

David Ray Griffin

Omissions et manipulations de la commission d'enquête sur le 11 Septembre

Traduit de l'américain par
Pierre-Henri Bunel,
Geneviève Beduneau,
et Evelyne Dablin

Éditions Demi-Lune

DEUXIÈME PARTIE

LA DÉFENSE DES MILITAIRES AMÉRICAINS
PAR LA COMMISSION

CHAPITRE 15

La Commission et le vol UA93

Jusqu'à présent, la Commission a tenté de démontrer les trois-quarts de la thèse centrale de son premier chapitre. Cette thèse consiste en la double affirmation suivante :

- Le «préavis de neuf minutes [reçu par le NEADS au sujet du vol AA11 avant qu'il ne frappe la tour nord] est le plus long qu'aient reçu les militaires pour les quatre vols» (p. 21).

- En fait, les militaires n'ont reçu «aucune alerte concernant le second avion, le troisième ou le quatrième» (p. 31).

Après avoir défendu sa position dans le cas des trois premiers avions, la Commission entreprend de présenter des arguments concernant le quatrième avion, le vol UA93. Selon son rapport, voici ce qui s'est réellement passé.

UNE FOIS ENCORE, LA FAA NE DONNE PAS L'ALERTE

Le contrôleur aérien du Centre de la FAA de Cleveland reçoit la dernière transmission normale du vol United Airlines n° 93 à 9h27. Moins d'une minute plus tard, il entend des «sons indistincts qui ressemblent à des cris», puis il remarque que le vol UA93 est descendu de deux cents mètres. À 9h32, il entend quelqu'un qui ordonne : «Restez assis. Nous avons une bombe à bord.» Le contrôleur informe immédiatement son supérieur, et cette information remonte rapidement la chaîne de commandement : «À 9h34, l'information sur le détournement parvient au Q.G. de la FAA» (p. 28).

Mais là cesse la rapidité de transmission. À 9h36, le Centre de Cleveland de la FAA appelle le P.C. de Herndon pour savoir si quelqu'un a demandé aux militaires d'intercepter le vol. Cleveland propose même d'appeler directement. Mais «Le P.C. répond à Cleveland que c'est aux gens de la FAA placés beaucoup plus haut dans la hiérarchie de demander l'appui de l'armée de l'Air, et qu'ils sont en train de travailler sur le sujet»

(p. 28 et 29). C'est peut-être l'argument le plus fort qu'avance la Commission pour étayer sa thèse selon laquelle avoir rigoureusement suivi la voie hiérarchique a empêché les centres régionaux de la FAA d'appeler directement les militaires. Elle suggère également ici que des responsables de Herndon et du Q.G. de la FAA ont obstinément refusé de faire appel aux militaires, même quand leurs subordonnés sur le terrain les en ont instamment priés.

À en croire ce compte-rendu, il nous faut admettre que Monte Belger, le directeur de quart au Q.G. de la FAA et Ben Sliney, le nouveau directeur national des opérations au P.C. de Herndon, ainsi peut-être que d'autres responsables de ces mêmes centres de décision, ont été obligés de se concerter pour savoir si une information disant qu'un avion de ligne était détourné avec une bombe à bord valait la peine que l'on dérange les militaires. En plus, ils ont sûrement dû en débattre pendant pas mal de temps. Après dix autres minutes, à 9 h 46, Herndon annonce au Q.G. de la FAA que le vol United Airlines n° 93 est à « vingt-neuf minutes de Washington » (p. 29). On pourrait supposer que ce renseignement aurait finalement décidé le responsable des détournements de la FAA, qui se trouvait à Washington vers où l'avion se dirigeait, à décrocher son téléphone pour appeler le NMCC. Mais, au lieu de cela, encore trois minutes plus tard, à 9 h 49, « treize minutes après que le Centre de Cleveland eut appelé pour demander s'il fallait appeler les militaires à l'aide », il paraît que la conversation suivante a lieu entre le P.C. de Herndon et le Q.G. de la FAA :

PC. : Euh... Est-ce qu'on envisage, euh... de faire *scrambler* la chasse?

Q.G. de la FAA : Mon Dieu, je n'en sais rien.

PC. : Euh... Il va bien falloir que quelqu'un se décide... et sans doute dans les dix minutes qui viennent.

Q.G. de la FAA : Euh... Tu sais, tout le monde vient de quitter la salle [de situation] (p. 29).

En publiant cette conversation, le but de la Commission est manifestement de donner l'impression que l'incompétence continuait de sévir à la FAA.

Quoi qu'il en soit, on nous dit qu'à 9 h 53, Monte Belger est en pleine discussion avec Peter Challan, directeur adjoint du service du trafic aérien, pour décider s'il faut demander aux militaires de lancer la chasse. C'est, du moins d'après un témoin, ce dont ils s'entretiennent, mais tous les deux affirment ne pas se souvenir de cette discussion (p. 29 et 30, p. 461 note

167). Mais qu'ils l'aient tenue ou non, ils n'appellent finalement pas. Pendant les dix minutes qui suivent, d'après la Commission, le Q.G. de la FAA continue à être informé sur la progression du vol UA93 jusqu'au moment où, à 10h03, l'avion s'écrase près de Shanksville, en Pennsylvanie, à deux cents kilomètres de Washington (p. 30).

LES MILITAIRES IGNORENT LE DÉTOURNEMENT DU VOL UA93

Dans l'éventualité où certains lecteurs auraient manqué le point le plus important de ce récit, le rapport Kean-Zelikow donne un résumé de son argumentation.

« Bien qu'on ait discuté de savoir s'il fallait appeler l'armée à l'aide, personne au Q.G. de la FAA ne demande l'intervention des militaires ni ne leur transmet les informations qui arrivent sur le vol UA93 » (p. 30).

Cette conclusion est, bien entendu, de la plus grande importance, car les militaires ont été soupçonnés, dès le début, d'avoir abattu l'avion en question. Par ailleurs, nous avons vu au chapitre 11 que de nombreux éléments contribuent à entretenir ce soupçon. Néanmoins, le rapport de la Commission d'enquête sur le 11 Septembre ne fait allusion à aucun de ces éléments. Il note simplement : « Les responsables du NEADS chargés de la défense aérienne n'ont jamais pu localiser le vol, ni même le suivre sur leurs écrans radars. L'avion s'était déjà écrasé au moment où ils apprirent qu'il était détourné » (p. 31).

C'est le point central de l'argumentation de la Commission sur le vol UA93. Pour s'en convaincre, il faut noter que cette affirmation est répétée à trois autres reprises :

« Au moment où les militaires entendent parler de l'avion, il s'est déjà écrasé. » (p. 34).

« À 10h03, heure à laquelle le vol United Airlines 93 s'écrase en Pennsylvanie, son détournement n'a pas été signalé aux militaires » (p. 38).

« Le NORAD n'a connaissance du détournement de l'avion qu'après qu'il s'est écrasé » (p. 44).

Ce qu'implique cette assertion maintes fois répétée, c'est qu'il est impossible que les militaires aient abattu le vol UA93 puisqu'ils ignoraient qu'il avait été détourné. L'argument serait valable si cette affirmation était exacte.

Mais il existe de bonnes raisons de croire qu'elle ne l'est pas. En ce qui concerne les vols UA175 et AA77, ainsi que nous l'avons vu, les téléconférences ont servi à étayer les affirmations de la Commission. Celle-ci

soutient que les militaires ignoraient le détournement de ces deux vols pour les raisons suivantes :

- Ils n’avaient reçu aucun appel téléphonique les en informant officiellement ;
- Les téléconférences ont commencé trop tard pour être d’une quelconque utilité.

Pourtant, dans chacun de ces cas, plusieurs récits de personnes ayant connaissance de la vérité battent en brèche cette affirmation sur les téléconférences. Quant à celle qui porte sur le vol UA93 et qui veut qu’au moment où les militaires apprennent son détournement, l’avion se soit déjà écrasé, il existe aussi des témoignages qui l’invalident.

LES TÉLÉCONFÉRENCES N’ONT-ELLES SERVI À RIEN ?

En ce qui concerne le vol UA93, le rapport Kean-Zelikow ne peut pas invoquer le moment beaucoup trop tardif de la mise en place des téléconférences pour justifier l’ignorance des militaires. Même sa toute dernière chronologie situe l’heure du début des trois téléconférences à 9 h 30. Alors, elle soutient en contrepartie que toutes les téléconférences n’ont, en pratique, été d’aucune utilité, du moins pour ce qui est de l’éventualité que les militaires auraient pu être informés par la FAA du détournement du vol UA93. J’examinerai au cas par cas le point de vue de la Commission sur les trois téléconférences : celle de la FAA, celle du NMCC et la vidéoconférence de la Maison Blanche.

La téléconférence de la FAA

La façon dont la Commission prend soin de séparer le département de la Défense et la FAA apparaît dans la description qu’elle fait de la téléconférence de la FAA. Voici ce qu’elle en dit :

« À 9 h 20 environ, les membres de la sécurité du Q.G. de la FAA débutent une téléconférence « détournements d’avions » qui les met en relation avec plusieurs ministères et services, dont le département de la Défense. Le représentant du NMCC qui y a participé nous précise que la conférence n’était diffusée que par intermittence, car l’information arrivait par à-coups, n’apportait pas grand-chose et que d’autres tâches importantes s’imposaient » (p. 36).

