

Introduction

Thierry Meyssan, auteur d'une *Effroyable imposture*¹, est plus à plaindre qu'à blâmer : voilà sans doute le premier écrivain de langue française dont le titre de l'œuvre la qualifie en même temps. Finalement, Meyssan n'est pas le plus méchant, même si nous avons décidé de consacrer tout un livre rien que pour en dire du mal.

Comme à chaque fois, dans pareil cas, nous avons trépigé devant nos ordinateurs, harcelé nos sources, poursuivi des contacts, arraché des interviews, bavé devant des informations inédites, envoyé paître le reste, passé des nuits blanches. Nous avons privilégié l'enquête, cherché des preuves, écarté des supputations, commis des erreurs, recommencé, essayé de ne plus en commettre. La différence ? Cette fois nous

1. Thierry MEYSSAN, *L'effroyable imposture*. 11 septembre 2001, Carnot, Chatou, 2002.

visions *a priori* l'œuvre d'un homme, un seul, et ce n'était pas le général Pinochet. Réponse excessive, « complot anti-Meyssan » ? Pas exactement.

Pour nous, *L'effroyable imposture* incarne désormais, grâce au crédit dont il a bénéficié, un nouveau type de procédés trompeurs et une perception dangereusement erronée des faiblesses de nos démocraties et des complexités de notre espace géopolitique. Nous attaquons les idées que défend Thierry Meyssan, bille en tête, parce que son travail les incarne littéralement : cette manière de reconstruire le présent en mélangeant croyances et ignorances, ce sentiment de pouvoir réécrire l'histoire sur la base de ses propres phobies et de ses intérêts, en transformant la réalité et en tirant profit des lacunes de ses interlocuteurs, sont absolument, définitivement, inacceptables.

Contre la théorie du complot

Si nous nous en prenons à son livre, qui prétend donner une « autre vérité » sur les effroyables attentats du 11 septembre 2001, c'est d'abord par volonté de retracer la ligne entre les fantasmes et les révélations, entre l'information – parfois critique et dérangement – et l'imagination. Nous pensons qu'entre la candeur d'intellectuels fascinés par le rêve américain, le défendant à tous crins, et la paranoïa malade de certains milieux, percevant en chaque citoyen de l'Oncle Sam un envahisseur sans foi ni loi, il existe une réalité plus complexe. En témoignent à la fois, à nos yeux, une élite américaine plus ouverte que jamais sur le monde

et un parti républicain replié sur lui-même, qui puise son autorité dans le soutien des compagnies pétrolières texanes et des industriels de l'armement, et dont la fonction consiste, pour l'heure, à gérer la dynamique propre à l'hégémonie américaine. C'est-à-dire exercer une puissance.

On peut combattre cette vision, l'approuver, en défendre une autre. Mais dans tous les cas, nous ne pensons pas que ces différentes représentations de la réalité américaine puissent justifier l'existence de complots au plus haut niveau comme explication ultime. De même, nous sommes convaincus que bien des explications officielles apportées aux événements du 11 septembre et à ceux qui les ont suivis méritent des éclaircissements et des enquêtes approfondies. Les investigations du FBI traduisent sa très forte myopie passée, qu'il faudra bien déchiffrer. La complexité des jeux d'alliance entre islamistes et pro-occidentaux au Pakistan et ailleurs reste à disséquer. Pour ne citer que deux exemples.

Or, les accusations lancées dans *L'effroyable imposture*, et surtout la « méthode » suivie par son auteur, visent à saper toute tentative en ce sens. Sans doute n'avons-nous pas été assez vigilants. L'immense majorité des journalistes de la place de Paris a contribué, au fil des ans, à conférer au Réseau Voltaire et à Thierry Meyssan une incontestable légitimité. Nous percevions souvent dans ses croisades, tantôt contre l'homophobie tantôt contre des mercenaires d'extrême droite, de nobles combats, alors que s'y trouvait déjà l'une de ses raisons d'être, la dénonciation du complot systématique, d'où qu'il vienne.

Lorsque les attentats du 11 septembre 2001 se sont produits, nous avons été, comme tout le monde, saisis par l'énormité de l'événement. Le plus considérable acte terroriste de l'Histoire, qui s'était produit pratiquement sous nos yeux, avait provoqué une urgence : comprendre les tenants et les aboutissants de cet acte, chercher pourquoi il n'avait pas été évité, et découvrir comment il avait pu se produire. Tous deux journalistes, nous avons cherché à éclairer nos lecteurs sur ces faits, avec des milliers d'autres professionnels qui, sur tous les continents, ont écrit au fil des mois des dizaines de milliers d'articles sur cette affaire, interviewé ses protagonistes connus ou moins connus, écouté les enquêteurs, discuté avec des chercheurs, passé des heures et des heures dans les archives.

Nous avons bien sûr pris connaissance avec un certain étonnement des rumeurs plus ou moins piquantes qui ont fleuri ici ou là, comme cela se produit systématiquement dans la foulée d'événements aussi énormes. Nous avons entendu, et parfois même y avons regardé de plus près, des fausses nouvelles et des rumeurs, parmi lesquelles :

— les écoliers arabes de Jersey (New Jersey) ont prévenu à l'avance leurs camarades de l'attaque contre le World Trade Center ;

— le Mossad a prévenu les Juifs travaillant dans les tours du World Trade Center, qui ne se sont pas rendus au travail le 11 septembre ;

— les réseaux d'adduction d'eau de la ville de New York ont été empoisonnés ;

— un policier a glissé sur 82 étages de décombres avant d'arriver sain et sauf au rez-de-chaussée du World Trade Center ;

— un malade mental s'est échappé et s'est installé nu en haut d'une montagne de débris ;

— le tiers des parents d'élèves d'une école privée de New York ont été tués dans l'attentat ;

— le cadavre d'une hôtesse de l'air a été retrouvé menotté à son siège dans les décombres du World Trade Center ;

— les extraterrestres ont mené une attaque supersonique contre le World Trade Center ;

— les images vidéo montrant les avions détruisant les tours du WTC ont été falsifiées en direct pour cacher la véritable raison de leur destruction : des bombes posées par la CIA ;

— deux images différentes du diable sont apparues dans la fumée s'échappant des tours en feu.

