer. Un incendie artificiel déclenché en août 2004 par des scientifiques du NIST sur un étage reconstitué avec une épaisseur de mousse ignifuge de ¾ pouces (comme au W.T.C.), a permis de constater que les structures périphériques résistaient plus de deux heures³⁵⁷. Des scientifiques peut-être moins soumis à des pressions remarquaient qu'en

³⁵⁴ *France 5*, 10 septembre 2004, 16h45-17-40.

³⁵⁵ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=1019>.

³⁵⁶ "Latest Findings from NIST" ..., Oct. 19, 2004.

www.nist.gov/public_affairs/releases/wtc_latest_findings_1004.htm.

³⁵⁷ « Investigators Simulate WTC Floor Fire », Tara Burghart, *Newsday*, <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=735>.

raison du dégagement important de suie, le fuel n'avait pas dû brûler à sa température maximale (1500°C ou 2770°F), mais seulement à 700 ou 800°C (1200 ou 1300°F) l'acier perdant une partie de sa solidité à partir d'une chaleur de 650°C. Ils pensent donc que les distorsions furent provoquées à la fois par l'intensité de l'incendie et par les écarts de température³⁵⁸. Le sceptique J. McMichael qui estime que le seuil critique de résistance de l'acier démarre à une température un peu plus basse (550°C soit 1022°F), relevait que les températures mesurées par le passé sur des structures en acier non protégées soumises à des tests incendies ne dépassaient pas 340 ou 360°C³⁵⁹. D'ailleurs, la FEMA elle-même indiquait que des tests menés dans les années quatre-vingt dix à Cardington sur des poutres en acier chauffées à 800-900°C avaient montré qu'elles avaient résisté³⁶⁰. En plus, à voir les images, l'incendie de la Tour Sud se serait calmé assez tôt : il s'y dégage une fumée noire moins épaisse qu'au départ (signe que le kérosène, qui dégage de grosses fumées noires avait complètement brûlé³⁶¹ ?). Autre indication : des pompiers parvenus au 78^e étage de la tour Sud, près du point d'impact, et dont els appels radio ont été retrouvés, n'y ont vu que « deux paquets de feu isolés. Nous devrions être capables de les maîtriser avec deux lances à incendie »³⁶². Par conséquent, si les feux étaient isolés et les dégâts localisés, comment comprendre que des assemblages modernes composés de structures d'acier solides et solidaires se soient effondrées de manière quasi symétrique ? Faut-il donc avancer d'autres facteurs au « rapetissement » de certaines parties des tours et à leur écroulement final ?

Que valent les explications conspirationnistes ?

Des analyses critiques et des explications alternatives ont été réunies dernièrement par Roger Herbst dans *Mysteries of the Twin Towers*³⁶³ et par David R. Griffin dans *The New Pearl Harbor* (pp.12-20). Immédiatement après les événements, l'ingénieur Van Romero de New Mexico Tech avait émis l'hypothèse qu'un nombre réduit d'explosifs avaient dû être placés à des emplacements stratégiques ! Il estimait que cela faisait partie des stratégies des terroristes qui sont de mettre au point « une attaque de diversion puis un deuxième stratagème (*second devise*) ». Van Romero est

³⁵⁸ Thomas Eagar et Christopher Musso, "Why Did the WTC collapse ?" (www.tms.org/jom.html).

³⁵⁹ McMichael, « Muslims Suspend Laws of Physics! Part II », cité sur <http://911review.org/attack/wtc/fires.html> et <http://seekinglight.net/911vis/rodgwtchtm.htm..>

³⁶⁰ Griffin, *The New Pearl Harbor*, p.178, note 53.

³⁶¹ <http://911review.org/attack/wtc/fires.html>.

³⁶² www.nytimes.com/2002/11/09/nyregion/09TOWE.html?ex=1059105600&en=3a84112d9c0719b9&ei=5070

³⁶³ <http://septembereleventh.org/seattle/index.php> ou <http://seekinglight.net/911vis/rodgwtchtm.htm>.

cependant revenu sur sa première intuition une dizaine de jours plus tard : « l'effondrement final de chacun des buildings a été déclenché par une vibration sous pression soudaine émise lorsque le feu atteignit un transformateur électrique ou une autre source de combustion à l'intérieur du building »³⁶⁴. Il est intéressant de noter que Romero ne soutenait pas l'hypothèse de l'acier fondu par les flammes du kérosène.

Est-il possible que les structures centrales aient été ramollies après que des missiles montés sur les avions aient perforé la structure de protection de béton, et facilité l'écoulement du kérosène à l'intérieur des tours ? Jean-Pierre Petit, qui a exposé cette hypothèse, la remet aussi en question : il manquait sans doute d'appel d'air frais dans ces cages d'ascenseurs et ces espaces centraux fermés et trop étroits pour que s'y développe un phénomène de renouvellement de l'air confiné par convection³⁶⁵.

Certains s'étonnent aussi qu'aucune colonne centrale ne soit restée debout au bas des tours en ruine. Ils y voient un indice que des charges explosives y ont été placées. Qu'en penser ? Peut-être qu'une partie des colonnes centrales ont craqué sous le poids de leurs colonnes voisines (puisque le haut des tours tombait incliné) et les structures en acier de la base ont cédé ou ont ployé sous le poids des structures supérieures, même si elles étaient plus larges que ces dernières ? D'autres voient une trace d'utilisation d'explosif dans le fait que les tours se sont effondrées en huit et dix secondes et en dégageant de vastes amas de poussières. Cela mérite sans doute considération. Il arrive aussi que l'on interprète un tableau d'enregistrements sismiques pour laisser croire qu'une forte détonation avait eu lieu dans les sous-sols. Or un examen de deux autres graphiques détaillés pour chaque effondrement ne montre rien qui ressemble à des pics élevés attribuables à une forte détonation³⁶⁶, et il est difficile de penser que ce qui apparaît, sur les graphiques, comme des vibrations de plus en plus importantes correspondent à des détonations déclenchées de bas en haut, et non, simplement, au choc de débris de plus en plus importants contre le sol. Rappelons en effet que l'explosion déclenchée depuis un camion garé en sous-sol et qui détruisit six niveaux inférieurs et un étage supérieur³⁶⁷ du World Trade Center en 1993 n'a pas été enregistrée par des stations sismiques.

Il faut donc peut-être s'en tenir aux témoignages qui indiquent des explosions à divers étages, à des moments divers. Peut-être que les artificiers, en affaiblissant petit à petit la structure des tours à des emplacements stratégiques, voulaient justement ainsi rendre la destruction

³⁶⁴ *Albuquerque Journal*, <http://abqjournal.com/terror/pmvan09-21-01.htm>.
<http://emperors-clothes.com/news/albu.htm>.

³⁶⁵ http://jp-petit.com/Divers/PENTAGATE/twin_towers1.html#22_8_04.

³⁶⁶ http://ldeo.columbia.edu/LCSN/Eq/20010911_WTC/WTC_LDEO_KIM.pdf.

³⁶⁷ « The World Trade Center Bombing », Anthony L. Fusco.

contrôlée plus discrète et moins parfaite à la fois sur des images vidéos et sur des enregistrements sismiques. La stratégie aurait alors été d'affaiblir la structure centrale pour que l'effondrement provoqué des étages supérieurs entraîne les étages inférieurs dans leur chute. Il semble en effet que deux lignes de fumées provenant de la tour Sud avant qu'elle ne ploie trahissent la présence d'explosifs³⁶⁸. Et il n'est pas non plus interdit de penser qu'une fois les explosions déclenchées au niveau des étages atteints, de petites bombes à charges linéaires aient été déclenchées de haut en bas, à l'abri de caissons, de manière à rendre ces explosions invisibles de l'extérieur, ou qu'elles aient été déclenchées par un observateur qui attendit que la poussière dégagée par les étages supérieurs entoure les tours pour déclencher les autres bombes. Un ingénieur d'Otis aurait d'ailleurs confié à un fabricant de commutateurs, Robert L. Parish, que des bombes sont incorporées dans les grandes tours au cours même de leur construction³⁶⁹. Une publication des plans complets des buildings aiderait à révéler cela ou à lever le doute. Ceci n'exclurait pas forcément que d'autres personnes aient voulu fragiliser l'édifice en posant les multiples explosifs qui ont pu être déclenchés avant les effondrements.

Il convient donc de déterminer avec précision ce qui a pu déclencher l'effondrement des tours au niveau des impacts. Pour le moment, des experts un peu indépendants, voyant que les incendies initiaux s'étaient calmés, s'accordent pour dire que quelque chose d'inconnu a déclenché un incendie interne ou une vibration explosive particulièrement ravageurs. Mais quoi donc ? Quelque chose qui appartenait normalement aux tours ? Ou des explosifs positionnés dans les colonnes centrales qui furent déclenchés par radio à partir de la zone des crashes ? Ces explosifs ont-ils été déclenchés par ceux qui envoyèrent des avions militaires dans les tours ? Ou étaient-ils placés à l'intérieur depuis leur création ? Après tout le WTC n'était-il pas « préconçu comme une ruine économique » qu'il fallait subventionner dès sa naissance, et qui, selon une évaluation de 1993, aurait coûté 800 millions de dollars rien qu'en liaisons électriques et électroniques et en climatisation à moderniser³⁷⁰ ? Les nouveaux propriétaires depuis juin 2001, Silverstein Properties et Westfield America (dont la maison mère est en Australie) ont-ils jugé qu'il aurait été trop coûteux de les réparer, que leur durée de vie était dépassée, que le bail de 3,2 milliards de dollars sur quatre-vingt dix neuf ans était trop lourd à payer, et qu'il y aurait beaucoup d'argent à gagner en assurance – trois milliards ? Ces propriétaires auraient-ils pu déclencher une démolition contrôlée, à partir de la hauteur des crashes, et en faisant croire à un effondrement naturel ? Des bombes y étaient-elles

³⁶⁸ <http://la.indymedia.org/news/2002/12/23816.php>.

³⁶⁹ "Charges Placed in WTC Towers When Built ? ",
<http://rense.com/general48/chargesplacedinWTC.htm>.

³⁷⁰ « The process of creating a ruin », Eric Darton, 1999, reproduit dans
http://businessweek.com/bwdaily/duflash/oct2001/nf2001105_5320.htm.

déjà placées, où les y a-t-on placées parce que l'on savait à quelle auteur viendraient s'encastrent les avions ?

Une réaction aluminium fondu et eau ?

Le chercheur Jean-Pierre Desmoulins, qui a débuté sa carrière d'ingénieur dans des usines d'aluminium, a suggéré une explication supplémentaire aux effondrements des deux premières tours du World Trade Center. Comme pour le Pentagone (<http://earth-citizens.net/pages-fr/deg-alum.html>), il a pris en considération les conséquences de la présence de l'aluminium des avions au milieu de la fournaise. Voici ce qu'en résume le site « doutefree » : « Les explosions dues à chaque impact arrachèrent les couches de protection anti-incendies. Le feu fragilisa les poutrelles en acier horizontales. Quelques planchers s'effondrèrent. Dès lors, la structure centrale des tours fut soumise à plus de pressions. De plus, le contact de l'aluminium avec l'eau des douches anti-incendies – des réservoirs étaient situés au sommet des tours – a libéré de l'hydrogène (cherchez les propriétés chimiques de l'aluminium). Le mélange hydrogène oxygène est explosif. De l'hydrogène se répandit tout au long de la tour. Et finalement, tout ceci aurait entraîné la désintégration du béton des structures centrales, de bas en haut »³⁷¹. Mais il n'est pas sûr que cela ait suffi à fragiliser les quarante-sept piliers d'acier servant de colonne vertébrale aux tours ou que cela explique l'effondrement rapide et quasi symétrique de la tour Nord, les explosions enregistrées par des sismographes, et le fait que la deuxième tour frappée se soit effondrée la première.

Y avait-il suffisamment d'oxygène en bas des tours ? Y avait-il suffisamment d'aluminium fondu ? Et, si des substances incendiaires se sont répandues tout le long de la structure centrale, composée, rappelons-le de quarante-sept piliers, comment comprendre que l'affaissement débuta à la zone d'impact ? Il n'est pas impossible que les explosions déclenchées à cause de l'aluminium fondu aient prolongé l'incendie. La chronologie serait donc l'inverse de ce qu'avait imaginé l'ingénieur Van Romero : ce furent des explosions soudaines qui intensifièrent l'incendie, et non un incendie durable qui atteignit une autre source de combustion déclenchant une vibration soudaine. Doit-on alors chercher du côté de la chaleur transmise par des fils électriques en cuivre et en aluminium (hypothèse de Brian Ramsey) ? Y avait-il suffisamment de ces fils en train de brûler pour faire ramollir des colonnes en acier à la périphérie ? Seulement, à voir les images de l'extérieur, cet incendie semble s'être quasiment éteint dans la tour Sud avant son effondrement. Un enregistrement des communications radio entre pompiers indique d'ailleurs que l'incendie allait être maîtrisé. De plus, l'avion qui s'est écrasé dans un coin de la première tour à s'effondrer a laissé s'échapper plus de carburant hors de la tour que le premier. Il y avait

³⁷¹ <http://doutefree.ifrance.com/doutefree/events2.html>.

donc, au départ, moins de chaleur explosive dégagée à proximité du fuselage, et donc, sans doute moins d'aluminium fondu de créé pour réagir de manière explosive avec l'eau des extincteurs.

Pourquoi diable la tour numéro 7 s'est-elle effondrée?

A 17h20, la tour n°7 s'effondre. Située à deux « pâtés de maisons » (*blocks*) des tours jumelles, elle comprenait quarante-sept étages et culminait à 174 mètres. Les photos aériennes montrent qu'il n'en reste qu'une mince couche de débris, contrairement à la tour 5, fortement endommagée, et à la tour 6, dont il ne subsiste que les pourtours autour d'un trou béant. Des images de l'effondrement ont été diffusées (*France 3*, 11 septembre 2001, à 19h31), mais des internautes se plaignent de ce que CBS et le N.I.S.T. ne veulent pas montrer les dix secondes qui précèdent l'effondrement. En tout cas, on peut déjà voir comment cette tour flambant neuve s'écroule en commençant, non par le haut, mais par le bas, par son centre et de l'intérieur, sans pencher du moindre côté. Les images ne montrent pas non plus d'incendie du côté où la caméra filme. Tous les traits sont réunis d'une démolition contrôlée telles qu'elles sont réalisées depuis des dizaines d'années avec des charges spéciales linéaires coupant l'acier comme du papier³⁷². Tout s'écroule comme un château de cartes, aucun élément ne semblant solidement attaché à un autre. On a d'évidence là affaire à un travail d'artiste.

Cet effondrement est sans précédent. Pour la première fois, une tour moderne en armature d'acier s'effondre du seul fait d'un incendie. En 1988, le 62^e étage de la First Interstate Bank de Los Angeles avait été ravagé par les flammes, et pourtant, la tour avait tenu. Les pompiers eux-mêmes imaginaient que sans leur intervention le building aurait simplement ressemblé à un squelette³⁷³. En 1970, l'incendie du One New York Plaza avait laissé la tour debout. Et en 1991, un incendie au Meridiana Plaza de Philadelphie était parvenu à déformer des poutres sans pour autant entraîner d'effondrement³⁷⁴.

Le 29 novembre 2001, le *New York Times* rapportait que des experts n'étaient pas entièrement satisfaits par l'hypothèse d'un effondrement dû au

³⁷² « Profession, démolisseur de building », réalisation Ollivier Karsenty, Clapmedia-Antenne 2, 1982, diffusé sur *France 2*, le 15/9/2004 à 2h35-3h30, sur la société *Controlled Demolition*, dirigée par Jacques Loizeaux.

³⁷³

www.lafire.com/famous_fires/880504_1stInterstateFire/050488_InterstateFire.htm.

³⁷⁴ Rodger Herbst, <http://seekinglight.net/911vis/rodgwtchtm.htm> et Griffin, *op. cit.*, p.15, citant Eric Huschmid, *Painful Questions*, p.38.
<http://membres.lycos.fr/wotracedfg/etrange.htm>,
<http://911research.wtc7.net/wtc/analysis/compare/fires.html>.

carburant stocké dans des containers. Certains d'entre eux jugeaient que les dégâts causés par des débris tombés des deux tours avaient eu leur rôle ainsi qu'une « autre source de chaleur ». Les parties en acier qu'ils avaient retrouvées au milieu des débris semblaient « avoir été en partie évaporées à des températures extrêmement hautes » et il avait été retrouvé « un certain type de carburant » dont le rôle était jugé significatif dans la destruction³⁷⁵.

Le rapport de la FEMA de mai 2002, *World Trade Center Building Performance Study* (n°403) ne parvient pas lui-même à une conclusion définitive : « on ne sait pas très bien quel type de carburant a pu permettre aux flammes de brûler aux bas étages pendant près de sept heures ». La fumée s'étant intensifiée et noircie, les mécanismes qui en seraient à l'origine étaient « inconnus », et les objets qui auraient alimenté la combustion restaient à déterminer. Le rapport pense à tout hasard à des archives ou à des salles ne contenant que des ordinateurs, mais « la couleur plus sombre pourrait signaler la présence et l'implication de carburants différents, comme des huiles de carburant, ou le fait que la ventilation du feu se soit réduite ». Quant aux systèmes d'extinction, une canalisation endommagée les aurait empêchés de fonctionner. Curieusement, il semble que l'incendie se soit allumé tardivement et que pendant longtemps, personne n'ait jugé la situation critique : les pompiers avaient interrompu leurs opérations assez tôt, et, selon le rapport, jusqu'à 13h30, seules de petites flammes sortaient des étages inférieurs de la face Sud. Mais, si l'incendie s'est propagé jusqu'à 17h20, pourquoi les pompiers ne sont-ils pas revenus sur les lieux³⁷⁶ ?

De leur côté, les experts du N.I.S.T. jugeaient que l'effondrement avait fait suite à un incident initial sur une colonne principale au-dessous du 13^e étage, incendie provoqué par un possible débris et parti peut-être du système de carburant alimentant le système d'électricité d'urgence situé au 5^e étage³⁷⁷. Mais, rétorquent les sceptiques, pour engendrer un effondrement symétrique, l'incendie aurait dû affaiblir simultanément toutes les colonnes de base en acier.

Le building a-t-il alors été « démolit », selon l'aveu tardif du propriétaire Larry Silverstein ? Dans la phrase suivante, le mot *pull* utilisé dans le même temps que *collapse* (s'effondrer) semble bien vouloir dire démolir, comme dans le langage des artificiers démolisseurs³⁷⁸ et nous ne pensons pas que

³⁷⁵ « Engineers Have a Culprit in the Strange Collapse of 7 World Trade Center : Diesel Fuel », *New York Times*, 29/11/2001, p.B9.

³⁷⁶ http://fema.gov/pdf/library/fema403_ch5.pdf.

³⁷⁷ www.nist.gov/public_affairs/factsheet/wtc_keyfindings.htm.

³⁷⁸ Voir le site <http://implosionworld.com>, rubrique "Did you know?", "The myth of "implosion"" : « In the demolition industry, a blaster is usually trying to pull a structure away from adjacent exposures and towards an area large enough to contain the debris ».

M. Silverstein avait en tête d'évacuer le building et que les pompiers auraient mal interprété la chose : « Je me souviens avoir reçu un appel, du, euh, chef des pompiers, me disant qu'ils n'étaient pas sûrs de maîtriser l'incendie. "Nous avons eu tant de pertes en vies humaines, peut-être que la meilleure chose à faire est de le démolir [*pull*]". Puis ils ont pris la décision de le démolir et nous avons regardé le building s'effondrer [*collapse*] »³⁷⁹. En relisant cette phrase, il semble que la décision a été prise peu avant l'effondrement de 17h20. Cela amène nécessairement à s'interroger : pourquoi l'incendie se serait-il propagé tardivement ? A-t-il été allumé délibérément ? Comment a-t-on pu improviser une démolition dans les plus belles règles de l'art ? Des explosifs étaient-ils prévus depuis longtemps à des emplacements stratégiques de la tour ? En était-il de même dans les tours jumelles ? Pour quelle véritable raison aurait-on décidé d'incendier puis de démolir ce building ? Pour laisser penser que les buildings modernes ont une propension naturelle à s'effondrer en cas d'incendie ? Pour toucher de l'argent des assurances ? Pourquoi ce building plutôt qu'un autre ? Parce qu'il abritait les locaux du gendarme de la Bourse, la S.E.C. ? Parce que, comme le suggère Thierry Meyssan, la CIA s'y livrait à du renseignement économique et que les documents stockés dérangeaient les intérêts du *big business* ? Pourquoi le feu faisait-il précisément rage au niveau des locaux de la CIA, au 9^e étage³⁸⁰ ? Tout a-t-il été prévu par Donald Rumsfeld et Paul Wolfowitz pour rendre les employés de la CIA, visés au cœur, plus va-t-en-guerre contre l'Irak – ce qu'ils n'étaient toujours pas suffisamment à la fin de l'année 2002 au moment de la préparation mentale à la guerre contre

³⁷⁹ Rodger Herbst, <http://seekinglight.net/911vis/rodgwtchtm.htm>.

³⁸⁰ Selon le *New York Times* du 4 novembre 2001, l'effondrement « accrut intensément l'émotion des employés [de la C.I.A.] quant au rôle de l'agence dans la bataille contre le terrorisme ». L'immeuble abritait en effet une antenne de la C.I.A. dans les bureaux d'une autre organisation gouvernementale qu'il était impossible de citer ("Secret CIA Site in New York Was Destroyed on September 11", *New York Times*, 4/11/2001, www.geocities.com/streakingobject/07CIA.html). Il semblerait même que ce soit le bureau de la CIA qui ait été la proie prioritaire des flammes (au 9^e et non « au 11^e étage » selon les termes du rapport), à examiner la photo 5-19 du rapport de la FEMA. C'est en effet à cet étage que les bureaux de l'US Secret Service avaient élu domicile selon CNN, et au 11^e et 13^e étage qu'étaient situés les bureaux de la *Securities and Exchange Commission*, un organisme lié au gouvernement, créé en 1929 par le Congrès pour administrer des lois de sécurité fédérales, et dont les commissaires sont nommés par le président américain. La S.E.C., sorte de gendarme de la bourse, pourrait donc être l'organisation gouvernementale mentionnée par le *New York Times* d'autant que d'après le même quotidien, ses employés pouvaient faire passer les agents de la C.I.A. pour des hommes d'affaires interrogeant discrètement d'autres hommes d'affaires ou des diplomates des Nations Unies revenus de l'étranger (http://fema.gov/pdf/library/fema403_ch5.pdf, www.cnn.com/SPECIALS/2001/trade-center/tenants7.html, www.sec.gov, <http://business.gov/busadv/faq.cfm?catif=62>).

l'Irak, si bien que le Pentagone exerça des pressions pour qu'ils réécrivent leurs rapports ³⁸¹ ?

Des traces chimiques d'explosifs ?

En mars 2002, un professeur d'ingénierie de l'université de Berkeley a déclaré devant la Chambre des Représentants avoir étudié des morceaux d'acier du WTC avant qu'il ne soit recyclé par l'usine de HSNE : « J'ai identifié et sauvé des morceaux des structures qui semblent avoir été soumis à un feu intense et à des objets se déplaçant rapidement » ³⁸².