En fait, d’après le compte-rendu de la Commission, le NMCC n’a rien pu retenir de cette téléconférence, sinon qu’elle « n’a pas apporté grand-chose ».

La téléconférence du NMCC

Selon la Commission Kean-Zelikow :

«Au sein du NMCC, le sous-chef “Opérations” ordonne le lancement d’une conférence «événement grave» tous sujets. Elle débute à 9 h 29 par un bref récapitulatif [...]. On demande à la FAA de faire un point sur la situation, mais la ligne reste muette : on n’a pas inclus la FAA dans la téléconférence.» (p. 37).

Ainsi donc, le NMCC commence par refuser de participer à la téléconférence de la FAA, puis omet de l’ajouter à sa propre téléconférence. Quoi qu’il en soit, on nous explique ensuite qu’après une brève interruption :

«La téléconférence reprend à 9 h 37 sous le format “menace aérienne” et dure plus de huit heures. Le président, le vice-président, le secrétaire à la Défense, le vice-président du Comité des chefs d’état-major, le conseiller adjoint à la Sécurité nationale, Stephen Halley, y prennent tous part à un moment ou à un autre, ainsi que les militaires de Fabri souterrain de la Maison Blanche et l’aide de camp du président en place dans Air Force One. Les opérateurs s’activent fébrilement pour inclure la FAA, mais ils se heurtent à des difficultés techniques et ont du mal à trouver des lignes téléphoniques sécurisées» (p. 37).

En d’autres termes et pour une raison indéterminée, le NMCC est en mesure de relier tout le monde à sa téléconférence, sauf la FAA, organisme qui, par définition, informe le NMCC de tous les incidents relatifs aux avions, et ceci au moyen de téléphones sécurisés.

La Commission continue ensuite à jouer à «Cherchez l’erreur» en affirmant :

«Le NORAD demande, à trois reprises, de confirmer la présence de la FAA dans le réseau de téléconférence. Le représentant de la FAA qui rejoint enfin la conférence à 10 h 17 n’a ni l’expérience ni l’autorité pour faire face à un détournement d’avion. Il n’a accès ni aux décideurs ni à aucune des informations dont dispose la direction de la FAA» (p. 37).

Cette déclaration, outre qu’elle insiste sur le fait que le NORAD a demandé la participation de la FAA, nous apprend que lorsque celle-ci rejoint enfin la téléconférence du NMCC, elle place un incapable au téléphone. Nous sommes également renseignés sur le fait que cela n’a, en fin de compte, rien changé : quand la FAA rejoint enfin le groupe, le vol UA93 s’est déjà écrasé. Décidément, il n’y a aucune chance que la FAA ait averti les militaires du détournement de l’appareil.

La visioconférence de Clarke avec la Maison Blanche

La Commission admet que la FAA et le département de la Défense sont tous deux représentés à la téléconférence de Richard Clarke. Pourtant, elle précise qu'« aucune des informations diffusées lors de la téléconférence de la Maison Blanche, du moins pendant la première heure, n'est transmise au NMCC » (p. 36). La Commission affirmant que la conférence de Clarke n'a commencé qu'à 9 h 25, cette « première heure » couvre la période pendant laquelle on a transmis l'autorisation d'abattre l'avion et qui se termine par la chute du vol UA93.

Si nous n'avions que le compte-rendu de la Commission sur cette téléconférence, nous n'aurions aucune raison de la contredire sur l'hypothèse que la FAA n'a pu transmettre aucune information au NMCC sur le vol UA93. Seulement, et nous l'avons déjà souligné, nous disposons du propre compte-rendu de Clarke qui brosse un tableau très différent.

Tout d'abord, ainsi que nous l'avons vu au chapitre 14, la Commission affirme qu'à « aucune [des trois] téléconférences, du moins avant 10 h 00, la FAA ni le département de la Défense n'avaient délégué les responsables idoines ». Pourtant, d'après le compte-rendu de Clarke que nous avons déjà évoqué, c'est faux, puisque la directrice de la FAA Jane Garvey, le secrétaire à la Défense Donald Rumsfeld et le faisant fonction de président du Comité des chefs d'état-major, Richard Myers, y ont pris part.

Un autre élément du compte-rendu de Clarke ébranle encore plus l'affirmation de la Commission selon laquelle les militaires n'apprennent le détournement du vol UA93 qu'après sa chute. Selon Clarke, lorsque sa téléconférence reprend après une interruption à 9 h 30 pour écouter le président, la conversation suivante s'engage :

« FAA, FAA, à vous. Votre point de la situation ! Vous estimez à combien le nombre d'avions encore détournés ? »

Garvey parcourt une liste : « Tous les avions ont reçu l'ordre de se poser sur la piste d'atterrissage la plus proche. Voici ce que nous avons comme détournements potentiels : le Delta 1989 au-dessus de la Virginie Occidentale et l'United 93 au-dessus de la Pennsylvanie [...] »

Le directeur du Secret Service, Brian Stafford, glisse une note à Clarke. « Le radar signale que l'avion se dirige par ici. » Le Secret Service a un système qui leur permet de voir ce que capte le radar de la FAA.

Ralph Steigler passe la tête dans l'ouverture de la porte : « Il y a eu une explosion dans le parking du Pentagone, peut-être une voiture piégée !¹ »

Après quoi, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, Clarke déclare avoir aperçu Rumsfeld sur l'écran, puis en conversation avec Myers.

Ainsi, d'après la déposition de Clarke, Rumsfeld et Myers auraient tous deux appris avant 9 h 40 que le vol UA93 avait probablement été détourné. Supposant alors que les frappes contre le WTC et le Pentagone étaient des attaques surprises lancées par des terroristes étrangers, Rumsfeld et Myers auraient sans aucun doute immédiatement transmis le renseignement au NMCC. Si on considère que le récit de Clarke est rigoureusement exact, il disqualifie complètement l'affirmation de la Commission qui soutient que les militaires ne savaient rien du vol UA93.

Incidemment, la déposition de Clarke ne réfute pas seulement l'affirmation de la Commission sur le vol UA93, mais aussi celles qu'elle a posées sur les autres vols, au moins FUA175 et TAA77. Je fais référence à ce qu'il révèle et dont j'ai parlé au chapitre 4, à savoir que le Secret Service a accès à tout ce que fait la FAA. Et on peut évidemment parler ici de «révélation» plutôt que de simple «allégation», parce qu'il est difficile de mettre en doute sa sincérité. Si le Secret Service a pour mission de protéger le président, il est à coup sûr en liaison avec les systèmes radar de la FAA. Et alors, la thèse de la Commission s'effondre, puisqu'elle se fonde sur le postulat que seule la FAA était au courant des détournements.

Si nous accordons confiance au récit de Clarke, nous avons une raison de douter d'un élément central de la position de la Commission sur la conférence mise en place par le NMCC. Voici ce que dit le rapport Kean-Zelikow :

«À 9 h 48, un représentant de l'abri souterrain de la Maison Blanche demande si on a signalé d'autres détournements d'avions. Le directeur adjoint des opérations mentionne le Vol Delta et conclut «qu'il pourrait être le quatrième avion détourné [...]».

À 10 h 03, lorsque le vol UA93 s'écrase en Pennsylvanie, il n'a pas été fait mention de son détournement et la FAA n'avait pas encore rejoint la téléconférence» (p. 38).

Même si nous acceptons la proposition finale qui témoigne une fois de plus de la volonté très nette de la Commission de nous convaincre que la FAA n'a pas pu transmettre le moindre message aux militaires avant la chute du vol UA93, nous aurions encore une raison de mettre en doute l'affirmation selon laquelle «on n'avait pas fait mention du détournement du vol UA». Si on estime pouvoir accorder du crédit au récit de Clarke, Rumsfeld et Myers ont dû entendre Garvey parler non seulement du vol Delta 1989, mais aussi du vol UA93. Ils ont dû, alors, certainement en informer le NMCC.

Une des nombreuses failles du rapport Kean-Zelikow est qu'il évite d'examiner la déposition de Clarke alors qu'elle met directement en cause les conclusions mêmes de la Commission.

POURQUOI TROIS TÉLÉCONFÉRENCES ?

Autre faille : bien que la Commission évoque les téléconférences, elle ne cherche pas à savoir pourquoi il y en a eu trois. Elle affirme que ces téléconférences se sont en quelque sorte fait concurrence, ce qui a contribué au fait que, du moins aux yeux des commissaires, elles n'ont dans l'ensemble servi à rien. À l'appui de ce jugement, elle cite un témoin : « On aurait dit qu'il y avait plusieurs chaînes de commandement parallèles [...]. À mon avis, il y a eu télescopage en matière de commandement et de prise de décision. » (p. 36). D'après la Commission, l'existence même de ces trois téléconférences simultanées est l'une des causes principales de la réussite de la frappe sur le Pentagone et de l'échec de l'interception du vol UA93. Ce qui fait que, toujours du point de vue de la Commission, l'avion aurait probablement frappé la Maison Blanche ou le Capitole si les passagers n'avaient pas fait en sorte qu'il s'écrase (p. 44 et 45). Il aurait donc fallu inscrire en priorité à son ordre du jour de chercher à comprendre pourquoi on a organisé ces trois téléconférences simultanées.