Nous pensons que l'irréalité de telles affirmations les empêcherait de faire leur chemin, tant d'éléments étant là pour les bloquer : les témoignages de dizaines de personnes, les éléments techniques, politiques, diplomatiques, policiers, stratégiques, rendant les événements lisibles. Sans oublier les erreurs, pataquès, maladresses, arrière-pensées, approximations, mensonges et autres dissimulations des services officiels américains, tout à fait classiques dans ce genre d'affaire : il n'y a jamais rien de neuf sous le soleil, dès qu'on entre dans le domaine des relations internationales, des enquêtes criminelles, ou des monumentaux échecs du renseignement.

Dérapages...

Chacun à notre manière, nous avons voulu éclairer le public par des ouvrages plus détaillés que des articles de presse². Ce faisant, nous avons aussi constaté, jour après jour, que les rumeurs les plus folles dont nous prenions connaissance au gré de leur émergence ne franchissaient jamais le seuil de leur moderne bocal : quelques sites Internet développant à longueur de pages des mythes « conspirationnistes ». Leurs créateurs, des adeptes des « théories de la conspiration », voient dans le moindre événement – et *a fortiori* dans les plus énormes ! – des pratiques dirigées par des forces occultes et contrôlées par des entités invisibles, animées par de sombres desseins clandestins : contrôler la planète, asservir ses habitants, anéantir les esprits libres. Ces théories fumeuses se nourrissent des dérives des services d'État et des administrations, et prospèrent sur le terreau fertile que constituent les mensonges officiels, le secret excessif, la corruption, faussant le jeu des institutions démocratiques, et l'absence de moralité publique. Entre autres...

Et puis un jour, nous avons commencé à recevoir des messages électroniques de personnes que nous connaissions l'un et l'autre, nous « informant » qu'il n'y avait pas de pirates à bord des avions détournés dont le contrôle avait en fait été pris par des systèmes automatiques. Puis une autre étonnante assertion est

2. Guillaume DASQUIÉ et Jean-Charles BRISARD, *Ben Laden, la vérité interdite*, Denoël, Paris, 2001 ; Jean GUISNEL, *La Citadelle endormie. Faillite de l'espionnage américain*, Fayard, Paris, 2002.

parvenue à nos oreilles : le 11 septembre, aucun avion ne s'est écrasé sur le Pentagone.

Lorsque Thierry Meyssan expliqua cette thèse à l'un d'entre nous, dès le mois de septembre 2001, son discours reçut l'accueil gêné que l'on réserve aux égarements d'un ami qui traverse une mauvaise passe. Car dans la presse parisienne, tout le monde a croisé un jour Meyssan, et les combats de son Réseau Voltaire sont généralement vus comme des œuvres positives, en faveur de la liberté d'expression. Dans ce cas précis, ceux qui avaient pris connaissance des élucubrations de Meyssan n'en firent heureusement pas le moindre cas, et les laissèrent au fond de leur poche, avec un mouchoir dessus...

Lorsque son livre explicitant ses théories farfelues, publié chez un éditeur familier des ouvrages conspirationnistes, parut en mars 2002, nous n'en fîmes pas grand cas. Jusqu'à ce que le site Internet qui accompagnait la sortie de *L'effroyable imposture* commence à faire connaître son succès, et que le passage de son auteur dans une émission de télévision renommée lui fasse franchir les obstacles qui le séparaient du grand public, ouvrant ainsi la voie à un extraordinaire succès de librairie.

Soyons clairs : il n'est pas question pour nous de prétendre que Meyssan serait un homme d'extrême droite. Son passé, sans conteste, le situe à l'opposé de ces attitudes, même si les méthodes éditoriales du Réseau Voltaire et l'examen attentif de ses publications laissent entrevoir des pratiques finalement assez peu éloignées de celles qu'il prétend combattre. C'est cette confusion que nous avons voulu éclaircir :

l'inquiétante propension de ce nouveau conspirationniste à mystifier ses lecteurs, la perte de sens induite par la pratique consistant à expliquer que tout est caché, que tout le monde ment, que seul un petit groupe d'individus – voire Meyssan tout seul, à l'en croire – a su décrypter la manipulation, débusquer le mensonge, tordre le cou à la conjuration.

Imposture et mensonge

De cette affaire complexe, on est loin de tout connaître, mais certains de ses éléments paraissent clairs. Les événements qui se sont produits aux États-Unis le 11 septembre 2001 sont bien des attentats, commis par plusieurs individus entraînés, suicidaires, fanatisés, qui ont détourné des avions commerciaux pour les diriger de manière concertée vers des cibles à très forte valeur symbolique : les deux tours du World Trade Center et le Pentagone. Ces attaques visaient à provoquer la terreur des populations civiles, et elles se sont déroulées sans que le gouvernement des États-Unis en ait été clairement informé à l'avance par les services secrets, lesquels présentaient pourtant leur arrivée.

Selon toute vraisemblance, le milliardaire saoudien Oussama Ben Laden est étroitement lié à ces attentats. Dans quelle mesure est-il leur commanditaire et leur organisateur ? Neuf mois après les événements, aucune démonstration irréfutable n'a été apportée, mais le faisceau de présomptions s'est singulièrement épaissi.

La vérité complète surgira, probablement, dans quelques années. Mais en attendant, ce livre a pour but de démontrer aux lecteurs qu'ils auraient tort de prendre au sérieux la thèse fantaisiste de Thierry Meyssan. Dans le premier chapitre, nous rapportons les éléments fournis par des témoins oculaires ayant vu le Boeing s'écraser sur le Pentagone, et les analyses d'experts expliquant les raisons pour lesquelles il n'y a pas de raison de mettre en doute la réalité de cet impact. Puis, dans le deuxième chapitre, nous abordons le système de pensée des conspirationnistes. Le troisième chapitre est consacré à la « méthode Meyssan », et dévoile qu'il a travaillé avec un réseau d'« experts » autoproclamés, aux curieuses méthodes et solidarités.

Comme il est vain de démonter une à une les inepties de Meyssan, qui tiennent parfois en un mot ou en une ligne, nous avons choisi de traiter dans le quatrième chapitre quelques carabistouilles particulièrement gratinées. Car lorsque Meyssan prétend que les avions auraient été dirigés automatiquement vers les tours de New York, ou qu'un coup d'État militaire était en cours, il prend ses fantasmes pour des réalités...