Des scientifiques de la *Minerals, Metals and Materials Society* ont rapporté au mois de décembre 2001, avoir retrouvé dans les décombres de la tour 7 un acier fondu contenant des traces d'oxyde et de sulfure de fer qui rendent cet acier moins résistant à la chaleur ³⁸³. En février 2002, le *New York Times* a également rapporté la présence « inhabituelle » de cet élément corrosif sulfurique dans les ruines des tours jumelles, et les spécialistes ne pouvaient en déterminer l'origine ni savoir s'il avait agi avant ou après l'effondrement. Nous pensons toutefois utile d'informer le lecteur que le soufre est un élément clef d'un explosif.

Quelques jours après les effondrements, Mark Loizeaux, président de CDI (*Controlled Demolition*) à Phoenix, a observé des résidus d'acier fondu sous forme de flaques ou de mares (*pools*) au septième sous-sol, en bas des cages d'ascenseurs ³⁸⁴. Dans quelles conditions de l'acier fondu à 1535°C en haut des tours peut-il couler sans se refroidir le long de cages d'ascenseurs jusqu'à former des flaques ? Qu'est-ce donc qui a provoqué cette chaleur exceptionnelle ? Quelle combinaison de facteurs a engendré ce gigantesque incendie qui enfumait toujours une partie du ciel new-yorkais le 3 décembre 2001, douze semaines après le drame, selon le *New Scientist* ?

³⁸¹ *Courrier International*, février 2002, « Qui manipule qui ? », article original à www.prospect.org/print/V13/22/dreyfuss-r.html.

³⁸² www.house.gov/science/hearings/full02/mar06/astaneh.htm.

³⁸³ "An initial microstructural analysis of A36 steel from WTC Building 7", J.R. Barnette, R.R. Biederman, R.D. Sisson Jr., *JOM*, n°53, p.18.
www.tms.org/pubs/journals/JOM/0112/Biederman/biederman_0112.html

³⁸⁴ Rodger Herbst, <http://seekinglight.net/911vis/rodgwtchtm.htm> citant www.wpi.edu/News/Transformations/2002Spring/steel.html et l'appendix C du FEMA report..

Chapitre VI

Des victimes sans importance et des destructions économiquement supportables

— La partie du Pentagone qui fut touchée était en travaux.

D'après le *New York Times* rapportant les dires du commandant Michael Heidt, le Pentagone a été frappé sur une aile en travaux où « le moins de personnes travaillaient » (12/09/2001, « A Hijacked Boeing 757 Slams Into the Pentagon, Halting the Government », p.A5). Une autre coïncidence est que la société qui organisa le nettoyage, AMEC, fut la même qui avait accès à l'aile avant la destruction³⁸⁵.

Par ailleurs, le week-end précédent, la plupart des employés du Département de l'Aviation en Mer avaient été transférés dans une annexe plus éloignée de deux cents yards du futur point d'impact³⁸⁶.

D'un autre côté, « les morts au Pentagone incluent de nombreux techniciens militaires en électronique, un officier responsable d'opérations spéciales, des officiers de haut niveau dans la planification d'opérations, et plusieurs analystes secrets féminins et noirs. Les victimes du 11/9 [incluent] de nombreux experts en guidage d'aviation (BAES - British Aerospace and Electronics Systems), et en propulsion »³⁸⁷. A-t-on voulu tuer spécifiquement ces personnes en posant des bombes dans la partie rénover, afin de faire taire ceux qui auraient pris part aux autres opérations de destruction du 11 septembre ?

— Des bureaux du World Trade Center n'abritant pas de hauts responsables.

Au-delà du coût humain de l'effondrement des tours jumelles, qui a été réévalué à la baisse (2749 victimes aux dernières nouvelles), la disparition des tours pouvait paraître de peu d'importance pour des intérêts haut placés. Elles n'abritaient que des entreprises secondaires, ou, dans de rares cas, des bureaux secondaires de grosses entreprises. Seuls deux organismes gouvernementaux disposaient de bureaux, le NY Metro Transportation Council, au « 82^e » étage de la tour 1, et le NY State Department of Taxation, aux « 86^e » et « 87^e » étages de la tour 2. Les bâtiments adjacents

³⁸⁵ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Pentagon-Attack".

³⁸⁶ www.911-strike.com/missing-confetti.htm citant www.mca-marines.org/Leatherneck/nov01pentagonarch.htm.

³⁸⁷ www.911-strike.com/siding-scram.htm.

n'étaient pas non plus fréquentés par la haute société capitaliste³⁸⁸. Par ailleurs, comme l'écrit le commandant Pierre-Henri Bunel, « depuis l'attentat à la voiture la bombe de 1993, les entreprises ont “desserré” leurs bases de données et centres de décision vers d'autres quartiers de Manhattan. Souvent, les réunions de travail préparatoires se tiennent aux sièges des sociétés, hors des deux tours du centre et, ensuite seulement, vers dix heures, commencent les travaux “sérieux” (...) »³⁸⁹.

— **Les propriétaires du WTC pouvaient s'attendre à être amplement remboursés.**

Depuis juillet 2001, les nouveaux propriétaires du complexe, Larry Silverstein et Westfield America, avaient obtenu un contrat où « l'investissement » des tours n'était pas tenu pour obligatoire en cas d'attaque terroriste et où les frais d'assurance se montaient à plus de trois milliards de \$. Selon les versions, soit le contrat venait d'être signé et le propriétaire n'avait donc pas eu à déboursier grand-chose, soit les propriétaires venaient de compléter l'investissement de 3,2 milliards deux semaines avant les attaques. Il est à noter que Larry Silverstein, en 2003, était en phase d'obtenir 8,2 milliards de dollars de réparations de la part des assurances Allianz, au lieu de 3,5 milliards.

— **Quelques spéculateurs avisés se sont enrichis.**

Le 6 août et la semaine précédent le 11 septembre, des achats d'options de ventes pour le 30 septembre (*put options*) furent effectués sur les compagnies aériennes AMR Corp et UAL Corp dans une proportion au moins six fois plus élevée que la normale. On peut se demander si les compagnies aériennes ne sont pas l'objet fréquent de spéculations soudaines à la baisse, mais le plus étrange est que les mouvements n'auraient pas

³⁸⁸ http://xymphora.blogspot.com/2003_05_01_xymphora_archive.html du 2 mai 2003. Les liens ci-dessous renvoient aux listes d'entreprises qui occupaient le World Trade Center. Tour Nord :

http://news.bbc.co.uk/hi/english/static/in_depth/americas/2001/towers/north.stm,
www.forbes.com/2001/09/11/0911towertable1.html,
www.boston.com/news/packages/sept11/anniversary/misc/tradecenter_north.htm.

Tour Sud :

news.bbc.co.uk/hi/english/static/in_depth/americas/2001/towers/south.stm
www.forbes.com/2001/09/11/0911towertable2.html,
www.boston.com/news/packages/sept11/anniversary/misc/tradecenter_south.htm.

Tours 4, 5, 6, 7 :

www.cnn.com/SPECIALS/2001/trade.center/tenants4.html
www.cnn.com/SPECIALS/2001/trade.center/tenants5.html
www.cnn.com/SPECIALS/2001/trade.center/tenants6.html
www.cnn.com/SPECIALS/2001/trade.center/tenants7.html.

³⁸⁹ Pierre-Henri Bunel, *Proche-Orient une guerre mondiale? Les dérives de la finance internationale*, Carnot, octobre 2004, p.190.

concerné d'autres compagnies aériennes. Six jours avant les attentats, d'importantes options sur titre ont aussi concerné les actions de la compagnie Morgan Stanley, dont trois mille sept cents employés occupaient vingt-cinq étages dans l'une des deux tours jumelles et trois étages dans le building n°5 mitoyen. Etait-ce seulement la conséquence d'une retentissante affaire de discrimination sexuelle ³⁹⁰ ? Au même moment, plusieurs sociétés d'assurances firent également l'objet d'opérations similaires, pouvant rapporter des millions, et des bons du trésor, une valeur sûre, auraient été achetés à hauteur de cinq milliards de dollars. On ne sait toujours pas qui a bénéficié de ces sommes colossales et il apparaît, à lire Tom Flocco et Eric Laurent, que le F.B.I., le ministre de la Justice et la Commission de la Sécurité des Echanges (S.E.C.), le gendarme de la bourse, ont bloqué l'enquête en cours ³⁹¹. La commission Kean n'a pas non plus rouvert le dossier. Bref, le silence règne.

Conclusion de la deuxième partie.

Au-delà des arguments nous inclinant à croire, pour chacune des destructions du 11-septembre, à une responsabilité de quelques militaires et membres du gouvernement des Etats-Unis, la probabilité que l'ensemble des coïncidences observées aient pu se produire durant une seule journée malgré les procédures de défense en vigueur, est si faible que l'on en vient à se demander si elles n'ont pas été rendues possibles par des planificateurs beaucoup mieux organisés qu'il n'en a été fait état dans la grande presse.

³⁹⁰ *New York Times*, 16 sept. 2001, section 3, p.8,
www.edition.cnn.com/SPECIALS/2001/trade.center/tenants5.html.

New York Times, 7 et 11 septembre 2001

³⁹¹ Don Radlauer, "Black Tuesday : The World's Largest Insider Trading Scam ?" et "International Probe Unusual Trading Before Attacks"
www.ict.org.il/articles/articledet.cfm?articleid=386. Ewing2001, 911
Encyclopedia, "Insider-Trading 911-CIA". Eric Laurent, *La face cachée du 11 septembre*, p.44, 51.

TROISIÈME PARTIE

VERS UNE ENQUÊTE COMPLÈTE

« Quand il y a un accident de voiture, on a une enquête. Là, il a fallu attendre onze mois, et je trouve déplorable que des femmes comme moi aient eu à quitter leurs enfants, leur maison, pour aller à Washington réclamer des réponses. Pour recevoir le droit d'obtenir des réponses, il nous faut mendier. C'est dégoûtant ».

Kristen **Breitweiser**, dont le mari est mort dans la tour Sud, invitée par Donahue, MSNBC,
<http://scoop.co.nz/mason/stories/HL0208/S00082.htm>.

« Une fois que vous avez éliminé l'impossible, ce qui reste, même improbable, doit être la vérité ».

Sir Arthur **Conan Doyle**, *Le Signe des Quatre*, cité par le procureur Jim **Garrison** dans *JFK, affaire classée*, Editions France Loisirs, 1992, chap. 20, p.273.

Chapitre VII

Qui savait quoi ?

Un scénario tout à fait prévisible

Dans un premier temps, il nous a été dit que les services de renseignement états-uniens n'avaient pas reçu d'avertissements précis sur ce qui allait se produire en septembre 2001, et que l'armée n'était pas préparée contre des détournements venus de l'intérieur des Etats-Unis. Cette version fut révisée lorsque le contenu d'une note (*memo*) remise le 6 août 2001 au président Bush finit par être connu. Il y était signalé que des membres d'Al Qaïda présents sur le territoire états-unien se préparaient à commettre des détournements ou des attentats pour réclamer la libération de prisonniers. La question n'est pas ici de savoir si ce document a été remis uniquement dans le but de convaincre le président de la réalité d'une menace. Simplement de renverser l'idée que le gouvernement américain a été surpris par la survenue des attaques en septembre 2001. Car comme l'a relevé une association de familles de victimes, une action d'« Al Qaïda », d'habitude toujours destructrice, avait peu de chances d'être un simple détournement, contrairement à ce que tentait de faire croire la conseillère Condoleezza Rice en guise de justification.

Si l'on en croit la presse de l'après 11-septembre, les avertissements avaient été nombreux. Une partie de ces scénarios sont certainement venus après coup conforter la thèse officielle mais une autre a pu servir de source d'inspiration. Les Etats-Unis furent prévenus par les services allemands en juin 2001 de l'imminence d'attaques avec des avions contre des symboles américains, puis par les services russes en été 2001 de la présence de vingt-cinq terroristes entraînés pour des missions suicides³⁹². Comme le « révéla » ensuite un rapport de huit cents pages d'une commission du Congrès chargée d'explorer les failles des services de renseignements, le risque d'utilisation d'avions de ligne comme armes avait déjà été évoqué au milieu des années quatre-vingt dix. On pourrait aussi rappeler qu'un Cessna s'était écrasé contre la Maison Blanche le 12 septembre 1994 et que le scénario d'un avion de ligne fonçant contre le Capitole avait fait l'objet d'un roman de Tom Clancy. En dehors des Etats-Unis, on avait sécurisé le ciel de Gênes avec des batteries anti-aériennes lors du sommet du G8 de juillet 2001, Gianfranco Fini ayant pris en compte des risques d'attaque contre le

³⁹² <http://independentcommission.org/rice3182004.htm>, www.copvicia.com.

président Bush. Il y aurait eu des projets d'attentats islamistes contre la Tour Eiffel en 1994, et contre le Shalom Center de Tel Aviv dans les années quatre-vingt dix. Un projet d'islamistes découvert dans le disque dur de Ramzi Youssef en 1995 aurait été de détourner onze avions de ligne depuis l'Asie et de les faire exploser au-dessus de l'Océan Pacifique ou contre des cibles américaines comme le W.T.C., les Sears Towers, le Pentagone, le quartier général de la CIA... (mais l'histoire de ce projet dit Bojinka ne refit surface qu'en 2001-2002, sans doute en tant que diversion à la révélation tonitruante par James Bamford en 2001 de l'opération Northwoods projetée par l'armée dès 1962³⁹³). A en croire Yossef Bodansky, le directeur du corps expéditionnaire du Congrès sur le terrorisme et la guerre non conventionnelle, « on savait dès le milieu des années quatre-vingt, par exemple », que l'Iran entraînait des kamikazes pour se servir d'avions commerciaux comme de bombes. Ceux-ci se seraient entraînés sur de vrais avions états-uniens dans l'école de Wakilabad, au Nord-Est de l'Iran (*New Yorker* du 24 septembre 2001). On pouvait soupçonner que des avions de ligne seraient un jour utilisés comme armes sur le territoire des Etats-Unis, contrairement à ce que prétendait M. Rumsfeld à *Meet the Press* le 30 septembre 2001 sur NBC.

En juillet 2004, la commission officielle sur le 11 septembre fut forcée de lâcher du lest en reconnaissant que des avertissements avaient été émis depuis au moins 1998 au sujet d'attentats organisés par M. Ben Laden avec des avions sur le territoire des Etats-Unis (il existe même une information qui évoque le World Trade Center³⁹⁴). Seulement, arguait la commission, peu de gens avaient prévu que des avions frapperaient des buildings... Cette excuse culottée est en contradiction avec le fait que des exercices d'évacuation du Pentagone consécutifs à un crash virtuel avaient été organisés en l'an 2000.

Par ailleurs, d'après le site *Newsday* du 12 septembre 2001, « le garde de sécurité Hermina Jones a dit que des responsables avaient récemment pris des mesures pour sécuriser les tours contre des attaques aériennes en installant des fenêtres résistantes aux balles et des portes anti-feu au centre de commandement informatisé du 22^e étage (...) »³⁹⁵.

³⁹³ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Project Bojinka". Rohan Gunaratna en fait évidemment ses choux gras (*Al-Qaida, Au cœur du premier réseau terroriste mondial*, Autrement, 2002, p.11). E. Laurent, *La face cachée...*, p.226.

³⁹⁴ http://story.news.yahoo.com/news?tmpl=story2&cid=525&ncid=525&e=2&u=/ap/20020918/ap_on_go_co/attacks_intelligence_17.

³⁹⁵ "Heightened Security Alert Had Just Been Lifted" www.nynewsday.com/news/local/manhattan/wtc/ny-nyaler122362178sep12,0,7280472,print.story.

Des simulations d'attaques avant le 11 septembre

Le 3 novembre 2000, le district militaire de Washington simula une attaque à l'avion sur le Pentagone, en intérieur, avec un modèle réduit du bâtiment pour mieux se représenter la scène ³⁹⁶. Du 1^{er} au 4 juin 2001, la base aérienne de Tyndall en Floride fut le lieu d'un exercice de défense contre des missiles de croisière lancés depuis l'océan : Amalgam Virgo. On peut apprendre à ce sujet qu'un navire de guerre était capable de repérer plus de cent cibles simultanément. Et le 11 septembre même, un exercice d'évacuation était prévu à Washington concernant un crash contre le building du National Reconnaissance Office, qui contrôle de nombreux satellites espions ³⁹⁷.

Qui a pu répandre des rumeurs d'attentat dans la communauté arabe ?

Plusieurs informations ont fait état de prévisions d'attentats à New York émanant d'enfants ou de chauffeurs de taxi d'origine arabe : un élève de Dallas aurait annoncé le 10 septembre à son professeur que la troisième guerre mondiale commencerait le 11 septembre, ou au moins dans pas longtemps. Un élève de quatorze ans de Brooklyn aurait regardé par la fenêtre le 6 septembre et prédit que les tours s'effondreraient la semaine suivante. Un chauffeur de taxi aurait dit le 16 juillet 2001 à un journaliste de *Village Voice* qu'il repartirait provisoirement chez lui en août et septembre car Ben Laden préparait des attaques à Washington et New York. Un an après, il aurait mollement confirmé et ajouté que beaucoup de gens savaient cela. Ces histoires peuvent-elles être cures ? Le FBI a démenti du mieux qu'il pouvait ces prévisions. Il n'était, après tout, pas question pour lui de reconnaître qu'il avait été le seul à ne pas être au courant... Les rumeurs venant d'enfants et de chauffeurs de taxi semblent pourtant contenir un soupçon d'authenticité puisque ces personnes naturellement bavardes étaient les mieux placées pour transmettre ces rumeurs en dehors de leur communauté ³⁹⁸. La question est : quel aurait été l'intérêt des terroristes de voir ces rumeurs circuler ? Eviter les morts de leurs frères parce qu'ils avaient prévu de faire s'effondrer les tours jumelles avec des bombes ? Dans ce cas, il n'était pas besoin de former des pilotes pendant des mois... Il nous paraît plus probable que des gens ont volontairement fait circuler ces rumeurs dans la communauté arabe de New York afin que les médias dominants puissent y voir a posteriori un indice d'implication islamiste. D'autres rumeurs plus ou moins précises provenaient de la triple frontière de

³⁹⁶ www.mdw.army.mil/news/Contingency_Planning.html.

³⁹⁷ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Terror Scenarios", www.nypost.com/news/nationalnews/46834.htm ou www.memoryhole.org/911/cia-simulation.htm.

³⁹⁸ <http://xymphora.blogspot.com>, November 30, 2002.

l'Argentine, du Paraguay et du Brésil, un foyer notoire de nombreuses organisations de combat probablement infiltré par de nombreux agents. Il y eut l'histoire des prévisions d'Abdel Fattah, un prétendu membre d'Al-Qaïda au Brésil, une semaine avant le 11/9, qui ressemble beaucoup à celle des prévisions de Delmart Vreeland. Ces histoires furent-elles distillées par des agents gouvernementaux ?

A quel moment des bombes auraient-elles pu être placées dans les tours ?

Il existe des pistes évoquant la possibilité que des bombes auraient pu être placées dans les tours au moment même de leur construction³⁹⁹, ou quelques jours avant leur effondrement. Daria Coard, 37 ans, gardienne dans la Tour Un a dit que des équipes de sécurité s'étaient relayées toutes les douze heures durant les deux dernières semaines suite à de nombreuses menaces par téléphone. Mais le jeudi, les chiens renifleurs d'explosifs avaient été soudainement retirés (...) Aujourd'hui était le premier jour sans sécurité supplémentaire, a dit Coard »⁴⁰⁰.

Une personne affirmant s'appeler Scott Forbes, administrateur de Fiduciary Trust (ce que l'on ne peut vérifier dans les versions anciennes du site <http://fiduciary-trust.com>), une société dont les bureaux étaient situés en haut de la tour Sud, avait été informé trois semaines à l'avance que le week-end des 8 et 9 septembre, l'électricité serait coupée pour améliorer les communications électroniques des ordinateurs au-dessus du 48^e étage. Il se souvient que les caméras de sécurité, les ascenseurs et les systèmes de reconnaissance d'identité ne fonctionnaient donc plus, dans les étages supérieurs pendant trente heures, et que beaucoup d'ingénieurs pouvaient rentrer facilement dans la tour faute de système de sécurité. Les caméras positionnées au sommet de la tour pour alimenter les images des chaînes de télévision locales ne fonctionnaient pas non plus⁴⁰¹.

Rappelons que la sécurité du WTC était assurée jusqu'au 11 septembre, date limite de contrat, par la société Securacom (ex-Stratesec), dirigée entre autres par Marvin P. Bush, frère du président, et financée par une société elle-même liée depuis des années aux avoirs de la famille Bush⁴⁰². Est-ce la même société qui, à 8h55, invita les employés de la tour Sud à rester dans leurs bureaux, neuf minutes après le crash dans la tour voisine et douze

³⁹⁹ "Charges Placed in WTC Towers When Built ? ",
<http://rense.com/general48/chargesplacedinWTC.htm>.

⁴⁰⁰ www.nynewsday.com/news/local/manhattan/wtc/ny-nyaler122362178sep12,0,7280472,print.story.

⁴⁰¹ Rodger Herbst citant <http://69.28.73.17/thornarticles/powerdown.html>.

⁴⁰² « Bush-Linked Company Handled Security for the WTC, Dulles and United », Feb.4, 2003, www.commondreams.org/views03/0204-06.htm.

minutes après que les responsables de la défense aérienne aient été informés des problèmes avec le vol 175 qui venait de passer près de New York ⁴⁰³?

Les précautions prises à l'avance par certains hauts responsables

Au mois de juillet 2001, John Ashcroft, ministre de la Justice, fut prévenu de ne pas voler en avion de ligne. Une semaine avant le 11 septembre, Salman Rushdie fut averti par les membres de la F.A.A. de ne pas voler aux Etats-Unis. Le 10 septembre, le maire de San Francisco, Willie Brown, reçut un avertissement de ne pas voyager le lendemain vers New York ⁴⁰⁴.

Le 10 septembre, pour des motifs de sécurité, des fonctionnaires du Pentagone ont « soudainement annulé » leur plans de voyage pour le « matin suivant », comme l'apprit *Newsweek* deux semaines plus tard ⁴⁰⁵.

Le premier ministre australien John Howard était invité à Washington par son grand allié M. Bush. « Au dernier moment », affirme-t-il, son vol de retour via le vol 77 de Washington (celui qui se serait écrasé au Pentagone) fut annulé et on le fit assister à une cérémonie à Arlington ⁴⁰⁶. Avait-on prévu à l'avance de lui réserver les premières classes de ce vol, ou tout ce vol (non prévu pour des passagers selon les archives du B.T.S. jusqu'à ce qu'elles soient faussées fin 2004), puis de le déprogrammer afin d'envoyer l'avion vide sur le Pentagone, et de rallier du même coup l'Australie dans la « guerre contre le terrorisme » ? Ou lui a-t-on raconté cela par la suite pour le convaincre ?