Si les commissaires avaient interrogé Laura Brown à ce sujet, elle leur aurait vraisemblablement dit ce qu'elle m'a raconté au téléphone : que la procédure normale pour la FAA consiste à mettre en place les liaisons téléphoniques entre son quartier général, le P.C. de la FAA à Herndon, les centres régionaux de la FAA, le NMCC et le NORAD, ainsi qu'avec le Secret Service et d'autres instances gouvernementales. Elle insiste sur le fait qu'il ne faisait pas partie de la procédure normale que le NMCC organise sa propre téléconférence. Si c'est vrai, la Commission aurait dû demander aux autorités du NMCC pourquoi elles avaient jugé bon de passer outre les procédures en organisant leur propre téléconférence, plutôt que de participer pleinement et activement à celle de la FAA.

Question apparemment incontournable, puisqu'on a avancé que cette concurrence des téléconférences aurait entravé la communication entre la FAA et les militaires. D'une part, on nous dit que le NMCC n'est pas parvenu à connecter la FAA à sa téléconférence avant 10 h 17 malgré tous les efforts qu'il a déployés. D'autre part que, bien que le NMCC ait pu se connecter à la FAA grâce aux moyens qu'elle a mis en place, « la conférence n'était diffusée que par intermittence [au NMCC], car l'information arrivait par à-coups, n'apportait pas grand-chose et que d'autres tâches

importantes s'imposaient». Les tâches plus importantes comprenaient probablement la participation à la propre téléconférence du NMCC, lequel n'avait malheureusement pas pu être connecté à la FAA à cause de «problèmes techniques et de difficultés à trouver les lignes téléphoniques sécurisées».

Si on avait procédé à une enquête sérieuse, on aurait cherché à savoir si tout ceci n'allait pas trop dans le sens de la thèse des militaires qui prétendent n'avoir pas été informés des détournements à temps pour intercepter les avions.

Si, selon le proverbe, il n'y a pas d'effet sans cause, on peut parfois trouver le mobile en partant de la conséquence. La Commission n'aurait-elle pas dû, en l'espèce, envisager que le NMCC a organisé sa propre téléconférence en contravention avec les procédures opérationnelles normales, justement pour pouvoir ensuite prétendre avoir souffert d'une mauvaise coordination dans la communication? Son rapport final n'indique en aucune façon que la Commission Kean-Zelikow ait exploré cette hypothèse. Une raison supplémentaire de conclure qu'elle n'a pas eu pour objectif réel de rechercher la vérité.

POURQUOI LE GÉNÉRAL WINFIELD SE FAIT-IL REPLACER PAR LE CAPITAINE DE VAISSEAU LEIDIG ?

Comme nous l'avons vu plus haut, la Commission précise que c'est «l'adjoint au sous-chef "Opérations"» qui a initié la téléconférence du NMCC (p. 37). Ainsi que je l'ai signalé précédemment, cet adjoint est le capitaine de vaisseau Charles Leidig. Il conduit l'opération parce que le sous-chef «opérations», le général de brigade Mon-tague Winfield, lui a demandé de le remplacer. Leidig en donne lui-même l'explication, au cours de son témoignage le 17 juin 2004, en lisant cette déposition préparée à l'avance :

«Le 10 septembre 2001, le général de brigade Winfield, de l'armée de Terre, m'a demandé de remplir le lendemain la fonction de sous-chef "Opérations" du NMCC par intérim. J'acceptai et je relayai le général de brigade Winfield à 8 h 30 le 11 septembre 2001.»²

Leidig signale également qu'il n'avait été habilité à tenir cette fonction que récemment. Il était devenu adjoint au sous-chef «Opérations» du NMCC que deux mois avant le 11 Septembre, et ce n'est qu'au mois d'août qu'il avait reçu l'habilitation pour assurer la surveillance à la place de Winfield. Ce que nous pouvons déduire de sa déposition, c'est qu'il assurait cette fonction pour la première fois le 11 septembre.

On aurait pu penser que la Commission allait trouver bien curieux :

- Que Winfield ait prévu la veille pour le lendemain de se décharger de ses responsabilités sur son adjoint à un moment dans la journée qui allait se révéler le jour le plus dramatique et le plus catastrophique de l'existence du NMCC.

- Que l'heure précise à laquelle Winfield a demandé à Leidig de le remplacer le 11 septembre, soit 8h30 du matin, c'est-à-dire quinze minutes après que le vol n° 11 ait montré des signes de détournement et dix minutes après que les liaisons téléphoniques entre la FAA et le NMCC aient été mises en place. C'est du moins ce que Tom Flocco nous indique en se référant, tout d'abord, à Laura Brown, puis à quelqu'un du département des Transports.

- Que Leidig manque d'expérience de ce genre de situation. Ce qui le prouve est qu'il a d'abord lancé une téléconférence pour «événement grave», qui, comme l'explique la Commission, ne vise normalement qu'au recueil d'informations, pour l'actualiser ensuite en téléconférence pour «menace aérienne» (p. 37 et p. 463 note 194).

Au vu de tout ceci, des esprits soupçonneux pourraient se demander si le NMCC n'était pas en train de se préparer à plaider «l'inexpérience», en sous-entendant que ce qui paraissait être des défaillances du NMCC pourrait être mis au compte de défaillances de communication, explicables par l'inexpérience de Leidig à animer des téléconférences.

C'est ce que pense Tom Flocco. En signalant que les reportages datant de cette période faisaient état de «confusion et de chaos» et «d'une gestion catastrophique des communications» ce jour-là, Flocco intitule son analyse de cet intérim «Rookie in the 9-11 Hot Seat?» [Un bleu à la barre le 11 Septembre?]. Il précise son point de vue en évoquant la possibilité d'une «volonté de non-intervention évidente des militaires le 11 septembre, apparemment masquée par une confusion simulée, le chaos et des communications en dents-de-scie».³

Toutefois, rien dans le rapport final de la Commission Kean-Zelikow n'indique qu'elle ait entretenu de tels soupçons. On pourrait penser que les commissaires auraient au minimum demandé à Winfield pour quelle raison il n'avait pas repris ses fonctions après la première frappe sur le World Trade Center ou au moins après la deuxième frappe. Ne pas l'avoir fait ne constitue-t-il pas un grave abandon de poste? Est-ce qu'un général responsable laisse un «bleu à la barre» un jour pareil? Mais il apparaît qu'on n'a pas même évoqué la question.

Par ailleurs, le président semble considérer, à l'instar de la Commission, qu'il n'y a pas lieu de s'interroger sur l'attitude de Winfield ou de Leidig.

Flocco nous informe qu'«en mai 2003, Bush a promu le général de brigade Montague Winfield au grade de général de division et le capitaine de vaisseau Charles Leidig a été récemment promu par le président au grade de vice-amiral». ⁴ Il est évident que l'on a considéré qu'ils avaient parfaitement assumé leurs fonctions respectives.

QUAND A-T-ON DONNÉ L'AUTORISATION DE TIR ?

L'idée maîtresse de la Commission à propos du vol UA93 est, comme nous l'avons vu, qu'«au moment où les militaires apprennent le détournement du vol, il s'est déjà écrasé». Cette affirmation, formulée explicitement, est d'une importance capitale, car elle sert de justification à ce que la Commission soutient implicitement : les militaires n'ont pas abattu le vol UA93. Que ce postulat reste implicite suggère peut-être qu'elle a considéré qu'il était trop dangereux d'en faire état, même pour réfuter l'accusation qui pourrait menacer l'armée de l'Air. En tout état de cause, un des arguments qu'avance la Commission pour tenter d'étayer sa thèse est que les militaires n'ont rien pu apprendre par les téléconférences sur le vol UA93. C'est ce que nous avons passé en revue plus haut.

Mais cette thèse sur le vol UA93 repose essentiellement sur une nouvelle chronologie des événements autour de l'autorisation finalement donnée aux pilotes de chasse d'abattre les avions de ligne détournés. Si l'on admet la validité de cette nouvelle chronologie, la question du postulat implicite de la Commission est résolue. Toutefois, nous verrons que cette nouvelle chronologie contredit des déclarations antérieures.

Tout le monde semble confirmer que l'autorisation d'abattre les avions a été donnée par le vice-président Cheney pendant qu'il était dans «la salle de réunion du bunker souterrain», nom usuel du centre d'opérations de crise du président, situé au sous-sol de l'aile ouest de la Maison Blanche. Selon la Commission d'enquête sur le 11 Septembre, voici quand et comment se sont déroulés les faits.

À 10h02, les agents du Secret Service auprès du vice-président apprennent par la FAA qu'un avion se dirige vers Washington (p. 41). Puis, entre 10h10 et 10h15, la FAA précise que cet avion n'est plus qu'à cent trente kilomètres (p. 41). La FAA parle du vol UA93. Mais cet avion s'est, bien sûr, écrasé à 10h03. Ainsi donc, la FAA a encore commis une énorme erreur (p. 30). Mais, ni les militaires, ni les agents du Secret Service de Cheney ne le savent, aussi les militaires demandent-ils à Cheney l'autorisation de tir. Celui-ci la leur donne, «en moins de temps qu'il n'en faut à un batteur de base-ball pour frapper la balle», selon l'expression de Libby (p. 41). ⁵

Cependant, comme ceci se passe sept à douze minutes après que le vol UA93 se soit écrasé, les militaires n'ont pas pu abattre l'avion. La Commission enfonce encore le clou en affirmant que non seulement ils ne l'auraient jamais fait sans l'autorisation de la Maison Blanche (p. 45), mais également que cette autorisation ne leur a été donnée qu'à 10h31 (p. 42 et 45).⁶

À l'évidence, cette argumentation a été largement admise dans l'opinion. Par exemple, dans une émission diffusée sur la radio publique nationale que j'ai mentionnée dans l'introduction, on nous informe que « nous savons maintenant » grâce au rapport de la Commission d'enquête sur le 11 Septembre, que l'autorisation donnée aux militaires par le vice-président Cheney d'abattre tout avion de ligne en cours de détournement « est arrivée trop tard ».