Notre cinquième chapitre est consacré à la recherche des similitudes entre Meyssan, conspirationniste manquant un peu de pratique, et les « vrais » tenants de ces thèses bizarres. Nous avons ainsi découvert que les idées de Meyssan présentent plus que des similitudes avec celles d'un conspirationniste de belle envergure, connu comme le loup blanc aux États-Unis pour ses délires antisémites : Lyndon LaRouche. C'est

l'effroyable mensonge

pourquoi nous nous interrogeons dans le sixième chapitre sur le point de savoir si Meyssan serait, ou non, un « négationniste » d'un nouveau genre... Et sur les raisons profondes de l'incroyable intérêt suscité par son libelle.

1

Qui a vu un Boeing d'American Airlines
sur le Pentagone ?

Ainsi donc, aucun avion, pas plus le vol American Airlines 77 qu'un autre appareil des lignes régulières, n'aurait percuté la façade du Pentagone, dans la matinée de ce 11 septembre 2001, aux environs de 9 h 37. Pire, il s'agirait d'une mise en scène, d'une mascarade arrangée par la première armée du monde, les militaires américains eux-mêmes, qui, plus machiavéliques que jamais, auraient cru bon de réduire en poussière une partie de leur propre quartier général, dans le cadre d'un gigantesque complot fomenté de longue date, dont les enjeux et les modalités apparaîtront clairement un beau jour. Même si chacun lit déjà dans leur jeu, et qu'il n'est nul besoin de connaître la vie publique américaine pour comprendre que leur funeste dessein consiste à justifier de sangui-nolentes campagnes militaires dans le monde entier – à commencer par l'Afghanistan. Des campagnes que des contribuables américains et leurs élus piaffent de

financer, impatients de revoir les images de ces beaux sacs de plastique noirs s'en revenant d'Asie avec à l'intérieur les corps de leurs enfants.

Ces terribles manipulateurs auraient donc conçu un attentat contre leur ministère, sacrifié pour la cause, en camouflant leur geste derrière le faux crash d'un Boeing 757, le vol AA 77. Un vol bien réel celui-là et emportant des dizaines de ressortissants américains, également pulvérisés dans un souci de perfection, mais ailleurs. Où ? Dans le Triangle des Bermudes ? Peu importe, nous n'en saurons jamais rien, c'est comme ça. Bigre.

Priorité aux faits

Qui sont les auteurs de cette thèse ? Qui sont ces amoureux de la vérité capables de dénoncer et de confondre ces criminels, ces quasi-putschistes œuvrant au cœur de la plus puissante démocratie du monde ? Une équipe de fins limiers français. Héros ou mythomanes paranoïaques faisant commerce de théories conspiratrices ? Laissons-leur une chance. Leur botte secrète ? En marge de leurs activités quotidiennes, nos détectives pourfendeurs de complots planétaires ont simplement regardé et analysé les photographies du Pentagone prises après le drame par ces mêmes militaires américains séditieux, et diffusés sur Internet par le service de presse du Pentagone.

Si des dizaines de personnes n'avaient perdu la vie ce 11 septembre au Pentagone, on rirait presque de ces militaires de l'Oncle Sam, un peu nigauds vus de Paris,

des conjurés pas toujours finauds, capables de planifier le plus grand complot de l'histoire moderne et se trahissant par les photographies qu'ils prennent de leur propre forfait et qu'ils exposent à la sagacité de la planète entière *via* le Web. Ignoraient-ils donc qu'en France nous possédons les meilleurs esprits critiques qui ruineront à coup sûr leur vilaine entreprise ? Sans non plus explorer plus avant l'autre question de fond : pourquoi s'être donné la peine de détruire le Boeing « ailleurs » et d'envoyer un missile sur le Pentagone, puisque de toute façon cela revenait au même ?

Quoi qu'il en soit, voici le scoop salutaire tant espéré, la grande révélation, l'énorme divulgation qu'attendait notre société de l'information pour s'amender, prendre ses distances avec les flux de nouvelles qu'elle déverse à longueur de colonnes, et cette vision du monde qu'elle nous livre sur des écrans de télé. « Tout ça » doit inviter à la réflexion.

Certes. Dans pareil cas, cependant, avant de méditer, l'humble journaliste d'investigation ne résiste pas à la tentation de se livrer à une autocritique de terrain, en reprenant l'enquête ayant conduit au glorieux scoop, en reconstituant une à une ses étapes, pour en tirer des enseignements, pour apprendre aux fins d'exercer toujours mieux son labeur. Hélas, dans l'affaire qui nous intéresse, chaque étape nous a réservé des surprises, mettant à jour d'insoupçonnables méthodes et une logique confinant au burlesque.

Priorité aux preuves matérielles et aux faits. De quels éléments dispose l'auteur de *L'effroyable imposture* pour conclure que le vol AA 77 ne s'est

jamais encastré dans le Pentagone ? Des témoignages de personnes qui se trouvaient ce jour-là devant le bâtiment du ministère de la Défense ? Des déclarations d'experts en aéronautique jurant qu'un tel Boeing ne peut pas s'abîmer de la sorte ? Des documents écrits, des serments ? Nenni. Tout repose sur de simples déductions à partir de photographies ou sur des interprétations des propos des responsables des secours lors des conférences de presse qui ont suivi le drame. Déductions qui tiennent en une vingtaine de feuillets dans le livre accusateur. C'était donc si facile ?

Une interrogation vient à l'esprit de quiconque connaît un peu les lieux, c'est-à-dire ce quartier où s'étale le vaste bâtiment du Pentagone lui-même, sur la commune d'Arlington, de l'autre côté de la rivière Potomac, extrémité ouest du *metrorail* de Washington, qu'empruntent chaque matin les milliers de fonctionnaires et d'hommes d'affaires travaillant dans cette banlieue de la capitale fédérale. Pour une majorité d'entre eux, le terminus est la station Pentagon City.

Une question aussi basique qu'incontournable : combien de personnes se trouvaient ce matin-là, entre 9 h 36 et 9 h 38, sortant du métro et dans l'environnement immédiat de la façade qui a explosé, ou dans l'axe que le Boeing d'American Airlines aurait emprunté ou pas ? 2 000, 3 000, 5 000 ? Entre les piétons arrivant par la station de métro, les automobilistes, ajoutés aux centaines d'Américains qui vivent dans les résidences situées face au Pentagone, combien d'individus ont pu regarder dans la direction qui nous intéresse, après avoir été alertés par un bruit

émis au-dessus de leur tête, soit par le passage d'un missile de croisière tiré par les comploteurs de l'armée américaine (la version du missile est la thèse défendue par Thierry Meyssan et ses « experts », après la parution de son livre, et présentée pour la première fois lors d'une conférence de presse aux Emirats arabes unis, le 8 avril 2002¹), soit par le passage d'un Boeing volant à très basse altitude et sur le point de s'écraser sur la ville ? Les automobilistes constituent même un véritable vivier de témoignages, puisque plusieurs autoroutes desservant Arlington, particulièrement empruntées à cette heure-là de la matinée, offrent une belle vue dégagée sur l'axe de la partie du Pentagone qui a volé en éclats à 9 h 37.