Les étonnants pressentiments du n°1 du Pentagone.

Selon le représentant Christopher Cox, le secrétaire à la Défense Donald Rumsfeld aurait dit au cours d'une réunion sur le terrorisme, le matin même, vers 8h44, deux minutes avant le premier crash, qu'il y aurait un autre événement, phrase qu'il répéta une deuxième fois ⁴⁰⁷. Puis, une fois que fut frappée la deuxième tour, il aurait prédit que le Pentagone serait la prochaine cible ⁴⁰⁸. Enfin, décidément inspiré ce jour-là, il fut le premier à assurer à de nombreux officiels que le Pentagone avait été frappé par un

⁴⁰³ David Ray Griffin, *The New Pearl Harbor*, March 2004, p.7 (en ligne à <http://vancouver.indymedia.org/news/2004/06/141355.php>).

⁴⁰⁴ www.cbsnews.com/stories/2001/07/26/national/main303601.shtml. Autres références à www.lidiotduvillage.com/imprimer.php3?id_article=2836.

⁴⁰⁵ « Bush : We're at war », d'Evan Thomas et Mark Hosenball, *Newsweek Magazine*, 24/9/2001, http://prisonplanet.com/pentagon_officials_safe.htm.

⁴⁰⁶ Ewing2001, 911 *Encyclopedia*, "Howard, John" ou

<http://smmonline.com/articles/canberrabell.html>.

⁴⁰⁷ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h44.

⁴⁰⁸ www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2001/12/16/wbush16.xml.

avion après s'être absenté une demi-heure sur les lieux ⁴⁰⁹. Peut-on imaginer qu'il ait pris plaisir à épouvanter son entourage ? Mais pourquoi son attitude n'était pas elle-même influencée par cette peur ? Car, comment savait-il que tout risque était écarté pour oser sortir jouer les sauveteurs alors que tout le monde fuyait le bâtiment de peur que d'autres attaques ne surviennent ⁴¹⁰ ?

Des menaces sans lendemain venues de l'intérieur du gouvernement.

— menaces à la Maison Blanche et au Département d'Etat.

Jusqu'à preuve du contraire, l'histoire d'un incendie à la maison Blanche n'est fondée sur aucune image. Quelqu'un a-t-il voulu empêcher que le président ne retourne à la Maison Blanche. La nuit du 11 septembre, le personnel de la maison Blanche accompagnant Dick Cheney vers Camp David avait été traité au Cipro, un médicament indiqué contre une attaque biologique comme l'anthrax. Certains services informés craignaient-ils une attaque biologique, jusqu'à planifier à New York pour le 12 septembre l'exercice « Tripod » de simulation de soins organisé pour faire face à l'éventualité d'une attaque biologique ?

Par ailleurs, des journaux ont évoqué une explosion ayant secoué le Département d'Etat, avant que la nouvelle ne soit démentie ⁴¹¹. L'intéressant est que l'information selon laquelle une voiture aurait explosé émanait de « hauts fonctionnaires de police » (*senior law enforcement officials*) et avait été démentie par les « services de protection fédéraux » (*federal protective services*) (*Time Magazine*, « Timeline of U.S. Attacks in NYC, D.C. » ⁴¹²). Des fonctionnaires haut placés avaient-ils jugé judicieux d'attenter les quelques esprits tempérés qui subsistaient parmi les diplomates ?

— menace contre l'avion du Président : coup tordu ou exercice ?

Le *New York Times* rapporta en page A1 du 13 septembre l'histoire de la menace qui aurait plané sur l'avion du président, Air Force One. A l'origine, il semble y avoir eu une fuite. Selon un fonctionnaire – anonyme – du Secret Service, l'auteur d'un appel téléphonique avait annoncé que l'avion présidentiel serait la prochaine cible. Le message était accompagné de « codes secrets », ce qui suggérerait que son auteur était au courant des

⁴⁰⁹ www.defenselink.mil/news/Sep2001/t09162001_t0915wbz.html.

⁴¹⁰ Résumé et citations dans « Rumsfeld connaissait à l'avance les plans du 11 septembre », <http://reseauvoltage.net/article9523.html>.

⁴¹¹ *The Independent*, d'après une dépêche d'AP du jour même, « Another Plane Crashes Near Pittsburgh ». D'après *The Guardian*, l'explosion d'une voiture piégée serait survenue à 10h35 (11 sept. 2001, « Chronology of Terror »). Selon d'autres informations, il avait été dit de sources non confirmées que l'incendie avait eu lieu à 10h03. Puis la nouvelle avait été démentie (<http://911timeline.net/>).

⁴¹² www.time.com/time/nation/article/0,8599,174517,00.html.

procédures de la Maison Blanche. Le *Washington Post* se contentait d'indiquer le 27 janvier 2002 que tout était parti d'une faute commise par un employé de la Maison Blanche, et qu'il avait suffi de connaître un seul code secret pour mettre tout le monde en émoi, « Angel »⁴¹³ ! D'autres suggèrent que l'appel n'était ni anodin ni forcément machiavélique. Selon Barbara Honegger, l'appel pouvait notamment émaner des responsables des communications de la Maison Blanche, normalement basés à Ft. Monmouth, et qui étaient, ce jour-là, en train d'effectuer un exercice de contre-terrorisme au Pentagone⁴¹⁴. Peut-être que le membre du Secret Service avait pris cette histoire simulée pour un vrai problème, et peut-être qu'avouer que cet appel avait pu faire partie d'un vaste exercice n'était pas forcément du goût des autorités qui voulaient dissimuler autant que faire se peut son existence. Voilà peut-être pourquoi la Maison Blanche est restée silencieuse sur cette affaire durant « des semaines », alors même que l'on nous dit qu'il n'a fallu que quelques « jours » pour découvrir la source du problème ! Cela ne faisait peut-être pas partie d'un complot destiné à effrayer le président comme le pensait Thierry Meyssan.

Qui a informé les employés des sociétés israéliennes Odigo et Zim Navigational ?

D'après le journal israélien *Haaretz*, des employés de la société israélienne de messagerie Odigo, basée à Herzliya, mais dont la direction se trouve à New York, à deux ou quatre pâtés de maisons du World Trade Center, ont reçu des messages « prédisant que l'attaque surviendrait » avant qu'elle ne se produise. L'édition du 27 septembre du *Washington Post* précisait que des cadres d'Odigo confirmaient que « des employés avaient reçu des messages d'avertissements d'une attaque deux heures avant que les avions ne s'écrasent à New York ». Les clarifications données à *Newsbytes* et parues dans le *Washington Post* du 28 septembre 2001, indiquaient pour leur part que le message n'identifiait pas le World Trade Center comme cible. Mais l'on ne sait toujours pas qui a averti cette société (sans doute pas des terroristes arabes). D'après Thierry Meyssan, le FBI a immédiatement demandé à la société Odigo de ne pas communiquer avec la presse⁴¹⁵.

⁴¹³ « The threat to the plane turned out to be false. Someone inside the White House had heard a threat to Air Force One, perhaps in a phoned-in call, and passed it up the line using the code word "Angel." Others thought the threatening caller had used the code word. It took days for the incident to be sorted out and weeks before the White House publicly acknowledged it ». Voir aussi <http://911timeline.net>.

⁴¹⁴ <http://oilempire.us/wargames.html>

⁴¹⁵ *Haaretz*, « Odigo Says Workers Were Warned of Attacks », *Newsbytes/Washington Post*, "Instant Messages to Israel Warned of WTC Attack", 27/9/2001, www.geocities.com/WestHollywood/Park/6443/WTC/in.html,

D'après le *Jerusalem Post* du 13 septembre 2001, les deux cents employés de Zim Navigational, dont les bureaux étaient situés au 16^e étage d'une des tours du WTC, ont déménagé le 6 septembre pour réaliser des économies de loyer⁴¹⁶. Mais rien n'interdit de penser que grâce aux écoutes permises par les sociétés Amdocs et Comverse Infosys, des agents du Mossad aient informé ces deux sociétés des attaques à venir.

Savoir si les services israéliens jouèrent un rôle dans le déroulement de ces catastrophes est une autre question. Cela semblerait peu probable s'ils ont prévenu les services américains d'une attaque prochaine impliquant deux cents terroristes. Mais comme ces avertissements étaient vagues et ne concernaient que l'étranger, la question reste ouverte. Des Israéliens qui vivaient non loin de suspects arabes pourraient fort bien être derrière les vols de passeports d'un certain nombre d'entre eux. Toutefois, les services israéliens ont peut-être simplement voulu mener leur enquête sur des Arabes autorisés à se former dans des bases armées américaines ou des écoles de pilotage liées à la CIA. Voici ce que l'on sait pour le moment : parmi les deux cents membres du réseau israélien démantelé avant et après le 11 septembre (soixante ou cent vingt arrestations après cette date), sept personnes habitaient non loin du domicile de douze terroristes présumés⁴¹⁷. Un rapport de juin 2001 de la *Drug Enforcement Administration* (DEA) – laquelle s'inquiétait de l'intrusion d'agents israéliens dans ses bureaux et de problèmes de sécurité de ses systèmes d'écoutes – établissait que les sociétés israéliennes Comverse Infosys et Amdocs fournissaient des appareils et des logiciels d'écoutes téléphoniques permettant de surveiller pratiquement tous les appels effectués sur le territoire des Etats-Unis. Les autorités soupçonnaient même que ces dispositifs puissent être détournés au profit de l'espionnage israélien. On sait aussi que des espions israéliens liés à ces sociétés avaient pénétré dans des maisons de policiers et de juges, dans des bases aériennes, dans des bureaux d'agences gouvernementales et de l'armée, sous le prétexte de vendre des tableaux⁴¹⁸. Ces espions voulaient-ils seulement nuire à la lutte contre le trafic d'ecstasy dont des Israéliens sont les principaux pourvoyeurs ? Des militaires de Tsahal membres de ce réseau avaient-ils des desseins plus sombres ? Ces arabes voisins non identifiés de façon certaine aidaient-ils les Israéliens à vendre de la drogue ? Des arabes de la garde Nationale d'Arabie Séoudite se sachant protégés et

“Odigo Clarifies Attack Messages”, Newsbytes, 28/9/2001. Thierry Meyssan, *L'effroyable imposture*, p.95. www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 6h45.

⁴¹⁶ « Zim Workers Saved By Cost-Cutting », 13/9/2001, <http://jpost.com>, p.1.

⁴¹⁷ www.forward.com/issues/2002/02.03.15/news2.html.

⁴¹⁸ « The Spies Who Came in From the Art Sale », John Sugg, mars 2002, www.atlanta.creativeloafing.com/2002-03-20/fishwrapper.html, reproduit dans *La Gazette du Golfe et des Banlieues*, <http://ggb.0catch.com/ggb7.pdf>. Eric Laurent, *op. cit.*, pp.161-2.

anonymes et menant la belle vie, comme « Mohammed Atta », trafiquaient-ils de la drogue avec des Israéliens ? Quel fut le rôle du trafic de drogue dans le financement éventuel de l'opération du 11-septembre ? Et pourquoi aurait-on baissé les yeux sur un tel trafic ?

Des dirigeants verrouillant tout pour ne pas être critiqués.

C'est avec beaucoup de retard que fut mise en place une commission d'enquête du Congrès sur le 11 septembre, alors qu'il n'avait fallu que quelques jours pour en faire de même après l'attaque de Pearl Harbor. Le président Bush avait demandé personnellement aux parlementaires de ne pas en créer, afin de ne pas mettre en péril la sécurité nationale. Une fois la commission créée, celle-ci divulgua certains documents, puis ces documents furent à nouveau classifiés, comme cette note (*memo*) de juillet 2001 reçue par Condoleezza Rice faisant état de risques d'attentats. Ensuite, au moment où les parlementaires allaient divulguer le nom de ceux qui avaient reçu la note d'août 2001, la C.I.A. classa le dossier. Les républicains McCain et Goss en furent particulièrement frustrés.

Pendant des mois, la conseillère à la Sécurité Nationale Condoleezza Rice refusa d'apparaître devant la commission d'enquête Kean chargée de jauger l'incompétence des services de sécurité à empêcher le 11 septembre, affirmant qu'elle viendrait parler sans prêter serment. Devant l'indignation publique, elle vint toutefois répondre aux questions après avoir prêté serment⁴¹⁹.

En revanche, Georges Bush et son vice-président Dick Cheney passèrent devant la commission, à huit clos, sans avoir à prêter serment, et en s'assurant que les membres de la commission ne conserveraient pas leurs notes.

M. Bush fut-il mis en situation de passivité ?

Les éléments chronologiques des faits et gestes du président durant la matinée du 11 septembre, les informations parcellaires de ses conseillers sur le moment où ils l'informèrent de la situation⁴²⁰, ainsi que ses propres souvenirs exprimés lors de meetings⁴²¹, semblent montrer qu'il fut laissé dans l'ignorance de la nature exacte de ce qui s'était produit à New York jusqu'à 9h16, et qu'on l'occupa ensuite à prononcer un discours à 9h29, quelques minutes à peine avant que le Pentagone ne fut attaqué.

⁴¹⁹ <http://democracynow.org/article.pl?sid=04/05/26/150221>.

⁴²⁰ Wood and Thompson, "An Interesting Day...",
www.cooperativeresearch.org/timeline/main/essayaninterestingday.html

⁴²¹ www.cnn.com/TRANSCRIPTS/0112/04/se.04.html,
www.whitehouse.gov/news/releases/2002/01/20020105-3.html et
www.whitehouse.gov/news/releases/2001/12/20011204-17.html.

Alors qu'il partait de son hôtel vers 8h46, on l'informa, avant qu'il n'entra dans sa limousine qu'il s'était passé quelque chose à New York. Il arriva à l'Ecole Emma E. Booker de Sarasota en Floride peu avant 9 heures dans le cadre d'un programme de promotion de la lecture – qu'il avait déjà promu quelques semaines auparavant à l'école de Griegos à Albuquerque. Selon une autre version, c'est avant d'entrer dans les locaux d'une école que le capitaine de la Navy Deborah Loewer, Directeur de la Salle des Situations de Crise à la Maison Blanche l'aurait informé du premier crash. Certains se demandent si Mme Loewer lui a bien expliqué la situation. Par ailleurs, comme le relevait un comité de familles de victimes écrivant au président : « Est-il de procédure courante que le Directeur de la Salle des Situations d'Urgence de la Maison Blanche voyage à vos côtés ? Si oui, citez-nous d'autres exemples où cela s'est déjà produit. S'il ne s'agit pas d'une procédure habituelle, expliquez-nous SVP les circonstances qui ont amené [Deborah Loewer] à devoir vous accompagner en Floride durant la semaine du 11 septembre ». Peut-être devrait-on chercher à connaître le supérieur de Mme Loewer ? M. Bush parla aussi à sa conseillère Condoleezza Rice avant d'entrer dans la salle de classe que vers 9h03. On le fit attendre un moment en dehors de la salle de classe. A ce moment-là, il aurait aperçu l'impact d'un avion à New York (la commission Kean/Hamilton est obligée de mentir en disant qu'il vit les premières images en sortant de la salle de classe, à 9h15⁴²²). Sans doute l'a-t-il vu sur une télévision installée dans une salle adjacente par des membres du Service Secret. Ce n'était pas l'impact du premier avion qu'il vit, comme Thierry Meyssan et d'autres l'ont interprété. Les images de ce premier impact ne furent diffusées que le lendemain. Ce qu'il vit fut presque sans aucun doute l'impact du deuxième avion, survenu précisément à 9h03. Soulignons bien que M. Bush n'a jamais déclaré avoir aperçu le premier impact en direct⁴²³. A 9h03, il a donc vu un crash, brièvement, du couloir, sur une télévision installée dans une autre classe. Sans doute pense-t-il qu'il s'agit du premier crash. Ses conseillers lui auront dit depuis 8h48 que c'était un simple accident et qu'il devra faire un speech plus tard. Peut-être étaient-ils eux-mêmes pris de panique parce qu'ils ne s'attendaient, d'après leurs informations, qu'à un simple détournement avec prise d'otages, et qu'à de simples exercices dans le ciel de New York, sans passagers. En voyant les images, le commentaire du président aura donc été, comme il l'affirma plus tard : « ce pilote est lamentable ». Bush, totalement surpris ou seulement informé de manière

⁴²² *The 9/11 Commission Report*, p.39.

⁴²³ Le 4 décembre 2001, lors d'un meeting, M. Bush déclara avoir vu un avion entrer dans la tour. Le 5 Janvier 2002, répondant à une question sur ce qu'il avait ressenti quand il apprit qu'un avion avait frappé « le premier building », il expliqua à nouveau avoir vu un avion se crasher avant d'entrer dans la classe. Il n'utilisa sans doute l'expression de « premier building » que parce qu'elle était contenue dans la question.

secrète qu'il y aurait un simple détournement, aurait donc considéré ce crash comme un terrible accident. Puis, sans qu'il ait eu le temps de réfléchir, il fut emmené devant les enfants et les caméras. A 9h05 ou 9h07 (selon la journaliste Ann Compton), Andrew Card, le chef d'équipe (ou secrétaire général) de la Maison Blanche, lui aurait glissé à l'oreille qu'un deuxième avion avait frappé le World Trade Center et que l'Amérique était attaquée. A voir les images il ne semble pas possible que M. Card ait eu le temps de prononcer tous ces mots – et il est amusant de remarquer que dans une émission de CNN du 29 août 2004, qui rappelait la phrase prononcée, la séquence était constamment montrée au ralenti à deux reprises. M. Bush n'en paraît pas trop étonné. Est-ce parce qu'il vient de voir les images à la télévision et sait que ses conseillers, qui ont aussi vu les images, prennent la situation bien en main ? Force est de constater qu'après qu'Andrew Card se soit éclipsé en vitesse, le président et commandant en chef de l'armée des Etats-Unis reste assis, durant cinq à six minutes, à écouter des enfants raconter l'histoire d'une fille et de son copain le petit chevreau... M. Bush dira plus tard qu'il était en train de prendre conscience d'être le commandant en chef des armées. Soit. Mais le plus curieux est que les membres du service secret ne semblent ni craindre pour sa sécurité ni pressés de l'éclaircir sur la situation. L'a-t-on mis volontairement dans une situation qui le ferait ultérieurement paraître pour un irresponsable ? Ou voulait-on l'écarter des responsabilités qui étaient les siennes ? Comme pour se défendre, M. Bush allait confier aux membres de la commission Kean/Hamilton sa frustration de n'avoir pas été en mesure de joindre ni Donald Rumsfeld ni le vice président Cheney, en raison de la mauvaise qualité des communications. Son entourage aussi déclare ne pas avoir été en communication avec le Pentagone entre 9h15 et 9h30, tandis que la liaison avec la « salle des situations » (de crise) de la Maison Blanche fonctionnait⁴²⁴. A 9h29, M. Bush fit une déclaration télévisée. A 9h35, il repartit en voiture vers l'aéroport. Il n'aurait autorisé d'abattre tout avion présentant un danger qu'après 9h56 ou 10h20 selon la version officielle, soit quatorze minutes après le crash supposé du vol UA 93. Peut-on tirer une conclusion de cette histoire ? Le président a-t-il été manipulé comme un pantin ? Tente-t-il de se protéger d'accusations d'incompétences en prétendant avoir été sous-informé ? Ou ne parvient-il plus à se rappeler ce que ses conseillers ont bien pu lui dire ?

Trois groupes de fonctionnaires informés à des degrés divers ?

En lisant la traduction suivante des réflexions de Xymphora, datant d'avril 2004⁴²⁵, nous invitons le lecteur à considérer que certains responsables civils ou militaires ont pu en effet être mis au courant de manière fallacieuse qu'il se produirait ce jour-là un simple détournement,

⁴²⁴ *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, July 2004, pp.39, 41.

⁴²⁵ <http://xymphora.blogspot.com>, Thursday, April 22, 2004.

comme le pense Xymphora – et sans doute devaient-ils savoir que les cockpits ne permettaient pas d'intrusion sans qu'une alerte ne soit automatiquement donnée – mais aussi qu'ils étaient au courant de l'organisation d'exercices anti-guerres ou anti-détournement (*Vigilant Guardian, Vigilant Warrior, Northern Vigilance, Northern Guardian, Field Training Exercise*), qui auront finalement peut-être été eux-mêmes détournés.

« Nous avons maintenant assez d'informations pour pouvoir nous représenter en partie la conspiration qui était derrière le 9-11. Il y avait trois groupes, chacun avec à sa disposition des informations différentes – le principal courant de l'administration Bush, le Pentagone, et les comploteurs véritables de l'attaque :

1. Quel que soit le plaisir qu'il y a à dire "Bush savait", je ne crois pas qu'il en sût quelque chose, ou en tout cas pas tout. Il apparaît des informations que nous avons qu'au moins la majeure partie de l'administration Bush (Bush, Rice, Rumsfeld, Powell, etc. – je laisse significativement Cheney hors de cette liste) n'a pas anticipé que des avions seraient détournés et pilotés jusque dans des buildings. Etant donné tous les avertissements spécifiques qu'ils avaient, dont la menace d'une réelle attaque contre Bush à Gênes au mois de juillet 2001, cela paraît incroyable, mais je pense que l'administration Bush a été illusionnée, ou est parvenue à s'illusionner elle-même sur le fait qu'une autre attaque surviendrait (il y a une arrogance caractéristique dans les certitudes qu'ils ont de toutes leurs décisions et opinions). Il y avait tant d'informations qu'une attaque surviendrait que Tenet fut décrit comme "quasiment affolé"⁴²⁶, et l'avertissement spécifique de la CIA à Bush le 6 août était intitulé "Ben Laden déterminé à frapper aux Etats-Unis" (qui, au moment le plus précis établissait : « ... les informations du FBI depuis lors indiquent une habitude d'activité suspecte dans ce pays qui correspond à la préparation de détournements et d'autres types d'attaques, dont la surveillance de bureaux fédéraux à New York »⁴²⁷). Dans le même temps, le Pentagone, bien que se préparant⁴²⁸ justement à une de ces attaques contre des buildings, faisait fi de l'idée qu'une telle attaque aurait jamais lieu. Je crois que le manque d'informations de l'administration Bush, combinée à la probable désinformation spécifique émanant du Pentagone, a persuadé la majeure partie de l'administration Bush qu'une attaque terroriste sur le sol américain par Al Qaïda serait

⁴²⁶ www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn?pagename=article&node=&contentId=A30176-2002May16¬Found=true .

⁴²⁷ www.cnn.com/2004/ALLPOLITICS/04/10/august6.memo.