Pourtant, présenter cet argument ne fait que contredire de nombreux témoignages dont l'authenticité n'est pas mise en doute. Étant donné que je les ai mentionnés au chapitre 11, je vais simplement dresser ici une liste de la plupart d'entre eux, afin d'illustrer ces propos. La Commission contredit un premier témoignage :

1. Celui selon lequel les chasseurs ont reçu l'ordre de tir peu après 9h56 (plutôt qu'à 10h30). Ce témoignage a été repris dans les articles d'*USA Today*, du *Washington Post* et diffusés dans les bulletins d'information des chaînes ABC News et CBS News.⁷ Pour étayer mes dires, voici certains passages du compte-rendu que donne James Bamford de l'enregistrement d'un bulletin d'information consacré au 11 Septembre et diffusé sur la chaîne ABC News :

« Alors que le vol UA93 se rapproche de la Maison Blanche [...], Cheney est en conversation avec le secrétaire à la Défense Donald Rumsfeld, puis il demande à Bush de donner l'ordre d'abattre l'appareil de United Airlines. [...] Mais Bush se défausse sur Cheney, le laissant prendre la responsabilité de l'ordre de tir. Quelques minutes plus tard, Cheney transmet l'ordre à [...] la cellule de crise du Pentagone. En réunion dans "l'aquarium"* du centre opérationnel de la zone de défense aérienne du Nord-Est du NORAD à Rome, dans l'État de New York, le Colonel Robert Marr de l'armée de l'Air reçoit le coup de téléphone. Puis,

* Il s'agit d'une salle vitrée, insonorisée et climatisée qui domine la « fosse » où opèrent les différentes équipes. De là, le chef du centre « Opérations » peut observer tous les opérateurs et surtout les cartes qu'ils tiennent à jour des différents secteurs de la zone d'opérations aériennes que couvre la zone de défense N.E. du NORAD.

il ordonne aux contrôleurs aériens de transmettre aux pilotes de chasse l'ordre de destruction de l'avion de United Airlines [...] "Le vol UA93 ne doit pas arriver à Washington", ajoute Marr.»⁸

Bamford conclut, comme l'émission d'ABC News, en reprenant la version officielle qui veut que les militaires n'ont pas eu à abattre le vol UA93 puisque ce sont les passagers qui ont fait en sorte qu'il s'écrase.

L'intérêt aujourd'hui du récit de Bamford est qu'il illustre bien à quel point on a médiatisé le témoignage qui, alors, faisait foi. Il souligne aussi que non seulement on a donné l'ordre de tir pour tous les avions et non le seul vol UA93, mais encore qu'on l'a donné avant qu'il ne s'écrase. Si ce que raconte Bamford est faux, ainsi que le prétend maintenant le rapport Kean-Zelikow, ne sommes-nous pas fondés à nous demander pourquoi la Maison Blanche et le Pentagone n'ont pas tenu une conférence de presse afin de mettre les choses au clair? Pourquoi n'ont-ils pas exigé de démenti de la part d'ABC News et d'autres organes de presse qui donnaient la même version? Quoi qu'il en soit, après ce premier témoignage sur lequel je me suis un peu attardé, en voici maintenant un certain nombre d'autres que contredit aussi la Commission.

Celui selon lequel, peu après que le Secret Service ait donné l'ordre à la base Air Force d'Andrews de «décoller immédiatement» à la suite de la frappe sur le Pentagone, quelqu'un de la Maison Blanche avait déclaré que Washington et ses environs étaient «zone de tir libre». Un des pilotes racontera plus tard : «Cela signifiait qu'on nous avait donné l'autorisation de faire usage de la force si la situation l'exigeait pour défendre la capitale du pays, son patrimoine et sa population.»⁹ Ce récit suggère aussi que l'autorisation d'abattre ait pu être donnée à 9h45, voire un peu plus tôt.

Des témoignages cités dans des articles parus dans la *Pittsburgh Post-Gazette* et le *Washington Post*, qui soutiennent que le renseignement selon lequel l'avion était à cent trente kilomètres et l'autorisation de Cheney de l'intercepter qui a suivi sont parvenus avant l'écrasement du vol UA93, plutôt qu'après entre 10h 10 et 10h 15 ; ensuite, une fois cette autorisation de tir donnée, un F16 décolle à la poursuite du vol en question.¹⁰

Des témoignages retransmis par la chaîne CBS ainsi que celui d'un contrôleur aérien qui établissent que le vol UA93 était talonné par au moins un F16.¹¹

Des témoignages parus le 15 septembre 2001 dans le *Boston Herald* et le *New York Times*, qui révèlent que le secrétaire adjoint à la Défense, Paul Wolfowitz, a déclaré que «l'armée de l'Air poursuivait l'avion détourné qui s'est écrasé en Pennsylvanie [...] et était en mesure de l'abattre en cas de nécessité».¹²

La déclaration du commandant Daniel Nash, l'un des deux pilotes de la patrouille de F15 envoyés à New York, à qui l'on a dit que des F16 avaient abattu un avion de ligne en Pennsylvanie.¹³

Des témoignages de personnes présentes à bord du vol UA93 et au sol, mentionnés au chapitre 11, qui suggèrent que l'avion a été abattu par un missile de l'armée.

La Commission ne réfute aucun de ces témoignages initiaux, auxquels on a généralement accordé du crédit. Elle les ignore tout simplement. Nous avons là encore un exemple de révisionnisme sans preuve et sans le moindre argument.

RICHARD CLARKE ET L'AUTORISATION DE TIR

Le récit de Richard Clarke vient lui aussi contredire la thèse de la Commission. Il affirme avoir appelé la salle de réunion de l'abri souterrain peu après 9h30. Lorsqu'il réussit à joindre son agent de liaison auprès de Cheney, il lui demande d'obtenir l'autorisation pour «l'armée de l'Air d'abattre tout avion, y compris un vol commercial détourné, qui semblerait menacer de frapper au sol et d'y causer des dommages de grande ampleur». Alors que Clarke s'attend à ce que la décision soit lente à lui parvenir, son correspondant le rappelle peu avant le décollage d'*Air Force One*, qui a finalement lieu vers 9h55, pour lui annoncer : «Dites au Pentagone que le président leur donne toute latitude pour abattre n'importe quel avion hostile, je répète, ils ont toute latitude pour abattre n'importe quel avion hostile.» Clarke déclare qu'il a été «stupéfait de la vitesse à laquelle la décision, venant de Bush par l'intermédiaire de Cheney, lui est parvenue».¹⁴

Ainsi que nous l'avons vu auparavant, selon plusieurs sources médiatiques dont ABC News, CBS News et le *New York Times*, l'autorisation de tir est arrivée peu après 9h56, c'est-à-dire peu après l'envol d'*Air Force One*. Clarke, dans son récit, la situe avant que l'avion présidentiel ait décollé, par conséquent plusieurs minutes plus tôt. Il suggère, en fait, qu'il n'a appris l'ordre de Cheney que vers 9h45, juste après le début de l'évacuation de la Maison Blanche. Par conséquent, Clarke semble dire qu'il a eu connaissance de l'autorisation vers 9h50.¹⁵ En outre, son récit est recoupé par le second des six témoignages présentés plus haut, selon lequel le Secret Service a dit aux pilotes des chasseurs, peut-être avant 9h45, de considérer l'espace aérien de Washington comme une «zone de tir libre».

La Commission ne conteste pas directement le récit de Clarke. Elle déclare simplement : «Clarke a affirmé qu'ils étaient en train de demander

au président l'autorisation d'abattre tout avion. Cette autorisation est arrivée à 10h25.» (p. 37). Donc, bien que la Commission reconnaisse l'authenticité du témoignage de Clarke affirmant qu'il cherchait effectivement à obtenir l'autorisation de tir, elle ignore tout simplement ce qu'il avance à propos de l'heure où il l'a reçue; elle persiste obstinément à affirmer que l'autorisation est arrivée à 10h25, soit trente-cinq minutes plus tard que ce que déclare Clarke. Elle n'explique pas comment les souvenirs de l'homme peuvent être si confus, ni pourquoi il aurait menti. Elle se contente de donner une heure beaucoup plus tardive.

Pour être crédible, ainsi que nous l'avons vu précédemment, il faudrait que cette version révisionniste explique pourquoi la thèse généralement admise est erronée. Il faudrait aussi expliquer l'origine des témoignages sur lesquels se fonde la thèse généralement admise. Néanmoins, la Commission ne réfute aucun des témoignages qu'on avait d'abord acceptés. Elle n'explique pas comment ils sont apparus, s'ils sont faux. Elle se contente d'imposer une nouvelle chronologie, la sienne. Son argumentation implicite paraît être : en fonction de cette chronologie, les témoignages qui la contredisent ne peuvent en aucun cas être crédibles. La logique est imparable. Mais la Commission devrait nous donner une raison valable pour justifier sa version; et cela, elle ne l'a pas fait.