Dès la journée du 11 septembre, quelques-uns de ces témoins ont raconté à la presse dans quelles circonstances ils avaient été saisis de stupeur en voyant le Boeing descendre vers la ville pour percuter le Pentagone. *L'effroyable imposture* cite seulement deux personnalités qui sont dans cette situation, mais réfute catégoriquement leur témoignage, sans avoir pris soin de les contacter ou de réaliser un entretien contradictoire. Page 12 de son livre, Thierry Meyssan explique : « Fred Hey, l'assistant parlementaire du sénateur Bob Ney, a vu tomber un Boeing alors qu'il conduisait sur l'autoroute jouxtant le Pentagone. Le sénateur Mark Kirk était en train de sortir du parking

1. Thierry MEYSSAN, « Qui a commandité les attentats du 11 septembre ? Conférence sous les auspices de la Ligue arabe », 8 avril 2002 (texte consultable sur le site du Réseau Voltaire, à la page <<http://www.reseauvoltaire.net/actu/ligue-arabe.htm>>).

du Pentagone, après avoir petit-déjeuné avec le secrétaire à la Défense, lorsqu'un gros avion s'est écrasé. » Et page 23, il décrète qu'« il est impossible d'avalier de telles balivernes. Loin de créditer leurs dépositions, la qualité de ces témoins ne fait que souligner l'importance des moyens déployés par l'armée des États-Unis pour travestir la vérité ».

Premier constat vertigineux : l'auteur est à ce point convaincu de l'existence d'un complot qu'il range ceux qui infirment sa thèse au nombre des éléments constitutifs du complot. Ces deux témoins sont ainsi éliminés pour cause d'irrecevabilité, sans avoir été interrogés, au seul motif qu'ils travaillent au Congrès – stupéfiant pour qui a déjà fait l'expérience de l'indépendance des parlementaires américains. L'argument que l'on nous sert est connu : tous pourris !

Arrêtons-nous un instant sur la portée de ce jugement dernier. Car inversement, si aucun Boeing n'a heurté le ministère de la Défense le 11 septembre, combien de centaines de spectateurs de cette mystification devraient-ils à cette heure s'insurger contre les pratiques de leur armée et de leur pouvoir politique ? Au pays où chaque information a un prix, combien seraient-ils à rêver de vendre leur témoignage à la chaîne de télé la plus offrante ou de publier le plus largement possible leur propre compte rendu des événements ? Les scoops ont trop de valeur dans l'industrie des médias outre-Atlantique pour laisser passer une nouvelle aussi extravagante.

Lors de l'entretien que nous avons eu avec l'auteur de *L'effroyable imposture*, le vendredi 14 décembre 2001 entre 10 heures et 11 heures, à sa demande, pour

discuter du contenu de son ouvrage et de ses conclusions, nous lui avons demandé s'il s'était déplacé à Washington pour mener son enquête, s'il avait personnellement interrogé des habitants vivant en face du Pentagone, s'il avait cherché les précieux témoins de ladite « imposture ». Réponse : aucun déplacement, aucun témoignage recueilli directement, aucune démarche de terrain, le livre sera intégralement bâti sur un examen des photographies et sur la lecture des transcriptions de certaines conférences de presse. Selon lui, dans de tels dossiers, « les témoins oculaires ne sont pas du plus grand secours² »...

Une considération révolutionnaire ! Les témoins oculaires sont à l'accoutumée très écoutés, surtout à propos d'un événement matériel, physique, comme celui d'un crash sur le Pentagone, et principalement quand ils sont aussi nombreux que dans le cas présent (car la multiplication des témoins par dizaines rend caduque toute démarche visant à construire des faux témoignages). À moins que les témoins oculaires ne soient ignorés parce qu'ils contredisent un échafaudage de l'esprit tellement palpitant.

2. Excepté cette rencontre, intervenue plusieurs semaines avant que Thierry Meyssan ne publie son livre, ce dernier a toujours refusé de rencontrer les auteurs dès lors que ceux-ci ont entamé un travail contradictoire sur sa thèse. Il n'a pas accepté le principe d'une interview portant sur les preuves dont il disposerait et sur ses méthodes d'enquête.

Que disent les témoins oculaires ?

Pour nous forger une opinion, nous avons réalisé le travail soigneusement évité par l'auteur de *L'effroyable imposture* : une prise de contact directe et personnelle avec des témoins, sans intermédiaire, c'est-à-dire des entretiens avec les personnes les plus proches de l'origine de l'information – le B.A. BA d'une enquête journalistique. Pas bégueules, nous avons progressé de manière contradictoire, à charge et à décharge, en recherchant des individus qui avaient vu le Boeing d'American Airlines foncer sur le Pentagone, mais aussi en recherchant des individus qui auraient vu un missile se précipiter sur le bâtiment ou toute autre manifestation de nature à infirmer la présence du Boeing à cet endroit-là.

Premier constat : nous n'avons identifié aucune personne, s'exprimant en son nom propre ou sous le sceau de l'anonymat, qui déclare avoir vu un missile ou tout autre explosif provoquer la déflagration contre la façade du Pentagone. Second constat : nous avons pu constituer une première liste de témoins oculaires affirmant qu'un Boeing s'est bien précipité contre le Pentagone ce 11 septembre au matin. Nos contacts personnels à Washington, la consultation de la presse locale écrite et télévisée des 11 et 12 septembre ont permis en l'espace de trois jours de répertorier dix-huit personnes, vivant dans la région d'Arlington ou à Washington, et facilement joignables en consultant les annuaires locaux. Il s'agit des personnes suivantes, qui décrivent toutes, avec de nombreuses similitudes, la

trajectoire de l'avion avant l'impact contre le Pentagone :

— Alfred Regnery, arrivé en voiture depuis le pont sur la rivière Potomac ;

— Allen Cleveland, piéton sortant du métro ;