⁴²⁸ www.usatoday.com/news/washington/2004-04-18-norad_x.htm.

imminente, *mais qu'une telle attaque prendrait la forme d'un banal détournement d'avion de ligne avec prise d'otages*. J'imagine qu'ils pensaient qu'une attaque provoquerait un nombre minimal de morts, et une opération de secours de type Entebbe aurait montré Bush en leader fort. Et puis, ils pourraient immédiatement lier l'attaque à l'Irak, et l'utiliser comme excuse pour l'attaque contre l'Irak dont on sait maintenant qu'elle était planifiée avant même l'investiture. Du point de vue de l'administration Bush, un simple détournement n'était pas quelque chose qui pouvait être arrêté. Les efforts pour le prévenir auraient demandé des modifications coûteuses en matière de sécurité qui auraient fâché les amis de Bush dans l'industrie aérienne, et n'auraient pas apporté les mêmes opportunités de profit parasite – chose que les amis de Bush du complexe militaro-industriel considèrent comme étant le but réel d'un gouvernement. Il n'y avait pas de gros profits à faire en arrêtant un détournement, et beaucoup de profits à obtenir dans les missiles de défense, donc Bush voulait dédier l'argent du contribuable Américain aux missiles ⁴²⁹ et non au contre-terrorisme (et Ashcroft le pervers voulait dépenser l'argent du contre-terrorisme à regarder des images de personnes à poil). C'est aussi simple que cela. La théorie selon laquelle Bush s'attendait à un détournement éclaire beaucoup de choses :

- Pourquoi l'administration dans son ensemble avait l'air si passive face aux avertissements affolés de Tenet, sans rappeler toute l'histoire ⁴³⁰ des avertissements provenant de sources diverses, c'est-à-dire de presque tous les gouvernements qu'il est possible de nommer (et sans mentionner les informations précises du FBI, suite aux révélations de Sibel Edmonds ⁴³¹ ; notez que Edmonds considère que si le FBI savait, l'administration Bush savait ⁴³², ce qui est une affirmation incorrecte si le FBI retenait intentionnellement des informations).
- Pourquoi Ashcroft a changé ses habitudes de vol en juillet (son récent témoignage devant la commission était évidemment un mensonge éhonté).
- Pourquoi Bush n'a rien fait dans la salle de classe en Floride, et n'apparaissait même pas bouleversé par les nouvelles, attendant que ceux qui écrivent ses speechs lui réécrivent celui qu'ils avaient préparé pour qu'il réagisse à un détournement normal en train de se

⁴²⁹ www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A40697-2004Mar31.html.

⁴³⁰ www.cbsnews.com/stories/2002/05/18/attack/main509488.shtml.

⁴³¹ www.tomflocco.com/modules.php?name=News&file=article&sid=50,
www.salon.com/news/feature/2004/03/26/translator/index.html.

⁴³² www.democracynow.org/article.pl?sid=04/03/31/1616221.

produire, et pourquoi Ari Fleisher brandit un signe disant à Bush « NE DITES RIEN POUR LE MOMENT »⁴³³ (ils ne voulaient pas qu'il agisse prématurément et commence à délivrer le discours déjà planifié sur le détournement).

- Comment toute cette bande de personnes, qui ne sont, c'est une certitude, pas des parangons de moralité, mais ne sont pas non plus des psychopathes – à l'exception, bien évidemment, de Cheney – aient pu permettre à des avions de s'écraser dans des buildings (ils étaient tout aussi surpris que tout un chacun puisqu'ils s'attendaient à un simple détournement).
 - Pourquoi toute l'administration – à l'exception, évidemment, de Cheney – avait l'air totalement embrouillée et confuse, et laissa le Pentagone, qui semblait savoir exactement quoi faire, emmener Bush faire le tour des bases de l'armée de l'air américaine.
2. Le second groupe est le Pentagone, et en particulier les gens qui contrôlent le NORAD. Quiconque réfléchit un peu ne peut examiner les faits du 11 septembre sans en conclure que les avions du NORAD étaient intentionnellement retenus pour ne pas être en mesure de prévenir les crashes. Etant donné la vitesse de la flotte du NORAD, la faible distance qui la séparait des cibles, et le temps dont ils disposaient, tous les avions détournés auraient pu être interceptés. Le seul qui a pu l'être est le vol 93. On peut donc dire avec certitude que le Pentagone, ou une partie, était impliqué dans le complot. Il est important de noter que c'est le Pentagone qui a sous-estimé le risque d'une attaque par avion contre des buildings tout en se préparant pour une telle éventualité. Les responsables du Pentagone ont annulé leurs plans de voyage en cette matinée du 11 septembre parce qu'ils connaissaient le moment et la nature de l'attaque (la personne qui avertit Willie Brown appartenait plus vraisemblablement au Pentagone qu'au FBI et à l'administration Bush : si Rice savait, pensez-vous qu'elle risquerait sa vie en en parlant à Brown, et risquerait-il sa vie à elle en en parlant à elle ?). C'est en partie le Pentagone qui a piégé l'administration Bush en lui faisant penser à un détournement normal (pensez-vous que l'ancien secrétaire à la Défense Cheney aurait pu servir de lien à cet égard ?).
3. Le dernier groupe est composé des gens qui ont planifié l'attaque. Je m'amuse toujours d'entendre parler d'une supposée implication saoudienne. Quelles que soient les connexions financières que les Saoudiens auraient avec les groupes islamiques fondamentalistes terroristes – et je n'ai aucun doute que de telles connexions existent –

⁴³³ www.cooperativeresearch.org/timeline/main/essayaninterestingday.html.

je sais qu'ils ne contrôlent pas le NORAD ou le FBI. Les Américains devront faire face au fait que cette opération a été créée de l'intérieur. Outre toute l'aide interne dont ont bénéficié les terroristes au cours de leurs diverses confrontations avec les autorités durant les mois précédant le 11-9, et l'aide interne dont ils ont dû bénéficier aux aéroports pour faire passer des armes que nous savons qu'ils avaient (oublions les cutters), et le fait qu'il est complètement impossible que cette opération extrêmement sophistiquée ait pu être menée par une équipe hétéroclite de personnes n'ayant jamais vécu auparavant aux Etats-Unis, dirigée par un homme habitant une cave en Afghanistan, il y a un fait qui est plus important que tous les autres. Les pirates n'étaient pas pressés de parvenir jusqu'à leurs cibles. Tout pirate ordinaire aurait craint une interception et aurait pris le plus court chemin vers son but. Pas ces gens-là. En réalité, les vols 77 et 93 semblaient faire du tourisme dans le Nord-Est des Etats-Unis, et le Pentagone a peut-être dû descendre le vol 93 à cause du temps très long pendant lequel il resta dans les airs, ce qui devenait embarrassant. *Tous les pirates savaient qu'ils n'allaient pas être interceptés*, tout comme ils savaient qu'ils pouvaient avoir d'innombrables confrontations avec les autorités aux Etats-Unis sans être emprisonnés ou encourir leur suspicion. Ils savaient que personne ne tenterait de les arrêter. Par conséquent, les planificateurs savaient que le NORAD resterait au sol le matin du 11 septembre.

Pour résumer, l'administration Bush pensait que l'attaque viendrait mais s'attendait à un simple détournement. Elle ne voyait aucun moyen profitable de l'arrêter, et pensait qu'elle pourrait l'utiliser pour donner une allure plus présidentielle à Bush tout en lui donnant une excuse pour attaquer l'Irak. Elle fut induite en erreur en partie par le Pentagone, qui se préparait à une attaque contre des buildings tout en sous-estimant le risque que cela arrive (et en partie par le FBI, qui fit de la rétention d'information). Les actions protectrices habituelles et automatiques du NORAD furent sabotées. Les comploteurs Américains de l'attaque étaient en mesure d'informer les pirates qu'ils ne risqueraient pas d'interception, ce qu'ils ne purent faire que s'ils avaient des connections très importantes au Pentagone ou dans d'autres parties du gouvernement Américain ».

Chapitre VIII

Lever le secret

Documents à rendre publics.

Montrer les images de la destruction du Pentagone et de l'appareil qui s'approchait de lui enregistrées par les caméras de la station essence Citgo de Jose Velasquez, de l'hôtel Sheraton, et du Virginia Department of Transportation.

Montrer les débris d'appareils retrouvés au Pentagone et censés, selon le FBI, permettre de reconstituer un Boeing entier.

Demander à Donald Rumsfeld de présenter le débris qu'il dit avoir gardé.

Autoriser le National Transportation Safety Board (N.T.S.B.) à examiner le contenu de toutes les boîtes noires.

Dévoiler tous les plans détaillés des tours jumelles du World Trade Center. Déterminer si elles avaient été construites avec des charges explosives ou incendiaires incorporées.

Déclassifier les enquêtes du Bureau Fédéral d'Enquêtes, le FBI, qui, apprend-on le 16 juin 2004 devant la Commission Nationale sur les Attaques Terroristes, présenterait une partie de ses trouvailles via internet aux seules familles de victimes.

Ouvrir les archives du NORAD et harceler de questions Ralph Eberhart, incroyablement ménagé par la Commission Nationale sur le 11 septembre.

Demander à Rudolph Giuliani de déclassifier les 15 000 vidéos qu'il a stocké dans un dépôt de stockage et qui ne sont plus sous le contrôle de la mairie de New York ⁴³⁴.

Prêter une oreille attentive aux questions des familles de victimes

Selon Nico Haupt ⁴³⁵, la commission Kean a ignoré les questions suivantes d'un comité de familles de victimes (<http://911independentcommission.org>) :

« Pourquoi le FBI n'a-t-il pas invité le N.T.S.B. dans son enquête ? Où sont toutes les retranscriptions des tours de contrôle aériennes ? Les listes de passagers ont-elles été montrées ? Si non, pourquoi ?

⁴³⁴ www.nyclu.org/g_archive020602.html.

⁴³⁵ <http://911skeptics.blogspot.com>, 22 juin 2004.

Est-ce que tous les passagers ont été identifiés par leur ADN ?

Flight Explorer est une entreprise basée en Virginie qui vend les données des radars de la F.A.A. aux compagnies aériennes. Elle a suivi la trace de trois des vols du 11/9 (de ce que l'on sait, elle n'a pas suivi la trace du vol 93).

Si Flight Explorer a les données, qui, selon un article, incluent la vitesse, l'altitude et la direction précise des avions, pourquoi ne sait-elle pas où étaient les avions ? [Note de l'auteur : les cartes fournies comportent également des incohérences chronologiques]

Amalgam Virgo Un, l'exercice du NORAD qui eut lieu le 20 juin 2001 [NDA : c'était du 1^{er} au 4 juin], contient une photo de M. Ben Laden sur la couverture. Il est donc absurde que le NORAD ait continué à opérer sous un "scénario de guerre froide". Qui a pour rôle de changer la mission du NORAD ?

Est-ce que des bases militaires sécurisées étaient prévues pour des "exercices" le matin du 11/9 ? Est-ce que l'USSTRATCOM (qui contrôle les opérations militaires spatiales), a, à un moment donné, pu suivre la trace des avions détournés ? ».

Retrouver les donneurs d'ordre de disparition des preuves et de témoignages, et savoir pour qui ils ont agi.

Les journalistes du *New York Times* n'ont pas reçu de réponses lorsqu'ils ont demandé aux bureaux du maire de New York, Rudy Giuliani, qui avait donné l'ordre de recycler rapidement l'acier du World Trade Center. L'évacuation des débris par la National Association of Demolition Contractors (également chargée du nettoyage après l'explosion suspecte d'Oklahoma City) a été très étroitement surveillée : des balises GPS furent installées sur chaque camion à 1000 \$ pièce⁴³⁶. Était-ce pour éviter de perdre des sous ou pour s'assurer de la disparition complète de traces d'explosifs ?

Qui a donné l'ordre de confisquer les pellicules des journalistes ayant photographié les ruines du World Trade Center et les débris en Pennsylvanie⁴³⁷ ? Pourquoi seul un caméraman, Kurt Sonnenfeld, fut-il autorisé à filmer les ruines du W.T.C., sous l'égide de la FEMA ?

Qui a donné l'ordre à l'employé Kevin Delaney du New York Air Route Traffic Control Center de Ronkonkoma, de détruire méthodiquement, pour des raisons obscures, les enregistrements des conversations engagées entre les contrôleurs aériens et les pilotes ? Peut-on mettre cela en rapport avec le fait que ce centre de Ronkonkoma avait « fourni une interface de

⁴³⁶ *A Citizens' Critique : The 9/11 Commission Process*, p.21.

http://securitysolutions.com/ar/security_gps_job_massive.

⁴³⁷ http://editorandpublisher.com/editorandpublisher/headlines/article_display.jsp?vnu_content_id=1059927.

qualité au Système National Spatial pour contrôler des avions commerciaux et militaires [via le système EDARC] »⁴³⁸ ? Le donneur d'ordre de la destruction est-il ce coordinateur national de la F.A.A. en cas de détournement (*national hijack coordinator*) qui n'a jamais été nommé publiquement ?

Pourquoi l'ancien spécialiste du contre-terrorisme au FBI, John O'Neill, dont les enquêtes au Yémen sur la trace d'« Al Qaïda » avaient été bloquées, et qui affirmait avoir été piégé par les dirigeants du FBI pour une histoire de mallette perdue⁴³⁹, a-t-il été engagé quelques jours avant le 11 septembre à la sécurité des tours jumelles, suite à une idée de Jérôme Hauer ? Quelqu'un lui a-t-il demandé de monter dans la tour Sud avant qu'elle ne s'effondre ?

Quelles sont les circonstances exactes qui ont mené à l'accident de voiture de Rose Panek, la tante du pilote de l'avion AA11 qui est morte engloutie dans un fleuve ? Qu'est-ce qui fut à l'origine de l'empoisonnement d'un dentiste ayant affirmé avoir rencontré trois supposés pirates un an avant le 11 septembre⁴⁴⁰ ? Bien entendu cela ne surprendra que ceux qui n'ont pas encore fait l'effort de se demander si les Etats-Unis ne gouvernaient pas aussi par le meurtre. Il n'est qu'à se reporter aux morts récentes des figures de la dissidence Paul Wellstone, Mel Carnahan, Khallid Abdul Muhammad, Jim Keith, James Hatfield et William Cooper, et aux menaces voilées à l'anthrax à l'égard de figures démocrates.

Faits troublants à éclaircir sur l'identité des acteurs en présence.

Seules deux équipes de pirates ont été filmées le jour dit par deux caméras de surveillance. Jusqu'à aujourd'hui, il n'a subsisté que des photos tirées de vidéos d'aéroport montrant deux terroristes supposés, dont Mohammed Atta, en train d'embarquer à Portland et non pas à Boston où serait parti leur avion sans les bagages d'Atta, puis une deuxième vidéo des pirates supposés du vol AA 77, mais floue et tardivement obtenue par *Associated Press* en juillet 2004 auprès de la société d'avocat Motley Rice,

⁴³⁸ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=175> et <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=148>. Matthew L. Wald, « F.A.A. Official Scrapped off 9/11 Controllers' Statements », *New York Times*, Thursday 06 May 2004 (http://truthout.org/docs_04/050704A.shtml).

⁴³⁹ Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "O'Neill, John", mentionnant Brisard et Dasquié, *la Vérité Interdite*. Un site est consacré à O'Neill, <http://rememberjohn.com>. Voir aussi, Lawrence Wright, « The counter-terrorist », *New Yorker*, 14/1/2002, www.newyorker.com/fact/content/?020114fa_FACT1.

⁴⁴⁰ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=345>
<http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=364>.

et par ailleurs finalement retirée de leur site, et dont le caractère de preuve est contesté ⁴⁴¹. D'ailleurs, il est intéressant de constater que nulle vidéo n'a été retrouvée montrant des pirates embarquant dans les vols d'United Airlines 93 et 175, c'est-à-dire là où, d'après les archives du B.T.S., des avions ont en effet pu réellement décoller avec des passagers. Mais les vidéos surveillant les départs avec American Airlines sont-elles crédibles ? Est-il exact que des pirates ont embarqués à bord d'avions de ligne en tant que simples passagers ?

Les listes de passagers furent publiées avec retard, et ces listes comportent moins de passagers que le nombre habituel, même pour un mardi. Et pourtant, trois jours après, on désigna des suspects idéaux.

Parmi les noms des passagers du vol AA 77 figurent des personnes travaillant ayant travaillé dans le domaine du pilotage à distance (Charles Burlingame, des employés de Raytheon). Ces personnes étaient-elles vraiment dans les avions ? Ou participaient-elles à un programme de prise de contrôle à distance ? Que sont-elles devenues ? Les a-t-on affectées ailleurs et ont-elles une conscience tranquille parce qu'elles croyaient qu'il n'y avait personne dans cet avion et que personne n'était mort dans cette aile en rénovation du Pentagone ? Si ces personnes sont vivantes, pourquoi n'osent-elles pas parler par désir de dévoiler la vérité ? Qu'est-ce qui les empêcherait d'envoyer des informations à des cyber-journalistes ? La mort ?

A bord des vols UA 93 et AA 11, les pirates auraient été incapables de distinguer l'allumage de la radio de l'allumage du haut parleur interne, ce qui aurait permis, selon la version officielle ⁴⁴², de les entendre essayer de parler aux passagers alors qu'ils communiquaient sans le savoir avec des tours de contrôle. Détail supplémentaire : les pirates appuyaient par intermittences sur le bouton de radio ⁴⁴³. Ces informations sont-elles exactes ? Ces actions sont-elles seulement attribuables à de la balourdise ou à une volonté de simuler une présence de pirates ?

Des individus seraient montés à la dernière minute à bord du vol AA 11 alors que l'avion avait quitté les portes d'embarquement ⁴⁴⁴. Qui étaient-ils et qui les a laissés monter ? Puisqu'il est d'usage que des pilotes laissent

⁴⁴¹ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article/php?storyid=578>. La prise en compte de ces vidéos comme preuves de la présence à bord de suspects de type moyen-orientaux requiert une certaine crédulité. Leur qualité est plutôt médiocre. Il faudrait vérifier si elles ont été prises à la bonne date, par exemple en reconnaissant les autres passagers non moyen-orientaux passant à côté. Par ailleurs, la deuxième vidéo montre un des pirates muni de deux bagages à main : à quoi bon si c'était son dernier voyage ?

⁴⁴² *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, p.12.

⁴⁴³ Woodybox, « How to Steal An Airliner AND Fake A Hijacking, Part II » <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/index.php?storytopic=825>.

⁴⁴⁴ *The 9/11 Commission Report*, p.451, note 9.

d'autres pilotes monter à bord et s'installer dans le cockpit⁴⁴⁵, est-ce ce qui s'est passé avec ces personnes ? Savaient-elles piloter ? Connaissaient-elles les failles des systèmes de sécurité ? Savaient-elles brouiller les pistes en éteignant les transpondeurs, en envoyant des signaux suspects, ou en désactivant le système de communication de données ACARS (ce qui expliquerait selon Woodybox pourquoi les statistiques du B.T.S. indiquaient pendant trois ans que l'avion n'était pas prévu au décollage⁴⁴⁶, mais d'autres répondront que cette indication ne serait apparue que si le B.T.S. avait été prévenu une semaine à l'avance) ? A-t-on eu affaire à des professionnels simulant un détournement ? Savaient-ils que leurs avions ne seraient pas pris en chasse pour oser annoncer : « nous avons des avions » ?

Plusieurs autres suspects furent interrogés, arrêtés brièvement et parfois déportés pour avoir eu un comportement bizarre après que leurs avions (vols 23 depuis Kennedy Airport, 133 vers Los Angeles, 142 depuis Kennedy, 43 depuis Newark) aient été annulés pour des raisons techniques ou à cause des autres détournements. Ainsi, le 12 septembre, les musulmans indiens Ayub Ali Khan et Mohammed Jaweed Azmath voyageaient toujours en train avec sur eux des cutters (apparemment pour ouvrir les paquets de journaux sur leur lieu de travail), de la teinture pour les cheveux (pour paraître plus vieux et obtenir plus facilement un visa d'entrée) et 5 600 \$ en cash. Détail supplémentaire, ils se seraient rasés le corps – comme dans les prétendues instructions de « Mohammed Atta » à ses compagnons. Pourquoi les policiers ont-ils décidé de les fouiller ? Ont-ils été dénoncés ? Les dénommés Khan et Azmath, qui étaient très peu coopératifs, furent détenus pour irrégularités de passeports et fraude à la carte de crédit. A priori, rien de vraiment anormal, sauf qu'ils n'ont pas été déportés et étaient toujours en détention un an après. Pourquoi ? Parce qu'ils avaient été vus dans le voisinage de MM. Atta et Al-Shehri, ou parce que l'un d'entre eux avait utilisé deux autres fausses identités, Al Badr Al Hazmi et Khalid Al-Mihdhar – soit le nom de famille de deux supposés pirates et le nom complet d'un autre pirate ?! Azmath et Khan étaient-ils des pigeons comme Lee Harvey Oswald ? Combien d'autres Indiens ont-ils pu être impliqués ? Le FBI ne recherchait-il pas aussi Anand Shah, un Indien qui aurait effectué des réservations de vols pour Mohammed Atta ? Quelle était la vraie vie des passagers du vol AA 11 Pendyala Vamsikrishna et Rahma Salie (du Bangladesh) ? Autre incident curieux, le lendemain des attaques, un dénommé Al Draibi fut arrêté en train de conduire avec un pneu crevé vers le Nord de Washington. Il avait utilisé au moins dix noms différents depuis 1997 et avait suivi des leçons de pilotage. Le policier découvrit un manuel de pilotage dans sa voiture (!). Au bout du compte, il ne fit que quatre mois

⁴⁴⁵ www.cooperativeresearch.org, chronologie, 9h16, citant *Fox News*, 24/9/2001.

⁴⁴⁶ Woodybox, "How to Steal an Airliner and Fake a Hijacking", <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=780>.

de prison avant d'être déporté⁴⁴⁷... Ces personnes devaient-elles servir de pigeon empruntant au moment voulu des identités de musulmans ? Ou était-il prévu d'autres détournements ou débuts de détournements effectués par des comédiens ou des fondamentalistes manipulés ?

Des informations ont filtré sur le fait que des agents israéliens habitaient non loin des prétendus terroristes, par exemple dans la même rue que Mohammed Atta à Sheridan Street, Hollywood, en Floride. Les surveillaient-ils ? Les ont-ils manipulés ? Leur fournissaient-ils de la drogue ? Nous posons ces questions parce que l'on doit ces informations sur un vaste réseau d'espions israéliens/étudiants en art à un rapport de la *Drug Enforcement Agency* (D.E.A.) daté de juin 2001. Ces derniers s'étaient infiltrés au domicile d'agents du FBI, dans des bases militaires, au sein même de la D.E.A., et comprenaient un ou plusieurs spécialistes en artillerie et en explosifs de démolition⁴⁴⁸. Ce réseau était-il simplement chargé de nuire à la lutte contre le trafic d'ecstasy ?