QUAND CHENEY DESCEND-IL DANS LE BUNKER SOUTERRAIN ?

Cette chronologie révisionniste contredit encore d'autres témoignages. Nous avons vu que, en s'appuyant sur elle, les agents du détachement du Secret Service qui protègent le vice-président entendent dire qu'un avion approche de Washington à 10h02 seulement. La Commission soutient cette position en prétendant que Cheney n'arrive au C.O. de crise que «peu avant 10h00, peut-être même à 9h58» (p. 40).

Elle valide cette heure en réagissant au témoignage de Cheney en personne, cité dans la version initialement admise, qui soutient qu'il se précipite vers la salle de réunion de l'abri souterrain dès qu'il apprend qu'un avion approche de la Maison Blanche. D'après la Commission, un contrôleur aérien de l'aéroport national Reagan déclare à 9h33 au Secret Service : «Un avion arrive sur vous et on a perdu tout contact avec lui.» Mais elle affirme aussi que les agents du Secret Service reçoivent immédiatement après, un autre message les informant que l'avion s'est dérouté de la Maison Blanche, de sorte qu'«on ne prend pas la décision d'évacuer le vice-président, à ce moment-là» (p. 39).

Ayant réfuté l'heure initialement avancée du mouvement du vice-président vers le souterrain, la Commission nous raconte ensuite que le Secret Service ne demande la mise à l'abri de Cheney que « juste avant 9 h 36 », ainsi n'entre-t-il dans la structure tubulaire* qu'à 9 h 37. La Commission prétend ensuite que, même alors, Cheney ne se rend pas directement dans la salle de réunion de l'abri souterrain à l'autre bout du couloir. En fait :

« Une fois à l'intérieur, le vice-président Cheney et les agents s'arrêtent dans une partie du tunnel équipée d'un téléphone sécurisé, d'un banc et de la télévision. Le vice-président demande à parler au président, mais il faut du temps pour établir la liaison. Il apprend dans le tunnel la frappe sur le Pentagone et il voit la retransmission télévisée de la fumée qui s'échappe de l'édifice » (p. 40).

Nous apprenons ensuite qu'il lui faut environ vingt minutes pour être mis en liaison, regarder la télévision et parler au président :

« Le Secret Service consigne l'arrivée à la Maison Blanche de Madame Cheney qui rejoint son mari dans le tunnel. D'après la main courante de ce jour-là, le vice-président est encore au téléphone avec le président à 9 h 55 [...]. À la fin de la communication, Madame Cheney et le vice-président quittent le tunnel pour la salle de réunion de l'abri souterrain [...]. Nous en avons conclu que, d'après les éléments tangibles dont nous disposons, le vice-président est arrivé dans la salle peu avant 10 h 00, peut-être à 9 h 58 » (p. 40).

Seulement, cette chronologie s'oppose à des témoignages antérieurs au terme desquels les agents du Secret Service conduisent Cheney dans le couloir qui conduit à la salle de réunion bien avant 9 h 36. Le *New York Times* et le *Telegraph* déclarent qu'il était environ 9 h 06. Un témoin oculaire, David Bohrer, photographe à la Maison Blanche, avance que cela a lieu « juste après 9 h 00 ». ¹⁶ Donc, la Commission retient une heure largement postérieure à celles indiquées précédemment. L'heure qu'elle avance, 9 h 36, contredit aussi le reportage d'ABC News selon lequel Cheney est déjà dans le C.O. de crise à 9 h 27 quand on lui annonce qu'un avion en approche se trouve à quatre-vingts kilomètres de Washington. ¹⁷ Donc, soit les journalistes étaient très mal informés, soit la Commission sur le 11 Septembre essaie de modifier l'histoire non pour donner un compte-rendu plus exact, mais bien pour blanchir les militaires, soupçonnés d'avoir abattu le vol UA93.

* Structure tubulaire. Il s'agit d'un couloir oblique en métal dans lequel s'enfoncé un escalier qui conduit à l'entrée du centre de crise enterré. (NdT).

Richard Clarke invalide lui aussi la chronologie de la Commission. D'après le récit qu'il a fait des événements de ce matin-là, nous pouvons déduire qu'il se rend vers 9 h 06 dans le cabinet de Cheney où Condoleezza Rice s'entretient avec le vice-président. Clarke affirme, nous l'avons déjà vu, qu'il s'est rendu immédiatement dans le cabinet de Cheney dès son arrivée à la Maison Blanche, juste après la frappe sur la tour sud, soit seulement quelques minutes après 9 h 03. À la fin de l'entretien qui ne dure que cinq minutes, Rice annonce que le Secret Service insiste pour que Cheney et elle-même descendent dans l'abri antinucléaire, c'est-à-dire le C.O. de crise. Cheney commence à rassembler ses documents pour suivre les huit gardes du corps qui l'attendent à l'extérieur de son bureau. Le compte-rendu de Clarke semble donc indiquer que Cheney est descendu vers 9 h 12.¹⁸

La suite du récit de Clarke conduit à conclure que Cheney descend effectivement à cette heure-là. Il raconte que Rice et lui-même se rendent directement à la salle vidéo pour participer à leur téléconférence qui commence de toute évidence vers 9 h 15. Rice y reste quelques minutes, puis elle aurait prévenu : « Je vais au C.O. pour être avec le vice-président. Dites-nous ce dont vous avez besoin. » Clarke lui répond : « Ce qu'il me faut, c'est une ligne directe avec Cheney et vous. » Clarke déclare ensuite, nous l'avons vu, qu'il transmet les demandes adressées à Cheney, par cette ligne, peu après 9 h 30, et qu'il obtient les réponses avant 9 h 55.¹⁹ Par conséquent, le compte-rendu de Clarke concorde avec les différents articles des journaux qui concluent que Cheney est allé dans le C.O. beaucoup plus tôt que ce que prétend maintenant le rapport Kean-Zelikow.

En fait, en élaborant sa nouvelle vérité historique, la Commission contredit jusqu'au propre compte-rendu de Cheney paru dans *Meet the Press* seulement cinq jours après le 11 Septembre²⁰. Au cours de cette interview accordée à Tim Russert, Cheney déclare que peu après avoir assisté à la seconde frappe sur le World Trade Center, à 9 h 03, il s'entretient au téléphone avec le président sur ce que celui-ci mettra dans son discours à la nation. Cheney continue : ce n'est que plusieurs minutes plus tard que les agents du Secret Service pénètrent dans son cabinet et l'emmènent « très rapidement » dans la structure tubulaire, « parce qu'ils viennent d'apprendre qu'un avion se dirige vers la Maison Blanche ». Dans le récit de Cheney, contrairement à celui de la Commission, ce passage n'a pas été immédiatement effacé. Selon lui, la conversation téléphonique entre Cheney et le président a dû avoir lieu entre le moment « peu avant 9 h 15 » où Bush quitte la salle de classe (p. 39) et 9 h 25, heure à laquelle une photo montre Bush assis dans une salle, attendant de prononcer son allocution qui

commence à 9 h 30.²¹ En fait, l'agenda personnel du président indique que ce coup de fil a lieu à 9 h 15, comme le signale la note n° 204 (p. 463) du rapport de la Commission. Même si on admet que cette conversation dure jusqu'à trois minutes avant 9 h 25, heure à laquelle la photographie est prise, elle se termine à 9 h 22. S'il est exact que Cheney n'est conduit d'urgence dans la structure tubulaire que « plusieurs minutes » plus tard, il semble confirmer lui-même l'information d'ABC News qui veut qu'il se trouve déjà dans l'infrastructure souterraine à 9 h 27.

Et finalement, nous l'avons vu, la déposition du témoin oculaire Norman Mineta réfute de façon catégorique et sans appel le travestissement des faits auquel se livre la Commission. Hormis le fait qu'il déclare qu'à son arrivée au C.O. souterrain Cheney s'y trouve déjà, Mineta précise aussi que Cheney y est depuis suffisamment longtemps pour donner des « ordres » que Mineta prend peut-être à tort pour des ordres de tir. Par conséquent, le compte-rendu de Mineta paraît conforter le récit de Clarke. Cheney aurait donc quitté son cabinet pour l'abri souterrain vers 9 h 12.

Et quand la Commission affirme à présent que Cheney ne fut contraint de descendre dans le souterrain qu'à 9 h 36, elle se livre à une opération de révisionnisme assez audacieuse.

Par ailleurs, ce révisionnisme ne s'appuie sur rien. La Commission ne tente même pas, par exemple, d'expliquer comment Cheney a pu se tromper sur l'heure seulement cinq jours après l'événement. Elle a beau citer une interview de Cheney parue dans *Newsweek* le 19 septembre 2001, elle ne mentionne pas l'interview beaucoup plus connue que le vice-président a accordée à Tim Russel le 16 septembre, au cours de laquelle il a laissé entendre qu'il est descendu vers 9 h 25. La thèse de la Commission s'appuie essentiellement sur un rapport du Secret Service, qui indiquerait qu'on n'a conduit le vice-président dans la structure tubulaire qu'à 9 h 37. Les commissaires admettent toutefois qu'on leur a dit lors d'un exposé du Secret Service que « l'heure d'entrée, 9 h 37, inscrite dans leur chronologie, était basée sur un cahier d'événement qu'on ne peut plus récupérer » (p. 464, note 209). Par conséquent, aucun document n'étaye ce point de la nouvelle chronologie de la Commission.