— D. S. Khavkin : elle et son mari vivent au huitième étage d'un immeuble qui fait face au Pentagone ; depuis leur balcon, ils ont assisté aux derniers instants du vol du Boeing sur le bâtiment ;

— Paul Coleridge, qui se trouvait sur le Wilson Bridge quand il a vu l'avion ;

— Pam Bradley, automobiliste ;

— Joel Sucherman, journaliste, piéton ;

— Fred Gaskins, automobiliste ;

— Aydan Kizildrgli, piéton ;

— Omar Camp, piéton, employé à l'entretien des pelouses, a vu l'avion passer au-dessus de sa tête et heurter le Pentagone ;

— Afework Hagos, automobiliste, programmeur informatique ;

— Mike Walter, piéton ;

— Tim Timmerman, automobiliste et pilote de ligne ;

— Steve Eiden, automobiliste ;

— Elaine McCusker, automobiliste, employée à l'Université de Washington ;

— Stephen McGraw, passager en voiture ;

— Steve Anderson, du journal *USA Today*, a assisté aux derniers instants du vol 77 depuis son bureau, au dix-neuvième étage d'une tour à Arlington ;

— James Robbins, journaliste à *National Review*.

Dans le cas présent, interroger de manière détaillée certains témoins présentait une difficulté de principe : puisque le Pentagone abrite près de 23 000 employés du ministère de la Défense, une partie non négligeable des témoins présents dans l'environnement de la bâtisse, le 11 septembre au matin, appartenaient au personnel de cette administration. Or, comme Thierry Meyssan juge que tous ces fonctionnaires sont peu ou prou complices, il semblait d'autant plus objectif – et magnanime – de s'entretenir avec un homme ou une femme, témoin oculaire, qui ne porte pas l'uniforme. John O'Keefe fait partie de ceux-là.

Ce jeune homme de vingt-six ans travaille dans l'entreprise de presse Legal Times, et coordonne le travail éditorial d'une partie des titres publiés par la société, en particulier le bimensuel *Influence*. Ce dernier suit l'actualité du lobbying, c'est-à-dire des groupes de pression industriels et des cabinets qui les représentent. Il consacre régulièrement des articles d'enquête aux liens entre l'administration Bush et les groupes de pression de l'industrie du pétrole ou du tabac – du vrai journalisme d'investigation, sans accusations à l'emporte-pièce et ciselé. Donc, *a priori*, rien qui place John O'Keefe au nombre des représentants zélés du parti républicain, de l'armée ou du complexe militaro-industriel. John O'Keefe vit dans la ville d'Alexandria, dans l'État de Virginie, à une quinzaine de minutes en voiture d'Arlington, près de laquelle il passe chaque matin et chaque soir pour se rendre à son bureau, situé un peu plus loin, dans le quartier nord-ouest de Washington, sur M Street.

Voici le témoignage écrit et signé qu'il nous a livré³ : « Ce matin-là, comme d'habitude, je me préparais pour aller travailler tout en écoutant la radio. Peu avant 9 heures, l'animateur à la radio a annoncé qu'un avion venait de s'écraser sur le World Trade Center. À cet instant, comme beaucoup de gens je crois, j'ai d'abord cru qu'il s'agissait d'un petit appareil [de la catégorie des avions d'affaires privés très répandus aux États-Unis], mais j'ai éteint la radio pour allumer la télé sur l'émission *Good Morning America* [la grande émission d'information du matin diffusée sur ABCNews], où j'ai découvert ce qui se passait.

« Je continuais à m'habiller tout en regardant la télé et là j'ai vu l'avion toucher la seconde tour. Je me souviens avoir eu le souffle coupé par le spectacle de l'explosion. L'autre chose dont je me souviens c'est que le téléphone a sonné à cet instant ; c'était une collègue, qui était au travail et s'inquiétait : "Penses-tu que nous sommes en sécurité ici ?" m'a-t-elle demandé. Je lui ai assuré que nous l'étions, lui expliquant que ça ne concernait que New York. Nous avons parlé un court instant, puis je lui ai dit que je partais pour venir au bureau. Il était 9 h 20.

« J'habite à environ dix-quinze minutes du Pentagone, à Alexandria, et dans mes navettes quotidiennes pour aller travailler je dois passer près de la façade

3. Témoignage recueilli par les auteurs, 9 mai 2002. Après la parution de *L'effroyable imposture* (qui a eu un écho très limité aux États-Unis, le « marché » des thèses conspirationnistes étant isolé des autres activités éditoriales), des dizaines d'autres témoins ont éprouvé le besoin de décrire ce qu'ils avaient vu ce matin-là.

ouest du bâtiment. La circulation était très ralentie sur l'autoroute ce matin-là, peut-être parce que tout le monde écoutait la radio. Pour ma part, j'écoutais la radio d'information continue WTOP. J'ai décidé de quitter l'autoroute et d'emprunter une longue bretelle menant à une route qui me permettait de contourner le Pentagone. Puis, je me souviens que je me suis arrêté à un stop. Je venais juste d'entendre à la radio que le National Airport [le Reagan National Airport, aéroport pour les lignes régulières, situé à proximité du Pentagone] venait de fermer au trafic aérien, sauf pour les vols en cours d'arrivée.

« Là, soudain, arrivant de mon côté gauche – j'ignore si je l'ai d'abord vu ou entendu – un avion de couleur argentée est passé [les appareils des lignes American Airlines se distinguent aisément à la partie de leur carlingue recouverte d'une peinture argentée]. Je suis habitué à voir des avions voler à basse altitude dans cette zone, car nous sommes vraiment à un mile ou deux [1 mile = 1,6 km] du National Airport. Mais là, il semblait voler trop bas et filer dans une mauvaise direction. Je me rappelle que je me suis dit qu'il ne pourrait jamais rejoindre l'aéroport dans ces conditions.