Par ailleurs, cinq Israéliens ont été observés à New York, en train de danser, de se toper joyeusement les mains comme au volley-ball (*high-fiving*), et de prendre en souriant des photos des tours détruites depuis le toit de leur camionnette ; Dominick Sutter, le propriétaire de la compagnie de déménagement à laquelle appartenait la camionnette, Urban Moving, repartit en Israël dans les jours qui suivirent, sans avoir pris la peine de débarrasser l'entreprise des téléphones de fonction et des marchandises sur le point d'être livrées ; les cinq énergumènes, Sivan Kurzberg, Paul Kurzberg, Yaron Shmuel, Oled Ellner et Omer Marmari, âgés de vingt-deux à vingt-sept ans, furent arrêtés en possession de passeports « étrangers », de cutters, et d'une somme rondelette enfouie dans une chaussette ; leurs noms correspondaient en partie à ceux d'agents israéliens et ils refusèrent de se soumettre au détecteur de mensonge ou échouèrent au test avant d'être relâchés au bout de soixante et onze jours. La version médiatisée est qu'ils étaient venus surveiller des réseaux de financement islamistes⁴⁴⁹. Des

⁴⁴⁷ www.news-star.com/stories/111101/spe_mystery.shtml. <http://xymphora.blogspot.com>, 21 octobre 2002. En novembre 2001, un certain Subash Gurung fut arrêté à un aéroport avec, sur lui, sept couteaux, une bombe lacrymo et un pistolet incapacitant. Il habitait au même endroit que le Khan susmentionné, mais fut déclaré schizophrène avant d'être déporté... Ewing2001, *911 Encyclopedia*, « Hijacker-“connections” ».

⁴⁴⁸ « The Spies Who Came in From the Art Sale », John Sugg, mars 2002, www.atlanta.creativeloafing.com/2002-03-20/fishwrapper.html, reproduit sur <http://ggb.0catch.com/ggb7.pdf>.

⁴⁴⁹ ABCNews, 20/20, June 21 2002 ou « The White Van, Were Israelis Detained on Sept. 11 Spies », June 22, 2002, www.commondreams.org/headlines02/0622-05.htm, ou « Five Israelis Were Seen Filming as Jet Liners Ploughed Into the Twin Towers on September 11 », *Sunday Herald*, 2/11/2003 (www.sundayherald.com/37707).

conspirationnistes imagineraient volontiers ces faux déménageurs en train de disposer des explosifs dans les tours de New York. Pourtant on peut aussi y voir des trafiquants de drogue. Une autre affaire ressemble à la précédente : huit heures après les attentats, une autre camionnette fut repérée, et leurs occupants, des Israéliens, détenaient des cartes où les cibles des attentats avaient été marquées. De plus, au moment de fouiller la camionnette « les chiens renifleurs d'explosifs réagissaient comme s'ils en avaient repérés »⁴⁵⁰. Là aussi, on peut y voir une affaire de drogue – dont des traces auraient excité les chiens. Mais la drogue peut aussi être une couverture... Certes, les autorités de Tel Aviv ont vaguement prévenu le FBI et la CIA, en août 2001, d'une opération conjuguée de M. Ben Laden et de l'Irak, impliquant deux cents terroristes aux Etats-Unis ou seulement « hors du territoire américain » selon Eric Laurent⁴⁵¹. Mais cela n'entre pas forcément en contradiction avec la thèse d'une implication d'hommes de main israéliens. Si les Israéliens étaient suffisamment sûrs de leur opération, cette fausse fuite a pu servir à induire les policiers en erreur. Il est donc à la fois difficile d'exclure comme de croire à une implication israélienne.

Faits troublants à éclaircir sur les appareils et leur trajectoire.

Les pirates mal entraînés au pilotage que l'on nous a décrits ont néanmoins fait preuve d'excellence en atteignant parfaitement leurs cibles, notamment au Pentagone où la trajectoire compliquée de l'appareil semble avoir été étudiée par des experts pour échapper aux radars de la défense. En effet, l'avion descendit sept mille pieds en deux minutes et demi⁴⁵² en effectuant un demi-tour quasi complet, puis arriva camouflé par une colline, émergea à flanc de colline et rase le sol pour passer entre l'hôtel Sheraton et une antenne de radiocommunication qui a dû troubler les systèmes de surveillance⁴⁵³. Comment des terroristes ont-ils pu deviner la trajectoire parfaite à faire emprunter à leur avion pour atteindre sans encombre les quartiers généraux de l'armée états-unienne ?

Le 11 septembre, au moment où les quatre avions changèrent de cap, leurs transpondeurs furent désactivés. Faute de boîtes noires, on ignore totalement comment cela a pu se faire : de l'intérieur du cockpit, à distance, par les pilotes sur ordre des autorités fédérales de l'aviation pour des raisons de sécurité, dans le cadre d'un exercice, ou par des pirates spéciaux, etc.

⁴⁵⁰ « Five Men Detained as Suspected Conspirators », Paul Lima, *The Record* (New Jersey) (<http://whatreallyhappened.com/LIMA.html>, début d'article visible à la page d'archives du site <http://NewJersey.com>)

⁴⁵¹ Références dans "If you Buy the Official Story on 9-11..." d'Ardeshir Mehta, <http://homepage.mac.com/ardeshir/9-11.html>. Eric Laurent, *La face cachée du 11 septembre*, p.165.

⁴⁵² Bob Orr, "Primary Target", 21/9/2001, www.cbsnews.com/stories/2001/09/11/national/main310721.shtml.

⁴⁵³ www.earth-citizens.net/pages-fr/tra-appr.html.

Curieusement, la trajectoire des avions fut souvent modifiée à la limite d'un secteur surveillé par un contrôleur aérien ⁴⁵⁴, rendant ainsi leur détection plus problématique encore. Certains s'approchèrent d'aéroports connus avant de disparaître. Ainsi le vol 93 s'était-il approché de l'aéroport de Cleveland. Ainsi les vols UA 175 et UA 93 se croisèrent aux alentours de 8h51, et, selon des déclarations précoces d'un contrôleur à *Telegraph Online* le 13 septembre, « les deux avions [identifiés comme ceux fonçant à New York mais puisque les transpondeurs étaient éteints, il ne pouvait pas les identifier avec certitude...] se rapprochèrent de trop près en bas près de Stewart International Airport à New Windsor » ⁴⁵⁵. Ce rendez-vous a sans doute engendré plus de confusion, l'un des avions ayant pu avoir pris la place de l'autre, ou les deux ayant pu voler l'un au-dessus de l'autre jusqu'à atterrir quelque part, voire jusqu'à s'écraser en Pennsylvanie où le rayon des débris était très large ⁴⁵⁶. Il est à noter que les numéros d'enregistrement ou de queue (*Registration, N* ou *tail numbers*) de ces deux avions seraient toujours valides, contrairement à ceux des deux autres, renforçant l'hypothèse qu'ils ont été remplacés et ont survécu. D'ailleurs, une employée d'une tour de contrôle remarqua que ce qu'elle pensait être le vol UA 175 avait éteint son transpondeur pendant trente secondes puis émis un signal qui ne correspondait à aucun avion prévu pour voler ce jour-là ⁴⁵⁷. Selon une version ultérieure plus officielle, elle constata qu'à 8h47, en l'espace d'une minute, l'avion changea deux fois de code de balise. A quoi bon des pirates islamistes auraient-ils fait cela à supposer qu'ils en aient été capables ? Pour dérouter la surveillance ? La tour n'était-elle pas plutôt parvenue à repérer le signal d'un avion militaire de remplacement ?

D'après des données radar, la trajectoire du vol AA 11 (supposé écrasé dans la tour Nord) se serait mise à serpenter non loin de l'aéroport d'Albany. On pourrait peut-être y voir une trace qu'un drone parti de cet aéroport l'ait alors remplacé ⁴⁵⁸. Ce drone a aussi pu décoller de Poughkeepsie, à soixante-dix miles au Nord de New York, d'où, selon les premières informations, un bimoteur Cessna avait décollé sans surveillance

⁴⁵⁴ Frank Levi, "Plane Swap : Part 1. Flight 11 Goes Sight-Seeing", <http://the-movement.com>, September 2004.

⁴⁵⁵ Albert McKeon "FAA workers says hijacked jeltiners [sic] almost collided before striking World Trade Center", article notamment cité et copié en cache par Frank Levi dans « Operation 9-11 : Find the Rendezvous Point », 7 août 2003, <http://the-movement.com>.

⁴⁵⁶ Frank Levi, "Plane Swap : Part 2. Flight 93 meets Flight 175", <http://the-movement.com>, September 2004.

⁴⁵⁷ « A Sky Filled With Chaos... », *Washington Post*, 17/09/2001, p.A03, www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn?pagename=article&node=&contentID=A41095-2001Sep16.

⁴⁵⁸ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h24, citant le *Wall Street Journal* du 15 octobre 2001 : « squiggly line after its turn near Albany ».

aérienne directe (*under visual flight rules*), probablement parce qu'il volait bas (information du *Washington Post* ⁴⁵⁹). L'hypothèse d'un drone percutant la première tour semble être corroborée par des témoignages concernant un petit avion qui, de surcroît, zigzaguait et par une analyse des images et de la balafre sur le bâtiment ⁴⁶⁰. Plusieurs indices viennent par ailleurs étayer l'hypothèse que le vol AA 11 était toujours « dans les airs » après le crash de son remplaçant. « *Still airborne* » selon le lieutenant colonel Deskins chargé de la surveillance du ciel, la commission Kean rapportant quant à elle qu'un contrôleur croyait que le vol AA 11 se dirigeait vers Washington. Enfin, avant le crash au Pentagone, le général Myers avait appris qu'un avion venu de New York s'approchait de Washington ⁴⁶¹.

On en vient naturellement à se demander si les avions impliqués dans les destructions étaient vraiment ceux dont on nous a parlé. D'autant que selon la *Airline On-Time Statistics Searchable Database* du bureau des transports, <http://www.bts.gov>, le vol AA 11 (l'avion qui aurait, le premier, frappé le World Trade Center) et le vol AA 77 (celui qui aurait frappé le Pentagone) n'étaient pas programmés au départ ce jour-là. On doit signaler au lecteur que les données de <http://bts.gov> ont été étrangement remaniées vers septembre-octobre 2004 pour indiquer que les vols étaient bien programmés. Mais ils n'auraient toujours pas décollé « réellement » (faire la recherche avec *actual departure*) ! Il est dès lors moins surprenant de voir que les bagages supposés de Mohammed Atta n'aient pas pu être embarqués à bord de l'avion 11, pour peu qu'il ait effectivement réservé une place à bord de ce vol...

Curieusement, les mêmes vols AA 11 et 77 ne sont signalés comme détruits que le 14 janvier 2002 par la F.A.A. *aircraft registry inquiry* (<http://162.58.35.241/acdatabase/acmain.htm>, où l'on peut faire des recherches à partir des numéros d'enregistrement ou de queue, visibles à l'arrière de ces appareils, respectivement N334AA et N644AA). Pourquoi un tel retard ? Sur la même base, les numéros d'enregistrement des vols de la compagnie United Airlines UA 175 (612UA dit écrasé contre le World Trade Center) et UA 93 (593UA censé avoir disparu en Pennsylvanie) sont encore signalés comme « valides ». Ils n'auraient donc pas été détruits alors même qu'ils étaient prévus au décollage selon la *Searchable database* de <http://bts.gov>. Que leur est-il arrivé après le décollage ? Pourquoi aucune image vidéo ne montre-t-elle de prétendus terroristes aborder ces avions ou se déplacer vers quelque avion de remplacement dans les aéroports ? Quant

⁴⁵⁹ « A Sky Filled With Chaos... », *Washington Post*, 17/09/2001, p.A03.

⁴⁶⁰ Voir notamment, Marcus, "Flight 11 Unveiled, The X-11 Drone", <http://x11drone.0catch.com>.

⁴⁶¹ www.billstclair.com/911timeline/2002/abcnews091102.html. "Everybody was screaming, crying, running. It's like a war zone", *The Guardian*, 12/09/2001.

à la compagnie American Airlines a-t-elle été forcée de mentir en établissement, tardivement, le 14 janvier 2002, une déclaration de perte ?

Et si American Airlines a bien identifié l'avion disparu à l'Ouest de Washington, comment se fait-il qu'il soit impossible, dans les statistiques du B.T.S. qui enregistrent les vols intérieurs, de savoir de quel aéroport des Etats-Unis était arrivé le vol 77 sous son numéro d'enregistrement N644AA, ni même de trouver la moindre trace d'un vol intérieur avec ce numéro en partance de grands aéroports entre mai et septembre 2001 ? A quoi cet avion servait-il d'ordinaire s'il ne transportait pas de passagers civils états-unien ?

Tout ceci laisse penser que les quatre avions de la version officielle n'ont pas été détruits ce jour-là. Les crashes auraient donc impliqué d'autres avions ou engins volants. Les quatre avions de la version officielle ont-ils décollé avec à leur bord des pirates, agents ou pilotes, chargés de prendre les commandes et de faire atterrir les avions sur des bases ? D'autres pirates ont-ils piloté, à bord, ou à distance, d'autres avions qui ont été, eux, réellement détruits ?

Par ailleurs, d'après la *Searchable Database* des statistiques du *Bureau of Transportation* (<http://bts.gov>), les vols AA 11 et AA 77 n'étaient pas censés accueillir de passagers ce matin-là (circonstance aggravante pour les sceptiques, les archives de la rubrique *scheduled departure* ont été modifiées fin 2004...). Cette modification de programme a dû être enregistrée au moins une semaine avant le 11 septembre. Il est par conséquent possible d'y voir une trace de ce que ces vols réguliers avaient été réquisitionnés, dans le cadre d'un exercice, avec la complicité d'American Airlines. Pour le vol AA 77, il est possible aussi qu'il ait été réservé pour le premier ministre australien John Howard et son équipe, qui auraient dû le prendre si n'avait eu lieu un changement de dernière minute de leur programme (cette information d'un Australien qui faisait partie de la délégation n'est pas parue dans la presse⁴⁶²). Si le vol dit AA 77, est parti, vide, de Washington, juste avant de viser le Pentagone, refuse-t-on de montrer des images révélant que cet avion était vide, qu'il venait d'ailleurs avec une trajectoire différente (observée par les caméras de l'hôtel Sheraton et de l'autoroute). Et pourquoi aurait-on laissé le 77 décoller sans passagers ? Dans le cadre d'un vol d'essai ? Dans le cadre d'un exercice de pilotage à distance ou de prévention des détournements où les pilotes auraient transféré les commandes à des tiers – un système dont on parla beaucoup après le 11 septembre ?

A supposer que les vols AA 11 et 77 ont effectivement disparu de la circulation (ce qui ne fut déclaré par American Airlines qu'en janvier 2002),

⁴⁶² Ewing2001, *911 Encyclopedia*, "Howard, John" ou <http://smmonline.com/articles/canberrabell.html>.

à quel endroit ont-ils donc pu atterrir ou s'écraser après avoir décollé, à supposer qu'ils aient effectivement décollé ? Frank Levi, du site <http://the-movement.com>, émet plusieurs hypothèses au sujet du vol 77 : 1) il se serait écrasé dans l'Ohio, comme le croyaient des contrôleurs. 2) Une « technologie anti-radar » (ce sur quoi travaillait justement un passager, Stanley Hall ⁴⁶³) aurait permis d'éteindre tous les signaux électroniques avant d'envoyer l'appareil s'écraser au Kansas, puisque c'est là que certaines cartes font prolonger son vol avant de faire demi-tour vers Washington. 3) Il se serait écrasé au Kentucky puisque des informations rapportées à la Maison Blanche y évoquaient un crash avant d'être démenties ⁴⁶⁴. 4) Il a atterri à l'aéroport de Clarksburg, CKB, vers où sa trajectoire avait dévié et où les cartes animées de Flight Explorer le présentent deux fois au même endroit avec des altitudes différentes, 31 200 et 35 000 pieds, juste à la frontière entre deux zones de surveillance radar ⁴⁶⁵. Et il ne nous paraît pas impossible de penser que c'est de là que décolla ce que les collègues contrôleurs radars de Danielle O'Brien ont pris pour un avion militaire venu protéger Washington, par sa vitesse, sa manœuvrabilité et la façon dont il tournait ⁴⁶⁶.

Pour ce qui est du vol AA 11, M. Levi a émis ces hypothèses, après calculs. 1) Il se serait écrasé dans le coin désert où son transpondeur s'est éteint. 2) Il aurait continué sa course jusqu'à s'écraser au-dessus des Grands Lacs, à 8h44. C'est en effet à cette heure-là que des avions reçurent un faible signal ELT – émis automatiquement lorsque survient un crash – signal qui ne pouvait pas avoir été émis par erreur par le vol UA 175, comme on le pensait, car il était trop bref ⁴⁶⁷. 3) Le vol AA 11 vira vers New York et vola, invisible, au-dessus du drone qui frappa New York, puis continua sa course vers Washington comme certains contrôleurs de Ronkokoma l'ont d'abord cru selon ce qui fut rapporté par la commission Kean. Vu la distance, signale Frank Levi, il aurait même pu être l'avion qui s'écrasa au Pentagone vers 9h40, ou atterrit à l'aéroport Reagan peu de temps après qu'un autre objet explosa. Mais il n'est pas impossible, à nos yeux, de penser que les contrôleurs aériens aient reçu un faux signal, dans le cadre ou non d'un exercice, grâce au système de simulation URTS, afin de les distraire de ce qui se passait à l'Ouest de Washington.

⁴⁶³ www.usatoday.com/news/nation/2001/09/12/victim-capsule-flight77.htm

⁴⁶⁴ www.cooperativeresearch.org, chronologie, 10h42, citant USA Today, 13/8/01.

⁴⁶⁵ « Plane Swap : Part 3, Flight 77 Goes all the Way to Kansas » <http://the-movement.com/air%20iperative/Flight77.htm>, montrant la carte du *Detroit News* du 16 septembre, www.detnews.com/2001/nation/0109/16/a10-295372.htm.

⁴⁶⁶ « Air Traffic Controllers Recall 9/11 », *ABCnews* du 23 octobre 2002, more.abcnews.go.com/sections/2020/2020/2020_011024_atc_feature.html

⁴⁶⁷ « Plane Swap : Part 1. Flight 11 Goes Sight-Seeing », citant <http://billstclair.com/911timeline/2001/nyt101601b.html>.

Enfin, que s'est-il réellement passé en Pennsylvanie où se serait écrasé le vol UA 93 ? A-t-on intercepté puis abattu un avion qui s'approchait de Washington après 10 heures, même si la presse s'est fait souffler l'idée que les pirates avaient fait exploser une bombe à bord ? Mais que menaçait-il dans l'immédiat ? A-t-on voulu faire exploser un avion avant qu'il n'atterrisse et que l'on se rende compte que les pirates n'étaient pas arabes ? Les pilotes cachés de ce qui n'était peut-être qu'un leurre l'ont-ils fait exploser en plein vol pour éviter que des avions de chasse en approche visuelle ne constatent que l'avion volait sans pilotes ? Des hypothèses ont été formulées quant à l'identité de la doublure du vol UA 93 : il pourrait s'agir du vol UA 91, programmé depuis seulement cinq jours et dont les passagers avaient été déplacés vers le vol UA 93 avant le décollage⁴⁶⁸. Le numéro d'enregistrement n'apparaissant pas dans les archives du B.T.S., on ne peut savoir d'où le vol 91 avait pu venir.

Faits troublants à éclaircir quant à la réaction des responsables aériens.

L'opération des pirates se serait déroulée quasi incognito et quasi parfaitement dans trois cas sur quatre. En revanche, la réaction des responsables civils et militaires aériens suppose un degré d'incompétence aux plus hauts échelons digne du principe de Peter.

Des membres de l'Administration Fédérale de l'Aviation (F.A.A.) auraient donné de mauvaises instructions à leurs employés : ne pas allumer de radio primaire⁴⁶⁹. Ils auraient aussi tardé un bon moment avant d'avertir les militaires du N.M.C.C. et leur auraient donné des informations qui semblent aujourd'hui avoir semé la confusion : le vol AA 11, et non le vol 77, se dirigerait vers le Pentagone...

Qui, parmi les membres de l'Administration Fédérale de l'Aviation (FAA) a dit aux militaires, à 9h21, que le vol AA 11 se dirigeait, de l'Est, vers Washington, tandis qu'un autre aéronef s'approchait dangereusement de la capitale de l'Ouest ? Pourquoi les membres de la commission Kean/Hamilton n'ont-ils pas été en mesure d'identifier cette personne ? Pourquoi a-t-on donné l'ordre à une patrouille aérienne d'aller se positionner entre la capitale et cet avion, à l'Est de Washington ? Et pourquoi exactement les jets alertés se dirigèrent-ils d'abord, contrairement aux ordres, droit vers l'océan⁴⁷⁰ ?

⁴⁶⁸ www.themovement.com/Flight%2093/something_strange_about_flight_9.html.

Jack Grandcolas racontera pour un documentaire que le premier message laissé par sa femme sur son répondeur annonçait qu'elle prendrait un vol plus tôt (« 11 septembre, les révoltés du vol 93 », *TF1*, 12/09/2004, 23h10-00h25.).

⁴⁶⁹ *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, July 2004, pp.39, 41.

⁴⁷⁰ *The 9/11 Commission Report*, pp.26-7.

Par ailleurs, les autorités de la F.A.A. ne veulent visiblement pas qu'il subsiste la moindre trace des communications entre lesdits avions et les tours de contrôle : le *New York Times* ⁴⁷¹ a expliqué qu'un employé de la F.A.A., identifié plus tard comme étant Kevin Delaney, avait méticuleusement détruit les bandes enregistreuses pour des raisons alambiquées.

Un curieux avion cargo C-130 de l'armée fut aperçu par des témoins juste au-dessus ou juste derrière l'avion qui a percuté le Pentagone ⁴⁷². Il fut dit par la suite que l'on avait demandé à cet avion de repérer celui qui se rapprochait de Washington. Par le plus grand des hasards, ce même C-130 se trouvait également le premier à proximité du crash en Pennsylvanie ⁴⁷³, dont il aperçut la fumée à seulement dix-sept miles de distance ⁴⁷⁴. Qui était à bord de cet avion piloté par un certain Steve O'Brien ? Cet avion emportait-il un dispositif de prise de contrôle à distance ? Un dispositif permettant de contrôler plusieurs avions à la fois n'avait-il pas été développé par *System Planning Corporation*, la société qui employait Dov Zakheim avant qu'il ne devienne un membre éminent du Pentagone ? Les pilotes étaient-ils informés à l'avance des manœuvres spéciales prévues ce jour-là ? Rose Panek, la tante du pilote du supposé vol AA 11, John Ogonowski, qui est morte mystérieusement au fond d'un fleuve lors d'un troublant accident de voiture, avait-elle appris quelque chose des activités ou de la mort de son neveu ⁴⁷⁵ ?

La lecture du rapport Kean/Hamilton montre que les réponses des militaires Myers et Eberhart sont évasives. Par ailleurs, comme l'a relevé David Ray Griffin, M. Rumsfeld a donné trois versions de ce qu'il faisait ce matin-là. Cela n'est pas sans accroître la méfiance que l'on pouvait déjà ressentir vis-à-vis de certains militaires, dont on sait qu'ils projetaient dès 1962, une manipulation de taille pour donner un prétexte à l'invasion d'un pays méprisé, Cuba. C'est ce que l'on appelle l'opération Northwoods. Rappel : la technique permettait déjà à l'époque de télécommander depuis le sol un avion militaire. Repeint aux couleurs d'une compagnie aérienne, ce leurre aurait volé sous un avion civil survolant Cuba. Les tours de contrôle n'auraient vu qu'une « ombre radar ». Le pilote de ligne aurait reçu l'ordre d'atterrir dans une base militaire sous un prétexte de sécurité. Et l'on aurait

⁴⁷¹ « Destruction of F.A.A. Tapes », *New York Times*, 6 mai 2004.