Le pire, c'est qu'il est formellement contredit par la déposition que fait le secrétaire aux Transports Norman Mineta, témoin visuel. En présentant sa chronologie révisionniste, la Commission Kean-Zelikow laisse supposer que soit le témoin a menti, soit ses souvenirs de ce matin-là sont très confus. Mais on a du mal à comprendre pourquoi Mineta mentirait sur l'heure à laquelle il est arrivé au C.O. de la Maison Blanche et sur tout ce dont il a été témoin là-bas. Il est également difficile de supposer que les

événements d'une telle matinée aient pu ne pas se graver à jamais dans sa mémoire. En outre, nous l'avons vu précédemment, son récit concorde à la minute près avec celui de Clarke et avec le bulletin d'information d'ABC News sur l'heure à laquelle a eu lieu la discussion à propos de l'avion alors à quatre-vingts kilomètres de là.

Nous sommes donc forcés de conclure que la chronologie que présente la Commission Kean-Zelikow a été redéfinie non sur la base de faits nouveaux, mais uniquement pour soutenir la thèse qui veut que Cheney n'a pu donner l'ordre de tir qu'après que le vol UA93 se fut écrasé.

L'AUTORISATION PRÉSIDENTIELLE DU TIR : DE LA POUDRE AUX YEUX ?

Dès le début, la thèse officielle sur le 11 Septembre repose sur l'idée que l'autorisation d'abattre les avions de ligne détournés ne peut venir que du président des États-Unis. Lors de l'interview qu'il donne à *Meet the Press*, le vice-président a même suggéré que la « question de l'interception ou non d'un avion commercial [est] du domaine du président ». ²² Les commentateurs les mieux informés, qui savent que l'interception est une intervention de routine conduite une centaine de fois par an, n'ont pas été dupes de ce mensonge. Mais le citoyen normal est resté sur l'idée que seul le président peut donner l'autorisation d'abattre des avions. Sans cette conviction, la plupart des controverses qui ont surgi à propos de l'autorisation de tir de ce jour-là n'existeraient pas.

Nous en avons déjà exploré une, celle qui porte sur l'heure exacte à laquelle le vice-président Cheney reçoit l'autorisation du président et la transmet aux militaires. La Commission, nous l'avons vu, la situe bien plus tard que toutes les sources antérieures.

Autre question : Cheney a-t-il effectivement discuté de ce sujet avec le président ou a-t-il pris sur lui de donner l'autorisation ? L'existence de cette controverse est effleurée dans ce remarquable passage du rapport de la Commission :

« Le vice-président s'est souvenu qu'il avait téléphoné au président juste après être entré dans la salle de réunion de l'abri souterrain [...]. Le vice-président a déclaré qu'il avait appelé le président pour discuter des règles d'engagement de la CAP* [...]. Il s'est rappelé que cela ne servait

* Règles d'engagement : les règles précises d'emploi des armes. L'expression anglo-saxonne est la traduction littérale de cette formule de l'armée française apparue au cours de la première guerre mondiale. La CAP, *Combat Air Patrol*, est la fonction d'une armée de l'Air qui consiste à interdire un espace aérien à des aéronefs hostiles. (NdT).

à rien de mettre en place de la CAP si les pilotes n'ont pas de règles précises d'emploi des armes au cas où un avion refuse d'obtempérer. Il a précisé que le président a tranché la question. Le président a affirmé qu'il se souvenait de cette conversation et [...] nous a expressément précisé qu'il avait autorisé la destruction des avions détournés [...]. Rice [...] s'est souvenue avoir entendu [le vice-président] informer le président : «Monsieur, la CAP est en vol. Monsieur, ils vont vouloir savoir ce qu'ils doivent faire.» Puis, elle s'est souvenue l'avoir entendu dire, «Oui, monsieur.» [...] Parmi toutes les sources qui évoquent d'autres événements importants de ce matin-là, il n'y a rien qui prouve que cette communication a bien eu lieu [...]. D'autres gens qui se trouvaient à proximité et qui prenaient des notes, comme Scooter Libby, le chef de l'état-major particulier du vice-président qui était assis à côté de lui, ou encore Madame Cheney, n'ont pas noté de communication téléphonique entre le président et le vice-président juste après que ce dernier fût dans la salle de conférence» (p. 40, 41).

C'est ici que la Commission est le plus près d'accuser le président et le vice-président de mensonge sur quelque point que ce soit. Et cette question d'ordre de tir, ainsi que celle de savoir s'il y a eu un lien entre *al-Qaida* et l'Irak, a donné lieu à force débats dans la presse. *Newsweek* a même publié : [bien que] «certains membres de la Commission soient en réalité très sceptiques sur le témoignage du vice-président et aient exprimé ouvertement leur opinion dans un premier jet de leur rapport de synthèse», de fortes pressions de la Maison Blanche ont conduit à la rédaction d'un rapport «édulcoré». ²³

Est-il possible, cependant, que tout ce bruit ne soit que de la poudre aux yeux ? Le récit de la Commission semble montrer qu'il est de son intérêt de faire admettre l'idée que l'autorisation de tir ne peut effectivement être donnée que par le président. Outre le passage que je viens de citer, qui l'affirme tout en suggérant que Cheney ait pu s'affranchir des règles en donnant l'autorisation sans consulter Bush, la Commission ajoute :

«Avant le 11 Septembre, il était entendu que l'ordre d'abattre un avion de ligne devait être donné par l'Autorité de commandement national (expression qui désigne le président et le secrétaire à la Défense).» (p. 17).

Ce passage semble délibérément ambigu. Il se garde bien de préciser si l'ordre doit venir du président, du secrétaire à la Défense ou des deux à la fois. Cependant, les commissaires ne retiennent pas le deuxième terme de l'alternative, puisque selon leur version, l'ordre est donné par le président et le vice-président ; ils ne font pas mention du secrétaire à la Défense (p. 43). Mais si «l'Autorité de commandement» signifie autant le prési-

dent que le secrétaire à la Défense, ce dernier pourrait aussi bien prendre la décision de tir sans en référer au président ou au vice-président.²⁴ Cela, manifestement, ne tient pas.

La Commission exprime plus clairement sa position dans le passage suivant :

« Dans la plupart des cas, la voie hiérarchique autorisant l'usage de la force va du président au secrétaire à la Défense et du secrétaire à la Défense au commandant de l'unité de combat. Il semble que le président a eu ce matin-là son premier entretien avec le secrétaire Rumsfeld, peu après 10 h00 [...]. L'appel fut de courte durée et les deux hommes n'ont pas abordé la question de savoir qui peut donner l'autorisation de tir » (p. 43).

L'intérêt de ce passage qui décrit ce qu'est la voie hiérarchique uniquement « dans la plupart des cas » n'est pas tellement de laisser penser qu'on peut dans certains cas ne pas passer par le président. Non, ce qui est intéressant, c'est que, dans certains cas, le secrétaire pourrait ne pas faire partie de la chaîne de décision.

D'autres commentaires enfoncent le clou. Par exemple, la Commission cite le cas d'autorités militaires qui ont déclaré qu'elles pouvaient ordonner de leur propre chef à des chasseurs d'intercepter un avion, mais « qu'il leur faut un ordre de « l'Exécutif » pour ouvrir le feu » (p. 458 note 98).

La Commission affirme expressément qu'il est obligatoire, au moins en pratique, de demander l'autorisation du président dans un argumentaire portant sur le vol UA93 au sujet de « ce qu'il aurait fallu faire si... » Envisageant ce qui aurait pu se passer si les passagers du vol n° 93 n'avaient pas fait en sorte qu'il s'écrase, elle émet cette hypothèse :

« Il est possible que le commandement du NORAD ait pu donner l'ordre de tir sans l'autorisation du vice-président, mais vu la gravité de la décision d'abattre un avion de ligne et compte tenu de la prudence du NORAD qui tient à éviter toute erreur possible, nous considérons cette éventualité comme invraisemblable » (p. 45).

Mais est-il vrai qu'en règle générale, seul le président puisse donner l'autorisation d'ouvrir le feu ? La réponse est non, ainsi que le démontre le passage ci-dessous tiré d'une directive du 1^{er} juin 2001 déjà citée au chapitre 12 :

« En cas de détournement d'avion, la FAA avertira le NMCC dans les plus brefs délais. Le NMCC, à l'exception de cas nécessitant une riposte instantanée [...] fera suivre les demandes d'assistance militaire au ministre de la Défense pour approbation. »²⁵

Aucune mention ici de la Maison Blanche. Par ailleurs, « assistance militaire » ne signifie pas simplement « interception ». Le texte concept

évoque la possibilité d'abattre un avion de ligne détourné. Comme nous l'avons vu au chapitre 11, Glen Johnson du *Boston Globe* résume de la manière suivante la précision apportée par Mike Snyder, porte-parole du NORAD :

«Lorsqu'on intercepte un avion, on l'aborde par phases progressives. En approche, pour attirer l'attention du pilote, l'avion de chasse peut balancer les ailes, faire une passe frontale devant l'appareil. En dernier ressort, il peut tirer quelques obus traceurs le long de l'axe de vol de l'avion voire, dans certaines circonstances, l'abattre avec un missile.»²⁶

J'insiste sur ce point à cause du manque total de réalisme et de précision historique avec lesquels la Commission décrit l'intervention. Elle donne, elle, l'explication suivante :

«La FAA et le NORAD ont mis en place une procédure opérationnelle commune visant à pouvoir intervenir de concert en cas de détournement d'avion [...]. Lorsqu'un détournement est confirmé, cette procédure impose de faire appel au coordinateur de quart en charge du détournement. Celui-ci contacte le Centre opérationnel des armées au Pentagone (le NMCC) et demande qu'un avion de la patrouille de D.A. suive le vol et rende compte de tout fait inhabituel [...]. La procédure n'envisage pas l'interception. Elle suppose que la patrouille militaire doit se montrer discrète, «guidée par radio pour rester à huit kilomètres derrière l'avion détourné», d'où elle pourra accomplir sa mission qui est de surveiller la route que suit l'avion» (p. 17 et 18).