« Jusqu'à ce que je réalise qu'il entrait en collision avec le Pentagone. Il est arrivé en descente, en passant au-dessus de l'autoroute, sur ma gauche, et est passé devant ma voiture. L'avion ne volait pas en piqué. Il paraissait sous contrôle et voler comme un appareil sur le point d'atterrir. Ça s'est déroulé très vite et très près de moi, mais j'ai clairement vu le nom et le logo American Airlines sur l'avion. Il y a eu une explosion

qui a vu un Boeing d'American Airlines sur le Pentagone ?

géante, avec des flammes orange qui sortaient du Pentagone. J'ai pensé que la route devant moi allait être détruite. Puis tout devint noir, il y eut juste une épaisse fumée noire. »

2

La taille du Boeing et la taille du trou
dans le mur du Pentagone

Est-ce que le cylindre entrera dans le trou ? Chacun se revoit enfant, remuant, tantôt perplexe tantôt l'air vainqueur, ces jouets de bois de forme géométrique qu'on encastre les uns dans les autres. Une activité d'éveil, dit-on, très utile entre quatre et cinq ans, permettant d'acquérir la notion de volume dans l'espace, ainsi que le sens des proportions – lequel ne confère pas automatiquement le sens du ridicule.

Un peu de balistique aéronautique

Page 20 de *L'effroyable imposture*, on croit retomber en enfance : « Si l'on incruste la forme de l'avion dans la photographie satellite [du Pentagone après l'attentat], on constate que seul le nez du Boeing est entré dans le bâtiment. Le fuselage et les ailes sont

restés à l'extérieur. L'avion s'est arrêté net, sans que les ailes ne frappent la façade. Nous devrions donc voir les ailes et le fuselage à l'extérieur, en fait sur la pelouse... » Or, nous dit-on, des morceaux de ferraille sur ce maudit gazon, on n'en voit goutte sur les photos du Réseau Voltaire ; pour l'auteur, on l'aura compris, c'est que les comploteurs ont bien lancé un missile contre ce pauvre mur et réduit ce gros Boeing en cendres ailleurs, à l'abri des regards.

L'effroyable imposture apporte une précision technique qui fonde l'essentiel de sa démarche et demeure le joyau de l'ouvrage : selon ses mesures effectuées à partir des photos, le trou dans le Pentagone mesure 19 mètres de large ; il n'a donc pas pu accueillir le crash d'un Boeing 757 dont la largeur est de 38 mètres¹. Mince alors, l'avion n'entrerait pas dans le trou ! Ou comment transposer une question complexe de balistique et d'aéronautique en discussion de café du commerce ou en exercice d'éveil pour le dernier rejeun.

N'étant pas experts en balistique ou en accidents aériens, nous voilà en tout cas dubitatifs. Même si, encore une fois, nous constatons que Thierry Meyssan n'enquête pas à charge et à décharge. En l'espèce, persuadé de la rigueur de son raisonnement, il ne se demande nullement si, dans l'éventualité où le vol AA 77 a bien percuté le Pentagone, les morceaux des ailes de l'avion auraient dû retomber délicatement sur la pelouse tandis que le reste de la carlingue

1. La « largeur » du Boeing 757, c'est-à-dire son envergure, est la distance entre les extrémités des deux ailes.

s'encastrait dans le béton. Le fait qu'il n'observe pas de morceaux d'ailes sur la pelouse suffit à justifier le reste de ses déductions.

En dépit des lacunes de sa démarche, et pour lever toute ambiguïté, une question demeure : un Boeing 757 peut-il produire ce type de dégâts en fonçant dans un alignement de cinq bâtiments faits de béton, de brique et de calcaire, composant un total de dix murs d'enceinte, renforcés par une matrice d'acier, comme c'est le cas pour le point d'impact sur le Pentagone ? Si oui, ce Boeing de 38 mètres d'envergure peut-il laisser après le crash un trou dans le mur de 19 mètres de large ?

Une question technique, précise, qui plutôt qu'un flot de supputations requiert l'intervention d'un professionnel, d'un spécialiste en accidents aéronautiques susceptible de nous éclairer sur ce point. En Europe et aux États-Unis, ces compétences ne sont pas répandues (ce qui constitue un sujet de tranquillité pour les amateurs de transports aériens) ; dans la plupart des pays, elles sont détenues par deux ou trois personnes, tout au plus. En France, un homme passe pour le meilleur de cette spécialité, il s'appelle Jacques Rolland. Ancien général de l'armée de l'air, ancien pilote de chasse, il a développé ces dernières années un véritable savoir-faire dans cette discipline, au point de devenir expert près la cour d'appel de Paris en matière d'accidents aéronautiques. Sorte de médecin légiste des épaves d'avion, il totalise des dizaines d'enquêtes sur les lieux de collisions aériennes, impliquant toutes les catégories d'engins volants, depuis les Boeing des lignes régulières jusqu'aux Mirage 2000 de l'armée.

À notre étonnement, l'entretien avec Jacques Rolland s'est déroulé sur un ton presque badin, jamais nous n'avons senti que les caractéristiques de l'attentat contre le Pentagone le déstabilisaient, voire l'interrogeaient. Notre discussion a débuté par un cours de physique, visant à nous présenter les deux grandes familles de crashes aériens.

Première catégorie : collision d'un avion avec le sol ou un obstacle au sol avec un angle inférieur à 45° – il s'agit de l'angle formé par le sol et l'inclinaison de l'appareil. Trivialement, dans ce cas, nous pourrions dire que l'avion « plonge à plat ». Dans une telle configuration, selon Jacques Rolland, plus l'angle est faible et plus les débris sont nombreux et plus ils jaillissent sur un périmètre large (*schéma 1*).

Seconde catégorie : collision d'un avion avec le sol ou un obstacle au sol avec un angle supérieur à 45° et allant jusqu'à 90° . Nous sommes là dans la situation d'un appareil qui chute peu ou prou à angle droit, en piqué, par exemple à la suite d'une vrille. La résistance du sol ou de l'obstacle touché, considérant l'angle pris, empêche rigoureusement tous les effets de rebond. L'avion ne se disloque pas après le contact : il y a un unique impact, se caractérisant par un écrasement de l'engin sur lui-même et donnant naissance à un cratère (*schéma 2*).