⁴⁷² Témoignages rassemblés sur www.the-movement.com/Pentagon.htm citant notamment Kelly Knowles et Keith Wheelhouse (« Horrific Image Still Haunts Sorry Woman Disaster viewed From Arlington », *Daily Press Newport News*, sept. 14, 2001.

⁴⁷³ *The 9/11 Commission Report*, p.30.

⁴⁷⁴ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h36.

⁴⁷⁵ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=345>.

fait exploser la doublure vide au-dessus de l'île⁴⁷⁶. La seule différence, près de quarante ans plus tard, aura été d'éviter de rendre les passagers bavards, soit en les faisant atterrir dans un aéroport civil plutôt que militaire, soit en prévoyant des avions vides de passagers dans le cadre d'un exercice, soit en réservant les sièges à des personnes de confiance dont l'identité aura été dissimulée aux journalistes.

Les mystères de Cleveland

Comme le note Nico Haupt dans son journal à la date du 22 juin 2004 (<http://911skeptics.blogspot.com>), « l'histoire officielle veut que le vol AA 77 ait disparu des radars au-dessus de Cleveland [NDA : plus précisément, dans la zone radar de Cleveland]. Il y a un schéma troublant à analyser : les avions disparaissent vers Cleveland, les avions ont fait des cercles autour de Cleveland, et d'autres avions y ont atterri ». Les autorités ont fini par dissimuler tout cela. Lors d'une conférence de presse, un contrôleur du centre de l'Ohio, Rick Ketell, donna deux informations : 1) un avion avait eu des problèmes, le vol UA 93 – identifié par défaut. 2) la raison de l'évacuation de l'aéroport était qu'un petit avion était passé dans les environs sans se poser – et M. Ketell ne l'identifiait pas. Sur ces entrefaites, un porte-parole de l'Administration Fédérale de l'Aviation clôtura la conférence en disant que « les contrôleurs impliqués ne veulent toujours pas en parler »⁴⁷⁷ ! Comme c'est étrange... La vérité était-elle ailleurs ? Woodybox⁴⁷⁸ a montré depuis qu'un avion venant de Cleveland avait dû atterrir à Toledo, qu'un avion de Delta Airlines avait perdu le contact radio, et que deux avions ayant eu des problèmes, et non un seul, ont atterri à Cleveland à ½ heure d'intervalle, l'un à 10h10, l'autre à 10h45. La plupart des médias n'ont identifié qu'un avion, le vol Delta 1989, parti de Boston. Comme on soupçonnait qu'il avait été détourné par des pirates, l'aéroport fut évacué. Mais tant que l'avion n'était pas identifié, les nouvelles donnaient à la fois un nombre de passagers de l'ordre de la soixantaine et de l'ordre de la double centaine. De plus, les passagers furent interrogés à deux endroits différents. Le FBI aurait donc certainement des choses à révéler. Une hypothèse est que le second avion à avoir atterri, dont on ne voulait pas révéler le nom à la presse, était, comme il avait été mentionné une fois sur une chaîne câblée, le vol UA 93 (d'après WCPO-TV, Cincinnati, 9/11/01, à

⁴⁷⁶ Voir le fac-similé de l'opération Northwoods sur www.nara.gov, ou à la rubrique « 11 September » du site www.propagandamatrix.com, ou à <http://emperors-clothes.com/images/north-i.htm>, ou dans les annexes de *L'effroyable imposture* de Thierry Meyssan, Carnot, 2002, pp.236-243.

⁴⁷⁷ "9/11 Controllers Did Not Immediately ID Flight 93", 14/08/2002, <http://abcnews.go.com/sections/us/DailyNews/homefront020814.html>.

⁴⁷⁸ "The Cleveland Airport Mystery, 200 passengers Got Lost on 9/11", 30 mai 2004. <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=323>.

11h43'57''⁴⁷⁹). Doit-on croire cette dépêche plutôt que les informations de trajectoires et de temps données sur le site d'un organisme semi officiel, Flight Explorer ? Il faut bien admettre que les cartes donnent des indications particulièrement contradictoires, voire aberrantes, au sujet de ce vol. L'une d'elle montre l'avion à quelques miles à l'Ouest du crash à 10h38, alors que ce crash se serait produit, rappelons-le, à 10h03 ou 10h06. Et une animation du même site qui fait partir l'avion à 14h15 (!), puis continuer sa route à 14h09 (!), montre qu'il allait bientôt s'écraser vers 9h34 !⁴⁸⁰. Mais peut-être que ni la dépêche ni les données de Flight Explorer ne correspondent à la réalité. Peut-être que c'est une doublure du vol UA 93 qui a été abattue à Shanksville, et que l'avion qui a atterri tardivement à Cleveland était le cinquième avion fou souvent rapporté à chaud, et qu'on ne sait pas ce qui est arrivé au vol UA 93. Faire correspondre les données cartographiques et les indications chronologiques plus ou moins tardives ou indirectes de certaines communications semble difficile mais renforcerait l'idée qu'un cinquième ou un sixième avion volait dans le sillage des vols Delta 1989 et UA 93⁴⁸¹. A moins que l'on ait volontairement créé la confusion. Par exemple, le vol Delta 1989, qui se révéla, une fois à l'aéroport, sans danger, s'était trop approché du vol UA 93, puis avait focalisé toute l'attention du NEADS et jusqu'à être pris, à 9h48, pour le quatrième avion piraté (et non le cinquième) par le responsable adjoint des communications du NMCC Charles Leidig, qui remplaçait son chef ce matin-là⁴⁸² ? Le Delta a-t-il servi de leurre ? L'avion venu de l'Est dans le sillage du Delta 1989 était-il le vol UA 175 parti, comme lui, de Boston, quelques minutes plus tôt ? L'avion repartant si haut vers le Sud de Cleveland à 41 000 pieds était-il vraiment le vol UA 93 ou sa doublure ? UA 93 aurait-il atterri dans quelque base militaire ? Il est en effet surprenant d'apprendre que ce vol n'a pas été détruit selon les archives de la F.A.A. *aircraft registry inquiry* : son numéro d'enregistrement (*N number*), 591UA, est toujours « valide » ! Par ailleurs, le sceptique Dulce Decorum connaît quelqu'un qui a observé un avion au départ de Chicago avec le numéro de série du vol supposé détruit en Pennsylvanie (28142)⁴⁸³. Une histoire un peu différente est celle de Mr. Friedman, passager régulier de la compagnie United Airlines, qui a noté, sans le remarquer, dans un agenda précis de ses voyages, avoir volé le 10 avril 2003 de Chicago à Los Angeles

⁴⁷⁹ "Plane Lands In Cleveland, Bomb Feared Aboard" : « United Identified the plane as Flight 93 »

(www.wcpo.com/specials/2001/americaattacked/news-local/story14.html).

⁴⁸⁰ Voir www.avweb.com/other/911flightexplorer.html, ainsi que les commentaires de Brad M. sur <http://physics911.org/net/modules/weblog>.

⁴⁸¹ Woodybox, « The Secret Hijacking », août 2004, <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=685>.

⁴⁸² John Doe II, "The Delta 1989 Timeline", <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=1008>.

⁴⁸³ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article.php?storyid=193>.

dans un avion portant le même numéro d'enregistrement que le vol UA 93 le 11 septembre (N591UA)⁴⁸⁴. Ce numéro est normalement bien visible à l'arrière de l'appareil, mais comme les archives du B.T.S. ont conservé, pour ce jour-là, le départ d'un avion avec le numéro N594UA, on peut penser que Mr. Friedman a tout simplement mal vu et que ses notes sont erronées.

Quelle était donc la doublure du vol UA 93 ? Peut-être le vol UA 91 qui était programmé pour partir de Newark à San Francisco à 9h20, et dont des passagers furent transférés sur le vol UA 93 programmé à 8h01. Un témoignage sans doute sincère indique comme raison du transfert le fait qu'un steward – non un pilote ! – avait aperçu un défaut sur le pare-brise⁴⁸⁵. Et la chronologie permettrait qu'il soit parti vide à l'heure prévue pour s'écraser en Pennsylvanie vers 10h03. L'étonnant, avec ces deux vols, est qu'ils n'apparaissent qu'à partir du 5 septembre dans les archives du *Bureau of Transportations* (www.bts.gov, *Airline On-Time Statistics Searchable Database*). Des pirates, au moment où ils avaient programmé leur coup pouvaient-ils connaître l'existence de ce nouveau vol ? Ces vols étaient-ils réservés depuis une semaine pour des passagers sélectionnés par le gouvernement, en prévision d'un exercice militaire ? Autre étrangeté, il est impossible de connaître le numéro N d'enregistrement ou de queue du vol UA 91 pour le 11 septembre, alors qu'il était indiqué les jours précédents (les numéros de queue sont, presque toujours différents ce qui est normal). Il est donc impossible de retrouver, via le numéro d'enregistrement, l'aéroport de provenance de cet avion le jour même ou les jours précédents. Peut-être était-il entreposé à Newark depuis longtemps, en attendant que l'Administration Fédérale de l'Aviation (F.A.A.) se décide à lui faire faire des exercices ou des tests ? Peut-être était-il venu de l'étranger ? Il a été remarqué que, plus tard, le n° de vol UA 91 transitait parfois par Tel Aviv.

Des théories ont été émises pour comprendre comment le vol UA 93 aurait fini par recevoir deux cents passagers (à supposer que cette information fût exacte). L'avion se serait envolé de Newark (New York) avec à son bord ses quarante-cinq passagers. Il aurait ensuite recueilli les quatre-vingt douze et soixante-cinq passagers venus de Boston à Newark respectivement dans les vols AA11 et UA 175. Ce dernier, parti avec seize minutes de retard à 8h14, aurait peut-être même déjà transporté les passagers du vol AA11, qui, selon les statistiques du Bureau des Transports (B.T.S.) et certaines recherches fondées sur des témoignages, n'a pas décollé ce jour-là. Certes, il ne semble a priori pas possible qu'un avion

⁴⁸⁴ <http://friedmanfamily.org/ua2003> ou <http://ua2003.friedmanfamily.org>.

⁴⁸⁵ www.themovement.com/Flight%2093/something_strange_about_flight_9.html.

Jack Grandcolas racontera pour un documentaire que le premier message laissé par sa femme sur son répondeur annonçait qu'elle prendrait un vol plus tôt (« 11 septembre, les révoltés du vol 93 », *TF1*, 12/09/2004, 23h10-00h25.).

parti de Boston Logan à 8h14 parvienne à Newark en moins d'une heure, et donc que les passagers du vol 175 aient eu le temps d'embarquer dans le vol UA 93 parti de Newark à 8h42 selon la presse. D'autant que d'après les statistiques officielles du B.T.S., qui semblent fiables sur ce point, le vol UA 93 est parti à 8h01. Et si les passagers avaient finalement embarqué à bord du vol UA 91, parti à 9h20 ? Dans ce cas, c'est le vol UA 91 qui aurait atterri à Cleveland. Toutefois, l'hypothèse d'un transfert sur le vol UA 93 ne peut être totalement rejetée s'il s'est effectué plus tard sur un aéroport de transit. Le prétendu décollage à 8h42 au lieu de 8h01 comme programmé et enregistré dans les archives, qu'aucun témoignage venu des nombreux appels téléphoniques depuis ce vol ne vient d'ailleurs corroborer, aura donc servi à dissimuler le fait que l'appareil s'était, en réalité, arrêté en route, aussi bien qu'à accréditer la thèse que les passagers avaient eu le temps d'être au courant des catastrophes de New York avant de se battre avec les pirates, entraînant ainsi la chute de l'appareil. La vérité aurait donc été que l'avion était parti de Newark à 8h01, qu'il s'était arrêté pendant une heure quelque part, et était parvenu à Cleveland 10h45. Ceci correspondrait à la durée de vol nécessaire entre ces deux destinations, qui n'est normalement que d'une heure et quarante minutes.

Divers noms ont été donnés pour l'hypothétique aéroport de transit. Dans *Operation Pearl* (<http://physics911.org>), A.K. Dewdney a proposé que les différents avions auraient reçu l'ordre d'atterrir à Harrisburg en prétextant un problème technique, après avoir éteint leurs transpondeurs, afin de ne pas les faire apparaître sous leurs vrais numéros. Le choix est judicieux à plus d'un titre : 1) les trajectoires montrent que peu avant d'être détournés de leur route, deux avions au moins se dirigeaient droit vers cette région. 2) Des calculs prenant en compte la distance et la vitesse des avions à partir du moment où ils ont été détournés de leur route habituelle parviennent à les faire atterrir entre 8h53 et 9h09. Considérant que le vol UA 93 est parti à 8h42, M. Dewdney le faisait atterrir à 9h07. En prenant en compte le temps normalement parcouru entre les divers aéroports (à partir de sites de réservation de billets d'avion et d'une carte des Etats-Unis), nous avons abouti à une seconde chronologie : parti à 8h01, le vol UA 93 serait arrivé à Harrisburg vers 8h40. Le vol UA 175, parti à 8h14, s'y serait arrêté aux alentours de 9h. Les passagers auraient alors embarqué dans un vol qui aurait décollé au plus tard à 9h25 ou 9h26 (moment où un ordre général de la F.A.A. fut donné de ne faire décoller aucun avion⁴⁸⁶), et qui se serait signalé aux tours de contrôle de la zone de Cleveland à 9h26⁴⁸⁷. Un premier scénario peut être que le vol 93, rempli de passagers, ait été détruit après que des pirates aient été embarqués à bord faire leur numéro, incitant les

⁴⁸⁶ *The 9/11 Commission Report*, p.25. « The Day the F.A.A. stopped the world », <http://time.com/nation/article/0,8599,174912,00.html>,

14/09/2001. www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h26.

⁴⁸⁷ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h26.

passagers à appeler leurs proches. Un deuxième que le véritable vol 93 a atterri à Cleveland à 10h45, et que c'est un avion de substitution vide de passagers – comme le vol UA 91 annulé ce matin-là – qui aurait été abattu en vol à 10h06. Ceci expliquerait plusieurs choses : 1) pourquoi il n'a pas été retrouvé de corps aux alentours du crash principal de l'avion près de Shanksville (on ne parle de « restes humains » qu'à huit miles...⁴⁸⁸ – des vêtements mis au préalable dans l'avion télécommandé ?). 2) pourquoi le numéro N du vol 93 (591UA) est toujours « valide » selon la base de données F.A.A. *aircraft registry inquiry*. 3) pourquoi l'enregistreur de vol du 93 ne fournit prétendument pas de données (parce qu'on ne veut les rendre publiques). Et 4) pourquoi la chaîne locale WCPO a annoncé que le vol UA 93 avait atterri à Cleveland.

Une hypothèse plus simple sur la présence de deux cents passagers sur le vol UA 93 est qu'il aurait accueilli tous les passagers du vol UA 91 qui avait eu un problème technique de dernière minute, également en partance pour San Francisco depuis Newark. Cela est possible mais il faudrait connaître le nombre de ces passagers⁴⁸⁹.

En tout les cas, il est bien attesté par les tours de contrôle civiles que le vol UA 93 s'est approché de très près de Cleveland. Et que deux cents passagers furent interrogés dans un centre de la NASA de cet aéroport. Le message laissé par la passagère Lauren Grandcolas sur le répondeur de son domicile, évoquant un simple « petit problème » correspondrait aussi à l'hypothèse d'un atterrissage commandé par les autorités (suite, par exemple, à un petit défaut). Que sont donc devenus les passagers du vol UA 93 ? Nous a-t-on vraiment donné l'identité réelle de tous ces passagers ?

Puisqu'on n'a pas voulu tout nous dire sur Cleveland, peut-on imaginer que l'avion d'une soixantaine de passagers qui avait des problèmes, le supposé Delta 1989, dont le transpondeur n'avait d'ailleurs jamais été coupé selon la commission Kean, pourrait être en fait l'AA 77, qui serait parti de Washington avec à son bord soixante quatre passagers ? La presse avait en effet rapporté que l'AA 77 avait provisoirement mis le cap droit vers le Nord avant de retourner vers le Sud et l'Ouest⁴⁹⁰, et, à voir les différentes représentations cartographiques de sa trajectoire, qui montrent une trajectoire en dent de molaire, l'avion se rapprochait indéniablement de Cleveland. Peut-être aussi que l'avion de substitution, parti de Washington vide, a cherché à éviter, en effectuant une boucle, la route d'un avion de chasse. Dans ces deux hypothèses, il n'aura donc pas été nécessaire de faire atterrir le vol 77 à Harrisburg. Et donc, le vol UA 93 aura pu s'envoler de Newark vers Cleveland rempli d'un peu moins de deux cents passagers.

⁴⁸⁸ <http://post-gazette.com/headlines/20010913somersetp3.asp> ou www.flight93crash.com/flight93_secondary_debris_field.html#2nd.

⁴⁸⁹ www.themovement.com/Flight%2093/something_strange_about_flight_9.html.

⁴⁹⁰ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 8h46'26''.

Par quel prétexte aurait-on fait atterrir les avions à Harrisburg ? Parce que des avions incontrôlés auraient erré dans les environs ? Parce que leurs transpondeurs auront été coupés magnétiquement et que la sécurité exigeait qu'ils atterrissent immédiatement ? Des jets les ont-ils guidé vers ces aéroports, peut-être dans le cadre d'un exercice ? Parce qu'on aura demandé aux pilotes de tester des systèmes anti-détournement dirigés par le système spatial national ? On en restera sans doute là au stade de l'hypothèse, mais de l'hypothèse renforcée par le fait qu'un fonctionnaire de l'Administration Fédérale de l'Aviation, Kevin Delaney, aurait méticuleusement découpé en lamelles six enregistrements de conversation entre les pilotes et les tours de contrôle, et qu'entre 2001 et 2003, des archives d'agences fédérales ont été « régulièrement détruites »⁴⁹¹. Cette révélation diffusée par les membres de la commission nationale d'enquête servira en tout cas à dissuader les éventuels curieux de demander ces enregistrements au FBI, qui les avait en partie puisque selon le *New Delhi Indian Express* du 17/10/2001, celui-ci avait déjà confisqué les conversations des tours de contrôle avec le supposé vol 93⁴⁹²...

Les événements de Cleveland font penser au projet d'opération Northwoods de 1962, où des militaires états-uniens entendaient remplacer en plein vol un avion de ligne par une doublure commandée à distance, et ordonner au pilote du premier avion de se poser sur une base militaire pour raisons de sécurité tandis que la doublure était explosée en vol au-dessus de Cuba⁴⁹³. Sur cette gamme, il est possible d'élaborer d'autres scénarios de doublures autour du 11 septembre : deux doublures peintes aux couleurs d'American Airlines ont pu partir d'aéroports civils à la place même des avions AA 11 et AA 77, non programmés à l'avance. Ont-ils aussi pu partir plus discrètement du fait même qu'ils n'étaient pas programmés ? Donc deux ou quatre doublures partirent de bases militaires. Deux d'entre elles furent envoyées contre les deux tours, une autre sur le Pentagone, et une dernière fut détruite ou abattue en plein vol. L'administration états-unienne n'aura donc tué aucun passager sur le coup. Les journalistes n'auront simplement pas encore eu la curiosité de rechercher la trace des passagers débarqués à Cleveland.

⁴⁹¹ <http://inn.globalfreepress.com/modules/news/article/php?storyid=148>.

« Destruction of F.A.A. Tapes », *New York Times*, 6 mai 2004. *A Citizens' Critique : The 9/11 Commission Process*, p.21 (www.911citizenswatch.org). La même page montre que le FBI a fait détruire des échantillons de l'anthrax qui avait terrifié les Etats-Unis en octobre 2001, empêchant ainsi de retrouver la piste du laboratoire où il avait été concocté...

⁴⁹² Tom Flocco, "9/11 Lawyers Seek Black-Box Data on Saudi Hijackers", http://web.archive.org/web/20030623193324/http://tomflocco.com/Lawyers_seek_black_boxes.htm.

⁴⁹³ www.gwu.edu/~nsarchiv/news/20010430.

Faits troublants à éclaircir quant au sort des passagers

Que penser alors des listes des passagers qui ont été publiées ? Y a-t-il eu de véritables passagers au début des opérations et combien étaient-ils exactement ? Peut-être plus de deux cents, mais peut-être moins, puisque, à l'origine, seuls les vols UA 93 et UA 175 étaient programmés ce jour-là. Le vol AA 11 devait-il servir à un exercice et le vol 77 était-il réservé entièrement pour le premier ministre australien et son équipe ? Une hypothèse très vraisemblable est que les passagers réguliers des vols 77 et 11 furent transférés sur d'autres vols. Il est des traces que des passagers habituels du vol AA 11 furent transférés ailleurs. Et des noms de passagers du vol AA 11 ont été retrouvés dans la liste des passagers du vol UA 175. Et comme le vol 175 aurait envoyé des codes différents, il n'est pas exclu qu'il ait été remplacé en vol. A-t-il atterri dans quelque aéroport relais (Harrisburg) d'où ses passagers auraient rejoint ceux du vol 93 qui semble avoir atterri avec deux cents passagers à Cleveland au lieu quatre-vingt quinze au départ. N'est-il pas troublant de constater que le numéro N d'enregistrement du vol 93 (N593UA) est toujours valide, signe que l'engin n'aurait pas été détruit ? Que sont donc devenus ses passagers après avoir été pris en main par le FBI au centre de la NASA de l'aéroport ? Impossible, pour l'heure, de le retracer au cas par cas, d'autant que certains noms de passagers semblent fictifs, et que le FBI est resté, contrairement au Pentagone, un mur impénétrable. Des agents les ont-ils rassurés sur ce qui leur était arrivé, avant de les renvoyer chez eux ? A-t-on modifié les listes de passagers pour que personne ne puisse les retrouver et recueillir leur récit ? N'est-ce pas parce que l'avion abattu en Pennsylvanie était un leurre vide qu'on ne nous a pas montré d'images du crash de près et qu'on ne retrouva pas, à proximité de l'épave principale, de débris humains en chair et en os ?

Quelles pistes envisager ?

Malgré la publication, en juillet 2004, du rapport de la commission Kean/Hamilton, intitulé *The 9/11 Commission Report*, le scénario officiel reste définitivement rempli de zones d'ombre. D'autres scénarios permettraient de comprendre plus clairement la réussite extraordinaire de l'opération du 11-septembre. Mais il ne nous paraît pas possible, en l'état actuel, d'avoir le fin mot de l'affaire. Seules de futures révélations provenant des personnes mises dans le secret du complot, pour peu qu'elles s'accordent avec les autres éléments du dossier que nous voulions présenter, permettront de déterminer avec précision une partie au moins de l'explication. En l'état actuel, quatre scénarios suivants nous paraissent être envisageables. Le premier tente de donner plus de cohérence à l'hypothèse d'une opération islamiste. Les deux suivants explorent une action combinée de pirates (quels qu'ils soient) et de militaires. Le quatrième envisage une opération entièrement prise en main par des militaires, et ne nécessite pas la

présence de pirates à bord, à moins d'avoir voulu s'en servir comme pigeons, pantins, ou acteurs d'un exercice impliquant des pirates.