Pour étayer ses affirmations sur la «procédure», la Commission aurait pu nous présenter des cas récents d'intervention de la chasse. D'après des articles de presse, les intercepteurs du NORAD ont reçu l'ordre de décoller cent vingt-neuf fois en 2000.²⁷ En outre, l'Associated Press fait état de soixante-sept décollages en *scramble* entre septembre 2001 et juin 2002.²⁸ En supposant que la Commission ait décrit de façon exacte des procédures opérationnelles en vigueur avant le 11 Septembre, elle aurait dû démontrer que bien que ces chasseurs aient décollé, ils n'ont pas réellement intercepté les avions, mais sont restés «discrets», se contentant de suivre les appareils suspects en restant à huit kilomètres et de surveiller leur comportement. Mais cela, elle ne le fait pas. Étant donné le manque de preuves, ne sommes-nous pas en droit de présumer que Mike Snyder et certains membres du personnel du NORAD ont jugé plutôt risible la façon dont la Commission Kean-Zelikow présente la procédure opérationnelle de décollage en *scramble*?

Revenons à l'explication de Snyder et donc au monde réel dans lequel non seulement les chasseurs interceptent les avions détournés, mais sont

même en droit de les abattre : les pilotes peuvent « descendre [l'avion détourné] avec un missile », bien sûr seulement s'ils en ont l'autorisation. Et cette autorisation, comme le réaffirme le document du 1^{er} juin, vient en principe du cabinet du secrétaire à la Défense. Rien n'impose l'intervention de la Maison Blanche ; comme s'il fallait réveiller le président au milieu de la nuit, l'obliger à s'éclipser d'une salle de concert ou à s'interrompre au milieu du Discours sur l'état de l'Union, si une situation de crise exige une autorisation de tir immédiate pour éviter un désastre.

Qui plus est, en cas d'urgence, rien n'impose que l'autorisation vienne du cabinet du secrétaire à la Défense et encore moins du secrétaire lui-même. Nous avons déjà largement traité de ce point au chapitre 12.

Donc, s'étendre sur la double question de l'autorisation présidentielle, *quand* et même *si* le président Bush a autorisé les militaires à détruire le vol UA93, est bien une manœuvre de déception*. Elle vise à détourner l'attention des journalistes et du public qui cherchent à évaluer les fautes commises le 11 septembre par le Pentagone, qui non seulement était autorisé à abattre des avions de ligne « pour sauver des vies, préserver la population ou atténuer les dommages causés au patrimoine », mais encore en avait le devoir s'il n'y avait pas d'autre solution.

En définitive, il faut même considérer la tentative du rapport Kean-Zelikow de démontrer que les militaires n'ont pas failli lors de leur échec désastreux du 11 Septembre comme une faute en soi.

À quel moment le vol UA93 s'écrase-t-il ?

Nous avons vu que le but principal de la Commission dans sa façon de traiter de la chute du vol UA93 est de convaincre les lecteurs que non seulement les militaires n'ont pas abattu cet avion, mais encore qu'il leur était impossible de le faire. L'un des litiges qui agitent ce débat porte sur l'heure exacte de la chute de l'avion. En fait, la Commission admet bien que « l'heure précise du crash a été sujet à controverse » (p. 30). Le NORAD la situe à 10h03, la Commission entérine cette donnée en précisant qu'il était 10h03 et 11 secondes. Par ailleurs, la FAA l'estime à 10h07.²⁹ Une étude sismique autorisée par l'armée de Terre indique une heure qui s'approche de celle donnée par la FAA, 10h06 et 5 secondes étant l'heure exacte du crash³⁰ (p. 461 note 168). Cette heure est largement validée³¹, mais la Commission Kean-Zelikow la rejette.

* Manœuvre de déception. En langage militaire, manœuvre de camouflage qui tend à focaliser l'attention de l'adversaire sur un point du terrain sans importance en utilisant des leurres. (NdT).

Le débat est important pour deux raisons. Premièrement, l'heure de 10h03, qui a la préférence de la Commission, indique une marge supérieure de quelques minutes entre l'heure de l'écrasement et la fourchette courte (10h10) du moment où, selon la Commission, Cheney aurait pu donner l'autorisation de tir. Par conséquent, cette heure rend encore plus invraisemblable que l'armée ait pu abattre l'avion. Deuxièmement, la bande de l'enregistreur du cockpit s'arrête à 10h02. Si la chute intervient à 10h03, il manque peu de longueur d'enregistrement. Mais si elle a lieu à 10h06, alors il y a un blanc de quatre minutes.³² Certes, le décalage chronologique est de toute façon suspect, même s'il n'est que d'une minute. D'après un article du *New York Observer*, «certains proches des victimes ressentent le besoin de découvrir pourquoi, au moment crucial de l'échauffourée à bord, la bande cesse soudain d'enregistrer des voix et pourquoi tout ce qu'on entend pendant les soixante dernières secondes, c'est un bruit de moteur.»³³ Mais un blanc de quatre minutes serait encore plus suspect. Il est donc certainement préférable pour l'administration Bush et les militaires qu'on admette 10h03 comme heure officielle de l'écrasement de l'appareil.

Seulement, en fonction de quoi la Commission peut-elle remettre en question les résultats de l'étude sismique? Elle procède par étapes. En premier lieu, elle affirme :

«L'heure de l'impact, 10h03 et 11 secondes, est confirmée par des analyses antérieures conduites par le Bureau national de la sécurité des Transports et par des preuves apportées aux membres de la Commission par l'analyse des radars, de l'enregistreur de données du vol, de l'enregistreur des voix du cockpit, des données des satellites infrarouges, et des transmissions du Contrôle aérien» (p. 30).

Pourtant, cette affirmation pose problèmes sur trois plans. D'abord, on ne nous donne aucune précision concernant «l'analyse préalable du Bureau national de la sécurité des transports». Ensuite, on a cité en février 2004 Mary Schiavo, ancienne inspectrice générale du département des Transports, qui aurait déclaré : «Nous n'avons pas trace ici d'enquête du NTSB [*National Transportation Safety Board*, Bureau national de la sécurité des transports].»³⁴ Enfin, toutes les autres preuves mises en avant reposent sur «l'analyse des membres de la Commission». Il nous faut tout simplement lui faire confiance et, très franchement, l'équipe que dirige Zelikow ne s'en est pas montrée digne jusqu'à présent.

La seconde étape de sa démonstration consiste purement et simplement à nier la fiabilité de l'étude sismique. Son argumentation est la suivante :

«Les données sismiques sur lesquelles [les deux auteurs de l'étude] ont basé leur estimation présentent un ratio signal-bruit beaucoup trop faible. Elles laissent trop de place à la spéculation en terme de signal-source pour permettre de contredire l'heure de l'impact établie par la très précise synthèse, réalisée par les services officiels, du radar et de l'ensemble des données recueillies sur le site de l'impact. Cet ensemble de données permet de déterminer l'heure de l'impact du vol UA93 à une seconde près. Il porte en particulier sur le site du choc et sur l'avion, et a pour sources les codes horaires automatiquement enregistrés sur les cassettes audio de l'ATC [Air Traffic Control, contrôle de la circulation aérienne] pour le compte des centres de la FAA et recoupés avec chaque série de données selon une méthode unanimement acceptée dans la communauté internationale des enquêtes sur les accidents d'avions» (p. 462, note 169).

Mais bien qu'il paraisse à première vue imparable, cet argument n'est qu'une suite d'affirmations. Aucune preuve tangible ne permet de vérifier ces données. On nous demande une fois encore de croire la Commission Kean-Zelikow sur parole.

En outre, si on se plonge réellement dans l'étude sismique réalisée à la demande des militaires par Won-Young Kim de l'observatoire terrestre Lamont-Doherty de l'université de Columbia, et par Gerald R. Baum du cabinet d'études géologiques du Maryland, elle paraît laisser bien moins de place à la «spéculation» que ne le prétend la Commission. Kim et Baum, à qui on a demandé de faire une étude des données sur les quatre impacts, affirment que seul le signal du choc sur le Pentagone est trop faible pour pouvoir en déterminer l'heure exacte. Élément intéressant qui s'ajoute à d'autres pour conforter l'opinion de ceux qui pensent que le Pentagone n'a pas été frappé par un énorme avion de ligne. En ce qui concerne la chute du vol UA93, ils ont examiné les enregistrements sismographiques des quatre stations implantées près du point de chute. Alors que le ratio signal-bruit était très bas pour deux d'entre elles (environ 1 pour 1), il était à environ 2,5 pour 1 pour une autre (SSPA). Kim et Baum en concluent ce qui suit :

«Bien que les signaux sismiques diffusés sur le réseau ne soient pas aussi prononcés et aussi nets que dans le cas du World Trade Center [...], trois sismogrammes à la station SSPA [...] sont tout à fait nets. [...] De ces enregistrements] nous pouvons déduire que le vol UA93 s'est écrasé aux environs de 14h06 et 5 secondes en temps universel, soit 10h06 et 5 secondes locales.»³⁵

Par conséquent, il apparaît que la Commission s'est livrée à une lecture biaisée dans le sens qui lui convient.