Jacques Rolland cite les cas d'appareils accidentés de la sorte, dont il ne reste presque aucune partie de l'avion reconnaissable, ou si peu : « En général, ce que l'on retrouve d'aisément identifiable, ce sont les moteurs de l'avion, le plus souvent au fond du cratère. L'énergie qu'ils développent les laisse dans l'axe de

Accident d'avion « plongeon à plat »

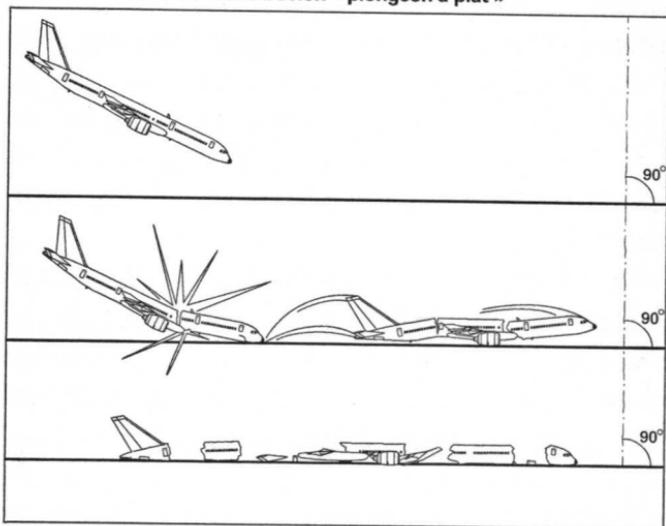


Schéma 1. L'appareil rebondit au sol, se disloque, ses éléments s'éparpillent. Résistance au sol.

Accident d'avion « en piqué »

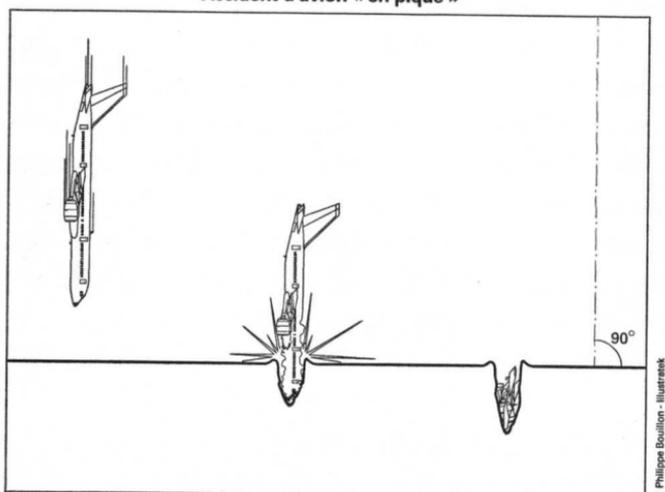


Schéma 2. Le sol n'offre plus de résistance suffisante et absorbe l'appareil, qui se pulvérise sur lui-même du fait de sa vitesse.

l'avion après l'impact, et leur extrême densité leur permet de résister à la désintégration provoquée par l'onde de choc, et à la combustion qui l'accompagne. » Ce type de crash, en piqué, se rencontre fréquemment dans les accidents militaires, mais exceptionnellement avec des avions de lignes régulières.

Pour cet expert, le choc du Boeing AA 77 contre le Pentagone, tel que le décrivent les témoins, relève de ces cas singuliers. Théoriquement, ces appareils ne peuvent pas être victimes d'un choc en piqué, car leurs instruments, leur poids et leur maniabilité les empêchent d'accuser des pentes supérieures à 4 % ou 5 %². Ces spécificités expliquent que, dans la plupart des cas, les accidents impliquant de tels appareils laissent de nombreux débris au sol (éparpillement des fragments de la carlingue et des ailes parfois sur plusieurs kilomètres) ; car, même en cas d'explosion à bord et de perte totale de contrôle de l'appareil, son angle d'inclinaison avec le sol, au moment de l'impact, excède rarement 8° ou 10°. Or, dans le cas du Pentagone, Jacques Rolland évalue l'angle du Boeing avec la pente de son point d'impact à environ 80° ! Un angle qui, au moment de la collision, interdit tout rebond de l'avion : celui-ci pénètre littéralement dans l'obstacle, qui l'absorbe en formant un cratère.

2. Avec 5 % de pente, l'appareil descend de cinq mètres tous les cent mètres, une distance parcourue en une seconde environ pour un Boeing volant à 400 km/h. À cette vitesse et avec cette pente, l'avion descend de 1 500 mètres en cinq minutes environ (ces chiffres sont des ordres de grandeur, ils ne tiennent pas compte de la résistance de l'air).

Schéma de principe de l'attentat au Pentagone

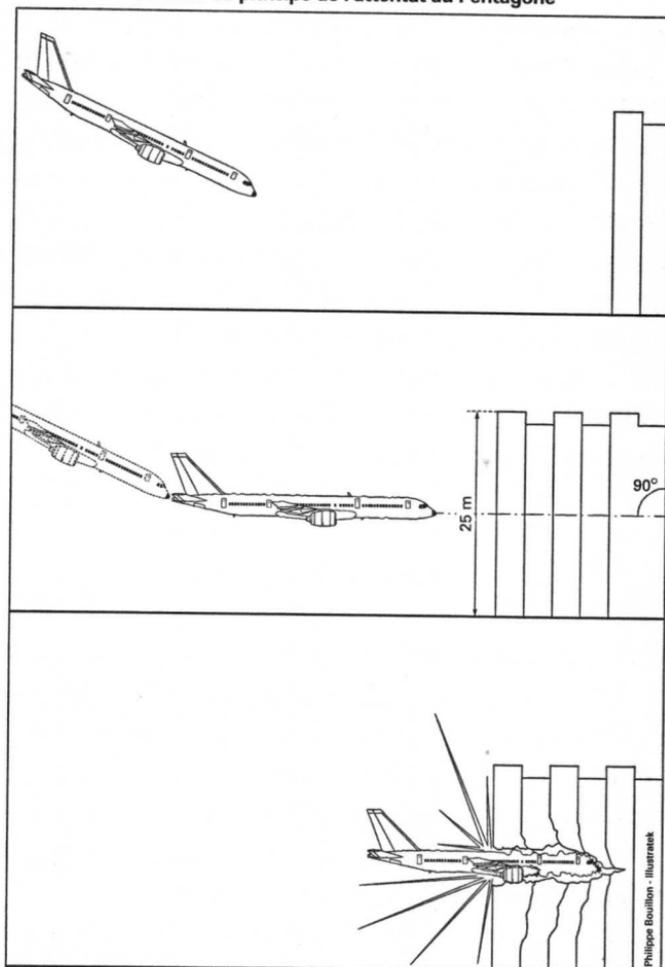


Schéma 3. Les murs du Pentagone n'offrent pas plus de résistance que le sol et absorbent le Boeing. – Précisons qu'il s'agit là d'un simple schéma de principe destiné à faire comprendre ce qui s'est passé. Le point d'impact se situe entre la moitié et la partie supérieure du bâtiment, et l'angle d'arrivée par rapport au mur extérieur est de 80° à 90°. Ce qui est montré ici, c'est que l'avion s'est encastré dans le Pentagone en formant un cratère (troisième image montrant le début de la pénétration).