1) Des pirates de l'air ont piloté des avions non encore identifiés avec certitude, après avoir bénéficié de formations de pilotage solides et de complicités pour surmonter les systèmes de sécurité au dernier moment.

2) Des avions ont été pilotés à distance dans le cadre d'un test anti-détournement après que les pilotes aient transféré les commandes et aient été empêchés de les reprendre.

3) Des avions furent détournés jusqu'à leurs cibles par des experts en aviation probablement sans doute pas membres d' « Al Qaïda » car mis dans le secret que des exercices militaires viendraient brouiller les systèmes de défense aériens.

4) Des avions furent, à un moment donné, pilotés par des militaires qui simulèrent un détournement. Soit les militaires pilotèrent à distance les avions depuis les aéroports de départ nommés dans la version officielle jusqu'aux lieux des crashes, et rendirent ces appareils invisibles tout en volant à côté pour simuler une prise d'otages. Soit les avions initialement prévus furent remplacés, en vol et après extinction des transpondeurs, par des doublures vides et pilotées à distance par des militaires. Il se peut que cette opération ait eu lieu sur fond d'exercice militaire, mais cela n'était pas nécessaire. Gardons en vue que les informations sur les exercices ont été volontairement diffusées par les autorités (l'information sur celui du N.R.O. vient curieusement de la CIA...), peut-être pour renforcer l'idée que des pirates islamistes avaient détourné les avions, à un moment propice, et pour effacer des mémoires le scénario d'une substitution d'avions à la manière du projet d'opération Northwoods qui, non seulement, ruine la thèse islamiste mais permet aussi de comprendre pourquoi les avions supersoniques ne savaient pas où se diriger. Rappelons une partie de ce que prévoyait cette Opération Northwoods envisagée en 1962 pour donner un prétexte à l'invasion de Cuba : repeint aux couleurs d'une compagnie aérienne, un leurre aurait volé sous un avion civil survolant Cuba (la technique permettait dès cette époque de télécommander un avion militaire à distance...). Les tours de contrôle n'auraient vu qu'une « ombre radar ». Le pilote de ligne aurait reçu l'ordre d'atterrir dans une base militaire sous un prétexte de sécurité, et l'on aurait fait exploser la doublure vide au-dessus de l'île⁴⁹⁴. La seule différence, près de quarante ans plus tard, aura été d'éviter de rendre les passagers bavards, soit en les faisant atterrir dans un aéroport civil plutôt que militaire, soit en prévoyant dès le départ des avions vides de passagers dans le cadre d'un exercice, soit en réservant les sièges à des personnes de confiance dont l'identité aura été dissimulée aux journalistes.

⁴⁹⁴ Voir le fac-similé de l'opération Northwoods sur www.nara.gov, ou à la rubrique « 11 September » du site www.propagandamatrix.com, ou à <http://emperors-clothes.com/images/north-i.htm>, ou dans les annexes de *L'effroyable imposture* de Thierry Meyssan, Carnot, 2002, pp.236-243.

L'hypothèse selon laquelle les avions ont été transformés et pilotés dès le départ par des militaires ou ont atterri quelque part avant d'être remplacés par d'autres avions permettrait de comprendre un peu mieux la faillite complète du système de sécurité, c'est-à-dire l'absence de la moindre interception par des jets lancés à leur poursuite. Mais peut-être que la faillite n'était pas aussi complète qu'on ait voulu nous le faire croire ? Peut-être a-t-on caché le fait que les avions avaient été normalement interceptés, mais pas abattus, afin de couvrir les faits suivants :

- Les militaires du NORAD accompagnaient bien les avions pour s'assurer que les pirates parviendraient là où ils le souhaitent, mais ont attendu en vain des ordres de destruction. En effet, de hauts responsables de la défense (Donald Rumsfeld, Ralph Eberhart, Montague Winfield), censés transférer la demande et l'autorisation d'abattre des avions, étaient curieusement occupés à faire autre chose que leur travail habituel (on pourrait dire AWOL ou *No Show at Duty* en états-unien), puisque leur emploi du temps et leur comportement, ce jour-là, tiennent de l'énigme ou de l'aberration (le plus invraisemblable étant d'imaginer M. Rumsfeld perdre calmement son temps à transporter des blessés à l'extérieur du Pentagone).
- Les pilotes d'élite lancés à la poursuite des avions ont refusé de les abattre remplis de passagers au-dessus de New York ou de Washington, avec le risque de voir leur épave mettre en danger la vie des citoyens. Ils ont peut-être aussi refusé parce qu'on leur avait dit que leur sortie ferait partie d'un exercice et qu'ils n'étaient pas prêts à imaginer l'impensable réalité. Après coup, ces pilotes sentimentaux ne pouvaient plus avouer avoir été à l'origine de l'effondrement effroyable des tours jumelles. Toutefois, on ne voit pas très bien ce qui aurait empêché de tout leur mettre sur le dos, comme avec les lampistes mis en cause après Pearl Harbor.

Ces dernières hypothèses supposeraient un degré de dissimulation important car elles signifieraient que tous les membres de l'administration aérienne et de l'armée de l'air mentent sur leurs manquements, et que les nombreuses traces documentées et enregistrées de confusion ou d'incompétence de la part de la F.A.A. et du NORAD sont des faux. Ceci serait fort surprenant. Il nous paraît plus crédible de supposer que la situation à laquelle furent confrontés ces responsables était totalement imprévisible ou ingérable parce qu'elle n'avait rien à voir avec le scénario officiel. De futures enquêtes permettront peut-être de débusquer des preuves définitives de l'un ou l'autre des scénarios que nous venons de présenter et dont la validité ne repose actuellement que sur une accumulation de traces qu'il faudrait évaluer.

Une explication cohérente devra également comprendre le point de vue des conspirateurs. Si ceux-ci étaient des responsables de l'armée ou des assoiffés de guerre pour le pétrole, pourquoi estimaient-ils par exemple nécessaire d'attaquer New York et Washington ? Les réponses semblent simples. Même s'il était prévu dès le départ de faire s'effondrer les tours jumelles, une ou des frappes sur Washington, symbole du pouvoir fédéral, aurait eu pour objectif de décupler la réaction politique et de légitimer plusieurs guerres. Par ailleurs, des attaques aériennes dispersées entraîneraient inévitablement une forte augmentation du budget de la surveillance spatiale et de la défense aérienne. Toutefois, la décision de provoquer l'effondrement des tours jumelles, pour peu qu'il n'était pas accidentel, peut très bien n'avoir été prise que par les propriétaires après qu'ils eussent réalisé que ces tours seraient un handicap économique, puisqu'il semble maintenant avéré qu'un des propriétaires du complexe, Larry Silverstein a décidé, sans raisons convaincantes, de provoquer la démolition de la tour n°7. Dans le cas où seuls des crashes étaient programmés, les faucons auraient eu besoin de plusieurs frappes sur des objectifs symboliques pour que les attaques ressemblent à une déclaration de guerre.

CONCLUSION

Il ne fait aucun doute qu'il y a, dans l'affaire du 11-septembre, volonté de camoufler des choses à l'opinion états-unienne et à la communauté internationale. Le gouvernement a montré très tôt qu'il n'avait que faire de dévoiler la vérité et a infailliblement bloqué les enquêtes pour des raisons politiques ou financières et consacré tous ses efforts à assouvir ses ambitions mercantiles en exacerbant les désirs de vengeance de ses concitoyens et de ses petits soldats. Les pièces manquantes au puzzle du 11-septembre et les tentatives délibérées du pouvoir en place ou de certains fonctionnaires de l'administration aérienne (F.A.A.) d'éliminer des preuves matérielles cruciales pour mieux faire régner l'opacité, sont trop nombreuses pour être le fruit du hasard. Comment expliquer par ailleurs que personne n'a été renvoyé ? Tout le monde a-t-il été affreusement incompetent, et tout le monde protège-t-il tout le monde ? Cela paraît court car seul un certain degré de complicité encore non élucidé permet de comprendre comment des équipes terroristes – si elles ont joué le moindre rôle – ont pu pénétrer dans des cockpits sans que les membres de l'équipage ou les pilotes n'aient eu ni les moyens de se défendre, ni le temps d'actionner le moindre signal de détresse. Les pirates n'ayant pas pu paralyser à eux seuls les systèmes de défense, une trahison haut placée est la meilleure explication au fait que trois avions ont pu parfaitement atteindre leur cible sans avoir été ni interceptés ni abattus selon les procédures en vigueur. A moins que ces avions n'étaient pas ceux dont on nous a parlé, que leurs trajectoires si incongrues n'étaient pas celles qu'on nous a dessinées, et qu'il s'agissait d'autres avions venus d'on ne sait où. Nous savons grâce aux données d'archives du B.T.S. et de la F.A.A. qu'il n'est pas sûr que les avions désignés dans le scénario officiel aient été détruits le jour même et que certains d'entre eux aient décollé avec des passagers. Il est par ailleurs des phénomènes radar, des déclarations de contrôleurs, et des dépêches de presse qui incitent à croire qu'ils ont été dirigés vers le sol avant d'atteindre leurs cibles prétendues. Il semble donc plutôt que l'opération a été organisée de manière à ce que nul ne puisse être capable de l'empêcher, grâce, notamment, à des substitutions d'avions à la manière du projet de l'opération Northwoods, et/ou grâce à des leurres envoyés dans le ciel et sur des écrans radars dans le cadre de simulations ou d'exercices militaires (*wargames*). Dans ce cadre, renvoyer des gens les aurait fait parler. Les révoqués auraient relevé les traces d'une possible transformation ou substitution d'avions ou souligné la diversion qu'avait constituée tel ou tel exercice.

Le débat entamé sur ce qui a endommagé le Pentagone a certes permis de réveiller l'opinion mais a fini par s'embourber à cause du manque d'informations délivrées par les autorités, du caractère délibérément tordu de l'attaque ou de pistes douteuses probablement lancées par le pouvoir états-unien lui-même. La discussion sur les mystères du Pentagone a permis de surmonter plusieurs difficultés en supposant que l'opération avait été menée de manière à piéger les sceptiques, par exemple en faisant exploser les ailes et l'aileron arrière de l'avion juste avant le choc. Ce débat ne parvient donc pas, selon nous, à éliminer la possibilité qu'un avion de ligne ait frappé le Pentagone, la question étant de savoir lequel (Boeing 737, 747, 767 ou 757), même s'il n'était sans doute pas piloté par le supposé Hani Hanjour – incapable de conduire un avion biplace en août 2001 selon son instructeur, et donc d'effectuer, au-dessus de Washington, cette descente parfaite (*smooth* ⁴⁹⁵) en un virage de 330° ⁴⁹⁶, puis de faire faufiler un Boeing à basse altitude entre des bâtiments et des antennes avant d'atteindre la partie du Pentagone qui était la moins peuplée du complexe. Quoi qu'il en soit, il serait dommageable que l'attention du public soit détournée d'autres failles abyssales d'un scénario officiel de plus en plus incroyable, que nous souhaitons énumérer rapidement ici :

- le fait qu'aucun pilote n'ait eu le temps de donner l'alerte au sujet d'un détournement, par appel radio ou en activant un code sur le transpondeur.
- l'absence précise de données fournies par deux boîtes noires. Le fait que les autres boîtes auraient disparu ou auraient fondu, chose incroyable qui commence à être contestée par deux secouristes, Mike Bellone et Nicholas DeMasi.
- la destruction méticuleuse, opérée par Kevin Delaney, des enregistrements de conversations entre les tours de contrôle et les pilotes ou kamikazes supposés.
- la disparition des images filmées autour du Pentagone par les caméras de l'hôtel Sheraton, du *Virginia Department of Transportation*, et de la station essence CITGO de Jose Velasquez, emportées par le FBI, dans ce dernier cas, « dans les minutes qui ont suivi ⁴⁹⁷ » le crash de 9h38.
- l'inefficacité des batteries de missile qui défendent le Pentagone et de celles qui défendent la Maison Blanche.
- l'absence simultanée, à leur poste, de MM. Rumsfeld, Eberhart, Winfield et Myers.

⁴⁹⁵ Bob Orr, "Primary Target", 21/9/2001,

www.cbsnews.com/stories/2001/09/11/national/main310721.shtml.

⁴⁹⁶ <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>. *The 9/11 Commission Report*, Chapter 1, p.9.

⁴⁹⁷ http://news.nationalgeographic.com/news/2001/12/1211_wirepentagon.html.

- le retard de l'évacuation générale de la Maison Blanche (9h45), du Capitole (9h47), du département d'Etat ou du Pentagone, alors même que le vice président Dick Cheney et la conseillère pour la Sécurité Nationale Condoleezza Rice auraient été conduits en lieux sûrs au sous-sol de la Maison Blanche à 9h03, heure du second crash à New York, et alors que l'Administration Fédérale de l'Aviation (F.A.A.) avait prévenu de l'approche d'un avion à 9h24 ⁴⁹⁸.
- l'échec pitoyable des forces de défense aériennes pour intercepter des avions qui se seraient écartés de leur trajectoire vingt à quarante minutes avant leur crash supposé. La dernière excuse avancée pour en rendre compte étant que les premiers avions de chasse furent envoyés de bases éloignées au lieu de bases plus proches comme McGuire, Pomona et Andrews, mais même cette excuse semble supposer des vitesses de vol incroyablement lentes.
- les descriptions de plus en plus curieuses de l'incompétence des contrôleurs aériens.
- la trajectoire fort étrange des avions. Le fait que les vols 93 et 175 descendirent près de l'aéroport Stewart International ⁴⁹⁹. Le fait que l'UA 93 s'était approché de Cleveland et y aurait même atterri selon WCPO.
- le fait que le seul avion qui ne menaçait personne dans l'immédiat, le vol UA 93, et aurait pu être repris par les passagers, avec les pirates capturés, a été vraisemblablement abattu par un jet blanc.
- les doutes sur l'identité réelle des pirates, par ailleurs souvent surveillés sous leurs probables noms d'emprunt et formés dans des centres de l'US Air Force et des écoles d'aviation liées à la CIA.
- les doutes sur l'identité réelle de certains passagers.
- l'incongruité de maints récits de passagers.
- l'impossibilité matérielle que tant d'appels téléphoniques aient pu être donnés depuis les avions à la hauteur où ils sont supposés avoir volé et durant la durée qui est rapportée (à moins que les avions aient atterri avant leurs crashes supposés).
- la coïncidence exceptionnelle contenue dans les archives en ligne dites *Airline On-Time Statistics Searchable Database* du *Bureau of Transportation* (B.T.S.) voulant que deux des avions du scénario officiel, les vols AA 11 et AA 77, n'étaient pas programmés au départ ce jour-là.

⁴⁹⁸ www.cooperativeresearch.org, chronologie du 11/9/2001, 9h03, 9h45, 9h47.

⁴⁹⁹ Albert McKeon "FAA workers says hijacked jettiners [sic] almost collided before striking World Trade Center", article notamment cité et copié en cache par Frank Levi dans « Operation 9-11 : Find the Rendezvous Point », 7 août 2003, <http://the-movement.com>.

Le fait que cette information n'apparaisse plus sur cette base depuis septembre/octobre 2004, mais qu'il reste néanmoins indiqué qu'ils n'ont pas réellement décollé, aucune heure de décollage n'y étant inscrite. Ces avions ont-ils donc décollé sans passagers, peut-être dans le cadre d'un exercice militaire ?

- le fait que ces deux avions n'ont été déclarés détruits à l'administration aérienne (F.A.A.) qu'en janvier 2002, ce qui est en contradiction avec les procédures habituelles. Ont-ils été détruits après le 11 septembre ? La compagnie American Airlines a-t-elle fait une fausse déclaration à la F.A.A. ?
- l'impossibilité de retrouver dans les statistiques archivées du <http://bts.gov>, un précédent vol du Boeing supposé s'être écrasé au Pentagone, et dont le numéro d'enregistrement aurait été N644AA (selon <http://www.N.T.S.B.gov>, <http://airdisaster.com>, ou www.airliners.net/search/photo.search?regsearch=N644AA&distinct_entry). Du reste, aucun avion n'est arrivé à l'aéroport de Washington Dulles avec ce numéro d'enregistrement les jours précédant le 11 septembre, alors qu'il est possible de retracer l'arrivée des trois autres avions dits impliqués, à l'aéroport d'où ils seraient partis le 11 septembre (Boston et Newark).
- la validité actuelle des numéros d'enregistrement (*registration number*, *tail number* ou *N number*) ayant appartenu à deux des avions prétendument détruits (faire une recherche sur le site de la F.A.A. *aircraft registry inquiry* avec les *N numbers* 591UA pour UA 93, et 612UA pour UA 175).
- l'absence de rapport du National Transportation Safety Board (N.T.S.B.) au sujet des quatre crash, alors qu'il existe un rapport de trente-cinq pages de cet organisme réputé sérieux sur un accident de jet survenu en octobre 1999 avec à son bord une demi-douzaine de passagers dont le golfeur Payne Stewart⁵⁰⁰. Pour expliquer la chose, de manière étonnamment lapidaire, le site <http://N.T.S.B.gov> n'invoque pas l'absence de boîtes noires – puisqu'il est au moins resté l'enregistreur de voix du cockpit du vol UA 93, comme lors du crash avec Payne Stewart – mais le fait que le FBI enquête encore. En fait, des avocats ont découvert que le FBI, le Département « de la Justice » et même le Congrès empêchent le N.T.S.B. d'examiner les données des boîtes,

⁵⁰⁰ *Aircraft Accident Brief, Accident n° DCA00MA005*, www.N.T.S.B.gov/Publictn/2000AAB0001.pdf.

malgré les souhaits des familles ⁵⁰¹. Cela atteint des proportions politiques étonnantes...