La troisième étape de sa démonstration consiste à affirmer que « l'un des auteurs de l'étude admet à présent que les “données sismiques concernant le vol UA93 ne sont pas irréfutables” ». ³⁶ Toutefois, en dehors du fait que nous ne savons pas dans quelles conditions, ni sous quelles réserves, l'auteur en question, Won-Young Kim, a pu faire cette concession, nous pouvons conclure que l'autre auteur principal de l'étude sismique, le Dr. Gerald Baum, *n'admet pas*, lui, que ces données soient réfutables.

En somme, la Commission n'a pas été capable de justifier la nouvelle heure qu'elle propose pour la chute du vol UA93. Mais, même si l'heure déterminée s'avérait la bonne, cela ne suffirait pas pour étayer son argumentation contre la destruction volontaire de l'avion.

NOUVEAU RAPPORT SUR LE GÉNÉRAL WINFIELD

Nous l'avons vu plus haut, le général de brigade Montague Winfield, sous-chef « Opérations » du NMCC, s'est fait remplacer à 8 h 30 le matin du 11 septembre par son adjoint, le capitaine de vaisseau Charles Leidig. Cette relève est pour le moins digne d'intérêt en raison du moment où elle a lieu. Mais elle l'est aussi pour une autre raison. Le capitaine de vaisseau Leidig, amené à s'expliquer devant la Commission sur son intérim, précise que Winfield a repris ses fonctions juste avant la chute du vol UA93. ³⁷

Ce témoignage montre notamment tout l'intérêt d'un élément du compte-rendu de James Bamford sur ces heures fatidiques, élément dont on n'avait pas fait état jusqu'à présent.

« Alors que le vol UA93 s'approche de la Maison Blanche, [...] Cheney [...] demande à Bush de donner l'ordre d'abattre l'avion de United Airlines. [...] Mais, Bush [...] le laisse] prendre la décision [...]. Quelques minutes plus tard, Cheney transmet l'ordre au général de brigade de l'armée de Terre Montague Winfield dans la Salle de crise du Pentagone. « Le président nous a donné l'autorisation d'abattre un banal avion de ligne qui menaçait Washington, D.C. », ajoute Winfield [...] Le Colonel Robert Marr de l'Air Force [...] demande aux contrôleurs aériens de donner aux pilotes de chasse l'instruction de détruire l'appareil. » ³⁸

Le compte-rendu de Bamford est lui aussi particulièrement intéressant, étant donné qu'on a cité plus tard une déclaration du Général Winfield sur le vol UA93 : « Pendant un moment, on nous a donné une heure sur objectif, puis on s'est rétracté, puis on en a donné une autre, mais rien ne se passait. Vous imaginez facilement la tension qui régnait au NMCC. » ³⁹

Que pouvait signifier « l'heure sur objectif », si ce n'est l'heure à laquelle ils s'attendaient à ce que l'avion de chasse parvienne à hauteur du

vol UA93? C'est une question que la Commission Kean-Zelikow aurait au moins dû poser au général Winfield.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION

Comme nous venons de le voir, nous avons de très nombreuses raisons de conclure que les militaires ont abattu le vol UA93, notamment :

1. Divers témoignages indiquent que l'autorisation de tir a été donnée avant 10 h 00, peut-être même vers 9 h 45.

2. Des témoignages révèlent qu'après la diffusion de cette autorisation, on envoie un F16 à la poursuite du vol UA93.

3. Un bulletin d'information de CBS News ainsi que les témoignages d'un contrôleur aérien et de Paul Wolfowitz affirment que le vol n° 93 était talonné par un F16.

4. La déposition du général Montague Winfield semble montrer qu'il s'attendait, comme toutes les personnes présentes au NMCC, à ce que le vol UA93 soit abattu.

5. Une rumeur court au sein de l'armée qu'un des F16 aurait abattu un avion de ligne en Pennsylvanie.

6. Des témoignages de personnes à bord du vol UA93 et d'autres au sol laissent penser que c'est un missile qui a abattu l'appareil.

Les preuves qui nous mènent à la conclusion que le vol n° 93 fut abattu par les militaires sont vraiment accablantes.

La Commission Kean-Zelikow, en tentant de réfuter cette option, ne conteste pas explicitement les témoignages. En fait, elle ne les mentionne même pas. Elle choisit de faire reposer son argumentation sur deux affirmations :

1) Les militaires n'ont appris le détournement du vol qu'après qu'il se fut écrasé ;

2) L'autorisation de tir transmise par le vice-président Cheney ne l'a été qu'après la chute du vol UA93.

Cependant, nous avons vu que les arguments de la Commission pour étayer ces affirmations sont loin d'être probants.

La première affirmation – les militaires n'étaient pas au courant du détournement du vol UA93 – repose sur la double assertion que la FAA n'a jamais appelé les militaires pour les alerter et que les téléconférences n'étaient pas équipées pour acheminer ces informations. Mais nous avons de bonnes raisons de douter de cette hypothèse. Dans la mesure où les téléconférences de la FAA et du NMCC se seraient effectivement avérées incapables de transmettre les informations de la FAA aux militaires, il

semblerait que le NMCC ait délibérément saboté le système ; mise en place de sa propre téléconférence, permanence assurée par un bleu, affirmation de l'impossibilité à se connecter à la FAA et non participation à la téléconférence de la FAA. En outre, il existe quelques bonnes raisons de douter que ces téléconférences aient été aussi inefficaces qu'on nous le dit. Souvenons-nous de la note de Laura Brown, intitulée *Les communications de la FAA avec le NORAD le 11 septembre 2001*. Selon ce document, immédiatement après la première frappe contre le World Trade Center, la FAA a établi un réseau téléphonique englobant aussi bien le Pentagone que le NORAD. Alors :

« Grâce au réseau téléphonique, la FAA a échangé des informations en temps réel sur le déroulement des événements, y compris sur la perte de liaison avec l'avion, la disparition des signaux du transpondeur, les changements de route non autorisés et tous éléments relatifs à n'importe quel vol à risque. »⁴⁰

Et même le rapport Kean-Zelikow admet que vers 9 h 34, le vol UA93 est un « vol à risque » pour la FAA.

L'affirmation de la Commission sur l'inutilité des téléconférences est aussi battue en brèche par le compte-rendu de Clarke, selon lequel Jane Garvey annonce le détournement probable vers 9 h 40, au moment où Myers et Rumsfeld sont tous deux présents dans la salle. Clarke révèle aussi que le Secret Service, qui est branché sur tous les services d'État liés à la sécurité, suit les écrans radar de la FAA.

La première affirmation du rapport – les militaires n'apprennent le détournement du vol n° 93 qu'après qu'il se soit écrasé – ne tient donc pas à l'examen, même en faisant abstraction du fait mentionné au chapitre 11 que certains membres du NORAD sont avertis de la menace à 9 h 16.

Il en est de même pour la seconde affirmation – l'autorisation de tir est arrivée trop tard, sept minutes au moins après la chute du vol UA93. Hormis le fait que l'assertion de la Commission – cette autorisation n'arrive qu'à 10 h 10 – est catégoriquement contredite par de nombreux témoignages antérieurs, y compris celui de Richard Clarke lui-même, la nouvelle chronologie de l'arrivée du vice-président Cheney dans la salle de conférence de l'abri souterrain est probablement l'élément d'argumentation de la Commission le plus visiblement mensonger. Non seulement il n'existe aucun témoignage pour le valider, mais encore il est contredit par de nombreux autres témoignages, notamment ceux de trois témoins oculaires : Richard Clarke, Norman Mineta et le photographe de la Maison Blanche, David Bohrer. L'autre élément de l'argumentation de la

Commission – le vol UA93 s’est écrasé trois minutes plus tôt que ce qu’indique l’étude sismique – doit être jugé au mieux bien faible.

Les circonlocutions filandreuses par lesquelles la Commission Kean-Zelikow tente d’expliquer en force ce décalage de trois minutes conduit en fait à penser que le but essentiel de l’équipe officielle est de lever les soupçons que fait naître l’examen de l’enregistrement du vol. Elle essaie de prouver qu’en réalité les quatre dernières minutes de bande ne manquent pas, ces quatre dernières minutes qui auraient révélé la cause réelle de la chute de l’avion.

Le rapport Kean-Zelikow échoue complètement dans sa tentative de démontrer que les militaires n’ont pas pu abattre le vol UA93. Si on constate qu’il n’a réfuté aucun des éléments menant à la conclusion que les militaires ont effectivement abattu l’avion détourné, cette dernière hypothèse reste probable.

En fait, nous disposons à présent d’un autre élément qui va dans ce sens : la Commission Kean-Zelikow non seulement évite avec soin d’examiner directement quelque témoignage que ce soit sur le sujet, mais encore elle s’est enfoncée dans les plus flagrantes manipulations de preuves, tant elle tenait à écarter même la simple évocation directe de la question.