- l'étrangeté des récits conventionnels qui tentaient de voir un accident dans l'effondrement de la tour n°7 du World Trade Center, près de sept heures après l'effondrement des deux premières tours. La déclaration d'un des propriétaires du complexe entier du WTC, Larry Silverstein, prononçant le mot *pull*, peu médiatisée, semble toutefois être une reconnaissance discrète de la démolition contrôlée de cette tour.
- les nombreux mystères sur ce qui a provoqué l'effondrement des tours jumelles, et l'absence de plans détaillés de ces tours.
- l'absence d'explications claires aux explosions secondaires qui se sont produites à New York et au Pentagone, dont certaines furent enregistrées par des relevés sismiques.
- l'évacuation des débris en acier des tours vers des pays lointains avant qu'une enquête véritable n'ait pu être menée, et la mise au secret des débris de ce qui a frappé le Pentagone. N'est-ce pas précisément ce à quoi l'on s'attendrait de la part d'autorités qui auraient l'intention de dissimuler la trace de l'utilisation d'explosifs à New York et de faire obstacle à l'identification possible des engins impliqués dans les attaques ?

~~~~~

---

<sup>501</sup> Tom Flocco, "9/11 Lawyers Seek Black-Box Data on Saudi Hijackers", 27/11/2002, [http://web.archive.org/web/20030623193324/http://tomflocco.com/Lawyers\\_seek\\_black\\_boxes.htm](http://web.archive.org/web/20030623193324/http://tomflocco.com/Lawyers_seek_black_boxes.htm).



## LEXIQUE

Al Qaïda (« la base ») : surnom occidental. Le cercle restreint entourant Oussama Ben Laden ne signe ses déclarations que du nom d'Armée Islamique pour la Libération des Lieux Saints voire, si l'on en croit quelques analystes tendancieux, du nom de Front Islamique Mondial pour le Djihad contre les Juifs et les Croisés<sup>502</sup>. Certains textes islamistes qui faisaient référence à une « base », entendaient par là la base de données des déclarations de l'Organisation de la Conférence Islamique (OCI) créée en 1969<sup>503</sup>. Il y a débat pour savoir si ce groupe d'activistes régional séoudien-yéménite a essaimé pour devenir une organisation internationale appelée « Al Qaïda ».

C.I.A. : Central Intelligence Agency, agence centrale du renseignement.

D.E.A. : Drug Enforcement Administration, administration de lutte anti-drogues.

F.B.I. : Federal Bureau of Investigation, bureau fédéral d'investigation.

F.E.M.A. : Federal Emergency Management Agency, agence fédérale de gestion des catastrophes, dirigée depuis le mois de février 2001 par M. Joe Allbaugh, un proche conseiller politique du président G. Bush.

F.A.A. : Federal Aviation Administration, Administration Fédérale de l'Aviation.

Ground Zero : se réfère au cœur détruit de New York. L'expression, issue du vocabulaire militaire, désigne à l'origine le centre d'une explosion nucléaire. Les employés du Pentagone évoquent également ainsi leur lieu de travail au sens où il serait la première cible d'une attaque nucléaire contre les Etats-Unis. Un snack bar y porte même ce nom dans la cour centrale du bâtiment à cinq « anneaux »<sup>504</sup>. Ce qui n'est pas sans illustrer le degré de vigilance qui devrait normalement être à l'œuvre dans ces quartiers généraux de l'armée.

N.E.A.S.T. : North East Air Defense Sector, section du NORAD défendant le vaste Nord-Est des Etats-Unis.

N.I.S.T. : National Institute of Standards and Technology, agence qui doit rendre une étude finale sur les effondrements des trois tours de New York en 2005.

N.O.R.A.D. : North American Aerospace Air Command, Commandement de l'Armée de l'Air de l'Amérique du Nord.

N.T.S.B. : National Transportation Safety Board, Commission sur la Sécurité Nationale des Transports. Cet organisme réalise des rapports sur les accidents.

---

<sup>502</sup> « War of the Worlds », *The Guardian*, 24/8/2002.

<http://books.guardian.co.uk/review/story/0,12084,779530,00.html>

<sup>503</sup> Pierre-Henri Bunel, *Proche-Orient une guerre mondiale? Les dérives de la finance internationale*, Carnot, octobre 2004, pp.212-213.

<sup>504</sup> 911 *Encyclopedia*, "Early Warnings". Source : *Telegraph*, 16/9/01.

Scramble : envoyer intercepter, faire décoller en alerte.

Transpondeur : émetteur-récepteur permettant aux contrôleurs aériens d'identifier un avion et sa position exacte en termes de coordonnées et d'altitude, sur un radar dit secondaire.

## CHRONOLOGIE

7h59 : décollage supposé du vol AA 11 (n° d'enregistrement N), premier avion dit impliqué dans les catastrophes du 11-septembre.

8h13-8h14 : des contrôleurs aériens remarquent qu'un transpondeur est coupé à bord de ce qu'ils croient être le vol AA 11.

8h46 : première explosion dans la tour n°1 du World Trade Center (dite tour Nord) entre les 94 et 99<sup>e</sup> étages. On l'attribue au crash du vol AA 11, un Boeing 767 (n° d'enregistrement 334AA).

9h03 : première explosion dans la tour n°2 du World Trade Center (dite tour Sud) entre les 78 et 84<sup>e</sup> étages. On l'attribue au crash du vol UA 175, un Boeing 767 portant le numéro d'enregistrement N612UA.

9h03-9h04 : le président Bush commence à assister à un cours de lecture pour petites classes.

9h07 : une importante explosion secoue l'une des tours. De nombreuses explosions secondaires se manifestent par la suite.

9h25-9h26 : ordre est donné à tous les avions de rester au sol.

9h30-9h45, ou 9h38-9h39 : première explosion au Pentagone. On l'attribue au crash du vol AA 77, un Boeing 757 portant le numéro d'enregistrement N644AA. Dans les instants qui suivent, une deuxième explosion est ressentie, entendue, photographiée et enregistrée sismiquement.

9h59 : effondrement rapide de la tour n°2 du World Trade Center à partir des étages endommagés.

10h03/10h06 : crash supposé du vol UA 93 (n° d'enregistrement N591UA) près de Shanksville en Pennsylvanie.

10h10/10h15 : effondrement d'une partie du toit du Pentagone.

10h28 : effondrement rapide de la tour n°1 à partir des étages endommagés.

10h30 : le secrétaire à la Défense Donald Rumsfeld réapparaît lors d'une téléconférence. Il aurait été introuvable par le commandement militaire pendant une demi-heure et aidait pendant un moment à transporter des civières.

10h38 : une explosion intense secoue les débris des deux tours.

11h51 ou 11h59 : United Airlines confirme tardivement la perte définitive du vol UA 175 sans précision de lieu.

17h20 : effondrement de la tour n°7 du World Trade Center à partir du bas.

# BIBLIOGRAPHIE

## Ouvrages édités

AHMED Nafeez, M., *War on Freedom*, un des premiers livres anglais à avoir contesté la version officielle. Cité souvent pour avoir contesté la version officielle de la réaction des F15-F16 du NORAD. A été salué par Gore Vidal (nous ne l'avons pas lu).

DASQUIÉ Guillaume et GUISNEL Jean, *L'effroyable mensonge, thèse et foutaises sur les attentats du 11 septembre*, la Découverte & Syros, août 2002, 125 p. (engoncé dans des certitudes idéologiques).

FOUDA Yosri & FIELDING Nick, *Les cerveaux du terrorisme*, Editions du Rocher, septembre 2003, 321 p.

GRIFFIN David Ray, *The New Pearl Harbor -Disturbing Questions about the Bush Administration and 9/11*, Olive Branch Press, Interlink Publishing, Northampton, MA., March 2004, 214 p. Disponible gratuitement sur <http://vancouver.indymedia.org/news/2004/06/141355.php>. Sa toute dernière publication : *The 9/11 Commission Report : Omissions and Distortions, A Critique of the Kean-Zelikow Report*.

HOFFMAN Jim & PAUL Don, *9/11 Great Crimes – A Greater Cover-up*, 2004 (nous ne l'avons pas lu, mais les auteurs ont acquis une réputation de sérieux grâce à leurs sites <http://wtc7.net>, <http://911review.com>).

KEAN Thomas H. et HAMILTON Lee H. (sous la direction de), *The 9/11 Commission Report*, juillet 2004, rapport de la Commission Nationale sur les Attaques Terroristes, créée le 27 novembre 2002 qui résume et sélectionne un certain nombre de renseignements étatiques. Seul le chapitre un est consacré à la matinée du 11 septembre (pp. 1-46, notes pp.449-466). En ligne à <http://9-11commission.gov>. Nous l'évoquons sous le nom « rapport Kean/Hamilton ».

LAURENT Eric, *La face cachée du 11 septembre*, Plon, septembre 2004, 269 p. Un survol de quelques « angles morts ».

MARRS Jim, *Inside Job : Unmasking the 9/11 Conspiracies*, 2004, Origin Press (nous n'avons pas encore eu le loisir de le lire).

MEYSSAN Thierry, *11 septembre 2001, l'effroyable imposture*, Carnot, mars 2002, 251 p.

(sous la direction de) *Le Pentagate*, Carnot, juin 2002, 183 p. En ligne à <http://pentagate.info>.

PREDALI, Dominique, *Ce Ben Laden, quelle aubaine ! L'alibi pour renforcer tous els pouvoirs : cyber-traque, sécurité, OMC, pétrole...* Ed. Alias, etc., 99bis, av. du général Leclerc, Paris, 1<sup>er</sup> semestre 2002, 159 p. Essentiellement focalisé sur les jeux de pouvoir et les calculs économiques entourant le 11-septembre. L'hypothèse est qu'on l'a laissé se faire.

*Le Spectre du terrorisme - Déclarations, interviews, témoignages sur Oussama Ben Laden*, éditions Sfar, Paris (1 rue Cassini, 75014 Paris), décembre 2001, 237 p.

THOMPSON Paul, *The Terror Timeline : Year by Year, Day by Day, Minute by Minute : A Comprehensive Chronicle of the Road to 9/11 – and America's Response*, 608 p., Regan Books, September 7, 2004. Chronologie disponible sur <http://cooperativeresearch.org>.

### **Sites internet**

#### **En français :**

- Réseau Voltaire animé par Thierry Meyssan : [www.effroyable-imposture.net/](http://www.effroyable-imposture.net/), <http://pentagate.info>. Un peu daté.
- <http://doutefree.ifrance.com/events.html>, étude générale sur les « données de base ». Interrompu en mai 2004.
- Jean-Pierre Desmoulins, ingénieur et pilote : <http://earth-citizens.net>, recherche toujours active sur la « fraude » entourant le crash au Pentagone.
- Eric Bart : <http://eric-bart.net/iwpb> (sur le Pentagone, avec une très bonne compilation de témoignages, mis à jour le 14 septembre 2003)
- Jean-Pierre Petit : <http://www.jp-petit.com/Divers/PENTAGATE/Pentagate1.htm>, [http://jp-petit.com/Divers/PENTAGATE/twin\\_towers1.html](http://jp-petit.com/Divers/PENTAGATE/twin_towers1.html), réflexions d'un astrophysicien touche-à-tout.
- <http://membres.lycos.fr/wotraceafig>, analyse des manœuvres de guerre et de propagande des Etats-Unis. Présentation informée du 11-septembre.
- [www.lidiotduvillage.com](http://www.lidiotduvillage.com), bonnes revues de presse sous un angle plus politique que matérialiste. Quelques débuts d'interrogation de la part de Guillaume de Rouville dans « le 11 septembre en questions » même s'il ne semble pas percevoir les fausses pistes menant à accuser le Pakistan et l'Arabie Séoudite (accusations de financement émises contre des princes morts, ou contre le chef des services secrets pakistanais destitué...)
- <http://perso.club-nternet.fr/mouv4x8/11Sept01/911Pho01.html>, une bonne base de données photographiques.
- Rubrique « Mystères de New York » de *la Gazette du Golfe et des Banlieues*, <http://ggb.0catch.com> (créée par Serge Thion, en français et en anglais).
- Pierre Bunel <http://desordresmondiaux.site.voila.fr>
- <http://gwadaoka.org/guantanamo.htm>, *Chroniques de Guantanamo* (la sinistre prison).

#### **En anglais :**

- Paul Thompson : [www.cooperativeresearch.org](http://www.cooperativeresearch.org), une chronologie incontournable.
- Leonard Spencer et/ou Jeremy Baker, <http://serendipity.li>. Une bonne présentation d'ensemble régulièrement mise à jour par un esprit méthodique.
- Ewing2001, 911 *Encyclopedia*, mars 2003 : <http://news.globalfreepress.com/ewing/911SkepticsUnite.html>

(ou [http://new.globalfreepress.com/ewing2001/911\\_old1428.shtml](http://new.globalfreepress.com/ewing2001/911_old1428.shtml), [http://aaargh-international.org/fran/livres4/911\\_Encyclopedia.pdf](http://aaargh-international.org/fran/livres4/911_Encyclopedia.pdf)). Près de cinq cents pages d'entrées dans l'ordre alphabétique.

- « Annotated Timeline of the 9/11 Hijackers for Researchers » par l'apparent pro-républicain Denydenydeny, <http://freerepublic.com/focus/news/683026/posts>, une chronologie des faits et gestes des prétendus pirates depuis leur arrivée aux Etats-Unis.
- <http://thewebfairy.com/911/video>. Base d'images et, surtout, de vidéos.
- Richard Stanley et Jeffrey Russell, [www.9-11strike.com](http://www.9-11strike.com), méticuleux. M. Russell est un participant actif de causes pacifistes et environnementales depuis 1972.
- Brad M, A. K. Dewdney, mathématicien, et d'autres, <http://physics911.net>.
- Frank Levi, <http://the-movement.com>. L'auteur a remis en doute l'identité des pirates et cherché des indices étayant les scénarios de substitution (voir notamment *Operation 9-11 : Find the Rendezvous Point*, ou la série en trois volets intitulée *Plane Swap*).
- <http://911review.org>, présentation générale et radicale avec de nombreux liens.
- <http://911review.com>, regard critique sur <http://911review.org>.
- forum entre sceptiques et progressistes « 9/11, Military Affairs and Terrorism » : [http://democraticunderground.com/discuss/duboard.php?az=show\\_topics&forum=125](http://democraticunderground.com/discuss/duboard.php?az=show_topics&forum=125).
- <http://911research.wtc7.net/index.html>, présentation générale rapide, mais de bonnes mises au point de Jim Hoffman avec « The Pentagon-No-757-Crash Theory : Booby Trap for 9/11 skeptics ».
- Ewing2001 alias Nico Haupt, <http://911skeptics.blogspot.com>, « 911skepticsUnite, Reflections on 9/11 Investigation and Post-political Aftermath » (dernières infos sur les activistes et les chercheurs) et <http://inn.globalfreepress.com>, nouvelles informations tous les jours, accueillant les études fort vigilantes de « Woodybox »).
- Eric Hufschmid, <http://911sb.org>. Son ouvrage, *Painful Questions*, est disponible gratuitement sur <http://question911.com>.
- Michel Chossudovsky, [www.globalresearch.ca](http://www.globalresearch.ca), Center for Research on Globalization, en anglais et en français.
- <http://xymphora.blogspot.com>, observations fines et percutantes, bien que souvent trop intentionnalistes, sur les affaires troubles du pouvoir et aussi ce qu'il cache sur le 11 septembre. En tout cas, des liens permettent de vérifier, ce n'est pas comme avec <http://snopes.com>.
- Stanley Hilton, procureur jouant à Jim Garrison en moins serein et en plus secret, <http://suetheterrorists.net>, ou <http://deprogram.info> (un projet plus généraliste contesté par certains sceptiques).
- [www.propagandamatrix.com/archiveprior\\_knowledge.html](http://www.propagandamatrix.com/archiveprior_knowledge.html), somme impressionnante d'articles regroupés par thème et copiés en cache.
- <http://wtc7.net>, site exhaustif sur l'effondrement étrange du building n°7 le 11 septembre à 17h20.

- <http://911closeup.com>, analyses détaillées de Gerard Holmgren, un homme très décidé. De bonnes questions dans « The Truth About Sept 11 ».
- <http://911independentcommission.org>, familles de victimes en colère.
- « German Engineers helps the USA », <http://home.debitel.net/user/andreas.bunkhale/defaulte.htm>. De bonnes images. Mais s'agit-il vraiment d'ingénieurs ? On se demande...
- Eric et Brian Salter, <http://questionsquestions.net>, déconstructions de certaines théories fumeuses. L'un des auteurs est spécialiste de vidéo.
- Brad M, <http://911index.batcave.net/911.html>, <http://no757.batcave.net>, bases d'images commentées.
- Mark Rabinowitz, <http://oilempire.us>. L'auteur est parfois trop discourtois envers d'autres sceptiques.
- <http://septembereleventh.org/seattle/index.php>, quelques textes sceptiques comme "Mysteries of the Twin Towers".
- <http://september11victims.com>, site commémoratif.
- <http://september11news.com>, reprise de news de gros médias.
- Jared Israel, <http://emperors-clothes.com>. L'auteur est pro-israélien, voit des fascistes partout, prend la défense des néoconservateurs contre l'inspecteur Scott Ritter, et considère Georges Bush comme un fondamentaliste antisémite caché. Curieusement, un personnage qui mentionne fréquemment le site de M. Israel, Gerard Holmgren, est particulièrement virulent à accuser Georges W. Bush d'avoir tout su depuis le départ.
- <http://thepowerhour.com>, de nombreuses images et des extraits du film documentaire qu'aurait dû faire Michael Moore : *911 in Plane Site*.
- [www.11syyskue.org/asce\\_en.html](http://www.11syyskue.org/asce_en.html), critique du rapport de janvier 2003 des ingénieurs de l'ASCE sur le Pentagone (Pentagon Building Performance Report).
- <http://portland.indymedia.org>. De fréquents messages sur le 11-9.
- *J'accuse Cheney For 9/11*, une pièce de théâtre en ligne à [http://911techin.net/CHENEY\\_ON\\_911.htm](http://911techin.net/CHENEY_ON_911.htm).
- Sites ou rapports ayant le sceau de l'Etat :
  - <http://fema.gov/library/wtcstudy.shtm> et <http://wtc.nist.gov>, rapports « scientifiques » sur le World Trade Center.
  - <http://9-11commission.gov>, site de la commission d'enquête officielle. Lire notamment le premier chapitre du rapport final et le *Staff Statement* n°16, « Outline of the 9/11 Plot ».
  - [www.avweb.com/other/911flightexplorer.html](http://www.avweb.com/other/911flightexplorer.html), reconstitution assez floue des trajectoires.
  - [www.airdisaster.com/special/special-0911.shtml](http://www.airdisaster.com/special/special-0911.shtml), Chris Kilroy « Special Report : Sept 11, 2001 Terrorist Attacks ».
  - <http://fire.nist.gov/bfrlpubs/build03/PDF/b03017.pdf>: « Pentagon Building Performance Report », par l'ASCE, janvier 2003.

## INDEX

- "Atta, Mohammed" 15, 16, 41, 45,  
46, 48, 50, 53, 54, 55, 56, 57,  
58, 65, 66, 75, 159, 169, 171
- "Hanjour, Hani" 48, 49, 52, 54, 58,  
107, 192
- Ahmad, Mahmud ..... 41
- Allbaugh, Joe ..... 18, 118, 196
- Ashcroft, John ..... 155, 163
- Aznar, José Maria ..... 24
- Bart, Eric .... 87, 95, 124, 127, 199
- Beamer, Todd ... 70, 73, 74, 93, 94
- Ben Laden, Oussama ... 14, 19, 20,  
26, 27, 32, 35, 37, 38, 39, 40,  
41, 42, 44, 45, 46, 47, 49, 51,  
59, 60, 74, 76, 121, 152, 153,  
162, 168, 173, 196, 198
- Binalshibh, Ramzi... 44, 46, 51, 60
- Blair, Tony ..... 42
- Brad M ..... 105, 181, 200, 201
- Breitweiser, Kristen ..... 113, 149
- Brezinski, Zbigniew ..... 29, 75
- Brisard, Jean-Charles ..... 15, 169
- Brown, Willie ..... 111, 155, 164
- Bunel, Pierre-Henri ..... 20, 85, 199
- Bush, George W. 8, 13, 16, 17, 18,  
19, 20, 29, 30, 32, 35, 44, 49,  
63, 71, 102, 105, 108, 111, 113,  
118, 151, 152, 154, 155, 159,  
160, 161, 162, 163, 164, 165,  
196, 197, 198, 201
- Bush, Marvin ..... 105, 154
- Card, Andrew ..... 161
- Cheney, Dick... 17, 29, 32, 52, 71,  
107, 111, 113, 117, 156, 159,  
161, 162, 164, 193, 201
- Chossudovsky, Michel ..... 21, 67,  
112, 200
- Clarke, Richard ..... 32, 112, 120
- Cleland, Max ..... 17, 107, 113
- de Rouville, Guillaume ..... 199
- Delaney, Kevin ..... 168, 185, 192
- Desmoulins, Jean-Pierre.... 79, 85,  
86, 88, 107, 124, 139, 199
- Dewdney, A. K. .... 67, 200
- Donn de Grand Pré, Colonel ... 61,  
102, 119
- Eastman, Dick ..... 97, 119
- Eberhart, Ralph 18, 111, 112, 114,  
116, 117, 167, 188, 192
- Ewing 2001. 20, 29, 39, 41, 44, 50,  
51, 53, 55, 74, 75, 84, 90, 93,  
103, 104, 109, 116, 145, 147,  
152, 153, 155, 169, 172, 176,  
199, 200
- Falk, Richard ..... 21, 28
- Fisk, Robert ..... 39, 58
- Flocco, Tom ..... 78, 111, 147, 185,  
195
- Fouda, Yosri .... 27, 42, 43, 44, 45,  
46, 47, 52, 56
- Goss, Porter ..... 18, 41, 159
- Grandcolas, Lauren .... 66, 68, 178,  
182, 184
- Griffin, David Ray ... 8, 21, 22, 28,  
48, 102, 107, 113, 120, 134,  
136, 140, 155
- Gunaratna, Rohan . 14, 27, 39, 152
- Hafs, Abu ..... 39
- Haupt, Nico ..... 30, 167, 180, 200
- Herbst, Roger. 130, 134, 136, 140,  
142, 143, 154
- Holmgren, Gerard .. 21, 64, 91, 92,  
93, 95, 96, 201
- Honegger, Barbara ... 51, 117, 119,  
157
- Howard, John ..... 21, 90, 155, 176
- Hufschmid, Eric ..... 21, 200
- Israel, Jared ..... 21, 201
- Jarrah, Ziad ..... 59, 75
- Jefferson, Thomas ..... 8, 70
- Johnson, Larry ..... 50
- Laurent, Eric .... 20, 39, 42, 48, 49,  
65, 118, 147, 152, 158, 173
- Levi, Frank .... 174, 177, 193, 200
- Loizeaux, Mark ..... 140, 143
- Manning, Bill ..... 134

|                                  |                     |                                 |                  |
|----------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------|
| Marty-Vrayance, Hubert .....     | 60                  | 176, 178, 180, 182, 183, 186,   |                  |
| Massoud, Ahmad Shah .....        | 41                  | 187, 188, 191, 193, 200         |                  |
| Meyssan, Thierry ...             | 15, 20, 21, 23,     | Rice, Condoleezza....           | 17, 112, 151,    |
| 30, 33, 51, 58, 79, 82, 84, 85,  |                     | 159, 160, 193                   |                  |
| 86, 88, 103, 108, 121, 142, 157, |                     | Romero, Van.....                | 136, 139         |
| 158, 160, 180, 187, 199          |                     | Rowley, Colleen.....            | 16, 47, 118      |
| Mohammed, Khalid Sheikh          | 16, 39,             | Rumsfeld, Donald ..             | 28, 29, 30, 32,  |
| 45, 54                           |                     | 77, 84, 88, 111, 113, 117, 118, |                  |
| Mongin, Flore .....              | 94                  | 120, 142, 152, 155, 156, 161,   |                  |
| Mossad .....                     | 13, 48, 58, 158     | 162, 167, 188, 192, 197         |                  |
| Moussaoui, Zaccharias.           | 15, 16, 44,         | Ruppert, Michael .....          | 116              |
| 50, 51, 54, 59, 75               |                     | Rushdie, Salman .....           | 155              |
| Mueller, Robert                  | 16, 48, 75, 76, 77, | Salter, Eric et Brian....       | 81, 85, 201      |
| 78, 118                          |                     | Sharon, Ariel.....              | 45               |
| Myers, Richard .....             | 107, 108, 111,      | Sheey, Gail .....               | 32, 113          |
| 113, 114, 116, 118, 175, 192     |                     | Silverstein, Larry ...          | 138, 141, 142,   |
| Neill, John .....                | 118, 169            | 146, 195                        |                  |
| Northwoods, opération...         | 103, 152,           | Stewart, Payne .....            | 102, 104, 194    |
| 179, 180, 185, 187, 191          |                     | Thion, Serge .....              | 75, 199          |
| O'Brien, Danielle.....           | 95, 119, 177        | Thompson, Paul ...              | 21, 22, 99, 113, |
| Odigo.....                       | 157, 158            | 199                             |                  |
| Ogonowski, John .....            | 91, 179             | Velasquez, Jose.....            | 86, 167, 192     |
| Perle, Richard .....             | 14, 29              | Vialls, Joe .....               | 28, 79, 89       |
| Petit, Jean-Pierre .....         | 83, 137, 199        | Von Bülow, Andreas.....         | 15               |
| pirates, les "supposés" ..       | 16, 20, 22,         | Wallace, Terry .....            | 125, 126         |
| 39, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52,  |                     | Winfield, Montague .....        | 110, 113,        |
| 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 61,  |                     | 114, 115, 188, 192              |                  |
| 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70,  |                     | Wolfowitz, Paul ....            | 14, 29, 88, 142  |
| 71, 72, 73, 76, 80, 93, 97, 101, |                     | Zakheim, Dov .....              | 29, 30, 179      |
| 102, 104, 105, 109, 112, 119,    |                     | Zinn, Howard.....               | 21               |
| 165, 169, 170, 171, 173, 174,    |                     |                                 |                  |



## Quatrième de couverture

Plus de trois ans après le 11 septembre 2001, que sait-on des faits qui se sont produits ce jour-là aux Etats-Unis ? Que vaut le rapport de la commission nationale d'enquête créée tardivement le 27 novembre 2002 ? Pourquoi tant de mystères entourent-ils l'identité des criminels, l'identification des armes du crime ? Comment expliquer la vulnérabilité des systèmes de défense aériens et la fragilité de trois buildings du World Trade Center ? Peut-on cerner le début d'une explication si de nombreux documents ont été détruits ou classifiés, si des accusés sont encore gardés à l'ombre, et si de nombreux éléments troublants, relevés par certains enquêteurs, ont été passés sous silence par les rapporteurs officiels ? Peut-être n'est-il pas trop tôt pour guider de futurs historiens au milieu du labyrinthe de phénomènes à étudier sur les circonstances de cette tragédie retentissante. Et peut-être n'est-il pas trop tard pour alimenter la réflexion et le doute auprès des personnes concernées. L'auteur a recoupé les sources les plus contradictoires et offre plusieurs explications à de nombreuses données sans forcément trancher. Il en résulte une reconstitution et une réflexion construite autour de trois axes :

- Que vaut la version communément diffusée par l'élite américaine ?
- Comment expliquer le plus sérieusement possible l'enchaînement proprement hollywoodien des événements ?
- Que faudra-t-il explorer pour compléter l'enquête ?

Avant de conclure, l'auteur suggère quelques scénarios alternatifs à la version conspirationniste gouvernementale. Par exemple, au vu des renseignements passés en revue, il n'est pas impossible d'imaginer que les systèmes de défense ont été victimes d'une diversion, soit au moyen d'exercices aériens, simulés ou grandeur nature, soit en substituant d'autres avions aux avions impliqués dans le scénario officiel.

*Sacha SHER, historien spécialiste du régime « khmer rouge » (une expression occidentale aussi dénuée de légitimité qu'« Al Qaïda »...), a passé quelques mois aux Etats-Unis et quelques jours à New York. Il eut la chance d'y découvrir quelques livres et quelques éditions originales de journaux, et put assister à un grand colloque sur le 11-septembre dans une église. Finalement, il se rendit compte que l'univers de l'internet était la meilleure source d'archives et de réflexions qui fût.*