En effet, rapportons-nous aux descriptions des témoins, assurant que l'appareil volait très bas mais bien droit, sans accuser une pente exagérée. Et prenons en compte qu'il percute le mur d'enceinte du Pentagone, une construction verticale de 25 mètres de haut, formant un angle de 90° avec le sol. Donc, quand le Boeing percute le mur, il est quasi parallèle au sol et heurte un obstacle à angle droit – c'est la raison pour laquelle le général Rolland parle de 80°. La situation est la même que celle d'un avion tombant en piqué, à la verticale du sol, pulvérisé par l'absence de rebond, comprimé dans un cratère (voir *schéma 3*).

La réponse des experts

Soit. Mais cette réalité physique n'empêchera peut-être pas quelques esprits chagrins d'insister sur l'absence de morceaux de l'avion sur la verte pelouse du Pentagone. C'est pourquoi nous avons demandé à Jacques Rolland de nous décrire les différentes phases de ce crash intervenu « à la manière d'un piqué », centième de seconde par centième de seconde.

Ce jour-là, après avoir décollé à 8 h 10 de l'aéroport de Dulles, le Boeing 757 d'American Airlines fonce sur le Pentagone « avec certains de ses réservoirs en partie vidés par une heure de vol, créant donc des zones d'accumulation des vapeurs de kérosène, particulièrement explosives en cas de choc. Dans ces conditions, dès lors qu'il n'y a pas de rebond possible, l'avion se comprime dans un cratère qui s'ouvre lors d'une explosion inflammable. Après l'écrasement de

la cabine et de l'avant de l'appareil, c'est au tour du longeron principal et du longeron secondaire d'être pulvérisés ».

Véritable charpente de l'appareil, les longerons se présentent comme de « grosses arêtes de poisson » en alliage métallique, installées dans la partie avant de l'appareil, et autour desquels, lors de la fabrication, se construit la voilure – c'est-à-dire qu'ils portent les deux ailes et assurent l'équilibre de l'ensemble. Pour des raisons d'aérodynamisme, les ailes ne forment pas un angle droit avec la carlingue, mais partent vers l'arrière³. Ainsi, l'extrémité des deux ailes se situe toujours à l'arrière des longerons qui les supportent. Donc, « une fois les longerons détruits, rien ne tient plus les ailes, elles se détachent de la carlingue et se regroupent sous l'effet de la vitesse pour finir leur course dans le cratère que vient de former l'avant de l'appareil. En outre, l'alliage d'aluminium qui les constitue ne résiste que peu aux très hautes températures. Il semble donc plus que vraisemblable de retrouver leurs cendres à l'intérieur du cratère ».

Pour valider cette analyse, nous avons contacté d'autres spécialistes. Leur opinion n'est pas différente de celle de Jacques Rolland. C'est le cas par exemple de François Grangier, pilote de ligne et commandant de bord, expert enquête-accident près la cour d'appel de Pau : « L'image de cet accident, c'est un tube en carton qui s'écrase sur une partie dure, que la puissance de l'impact fait pénétrer dans l'édifice, avant de

3. On appelle « flèche » l'angle de 40° à 30° de l'aile avec la carlingue, qui place la pointe de l'aile bien en retrait du longeron qui la soutient.

la détruire. Meyssan est allé chercher des photos sur Internet, alors que ce n'est pas le lieu pour disposer d'une information scientifique crédible, dans l'état actuel des choses. Je pense que la trajectographie telle qu'on peut la discerner aujourd'hui ne permet pas de conclure à un impact sur la façade, mais plus vraisemblablement par le toit. Avec quelle trajectoire ? Ce n'est pas une question centrale, car il ne s'agit pas d'un accident d'avion dont il faudrait analyser chaque paramètre pour qu'il ne se reproduise pas, mais d'un acte de malveillance. L'avion fonctionnait parfaitement au moment de l'impact, et il ne faut donc pas s'étonner de l'absence de photographies montrant les débris ou les restes de ce choc. La seule chose importante pour le FBI était le *voice-recorder* du cockpit, et il a été immédiatement récupéré par les enquêteurs. Ce livre fait rigoler tout le monde, à tel point que les Américains ne cherchent même pas à y répondre, contrairement à ce qui s'était passé avec le vol 800 de la TWA, dont les adeptes des théories de la conspiration disaient qu'il avait été abattu par un missile⁴. »

Pour dissiper les derniers doutes, nous avons sollicité le général Jean-Vincent Brisset, général de l'armée de l'air, ancien officier de sécurité pour les lignes aériennes : « Pour parler simplement, explique-t-il, un tel choc transforme l'avion en munition à "charge creuse", produisant ce qu'on appelle une pointe de feu. Dès le choc, l'appareil se désintègre et brûle au fur et à mesure de sa pénétration dans l'orifice qu'il a creusé. Je me suis entretenu de cette question

4. Entretien avec l'un des auteurs, mai 2002.

avec plusieurs spécialistes tenus à l'obligation de réserve, et ce point ne fait aucun problème, pour personne parmi nous. Dites-vous bien que dans un avion, la plupart des métaux dont il est fabriqué brûlent en se consumant complètement. Cela est vrai de l'aluminium, mais surtout du magnésium et du titane qui provoquent des incendies à très haute température, particulièrement dangereux et difficiles à combattre. Ce qui demeure pratiquement toujours reconnaissable dans un accident suivi d'un incendie est l'"axe" des réacteurs (*core engine*)⁵. »

Restent les questions afférentes au cratère proprement dit, puisque eu égard au secret de l'enquête personne ne dispose encore du détail de l'ensemble des relevés effectués par les secours. Néanmoins, là encore, d'autres professionnels délivrent des commentaires sérieux quant à la physionomie des lieux après l'explosion du Boeing. Il s'agit de l'Ordre des architectes américains et des membres de la profession plus particulièrement intéressés par la pertinence des nouvelles normes de sécurité appliquées aux immeubles fédéraux. Des dispositifs qui ont notamment été renforcés à la suite de l'attentat d'Oklahoma City contre un immeuble du FBI, en avril 1995.

Depuis le 11 septembre 2001, les cabinets d'architectes intervenant sur des contrats gouvernementaux tentent tous de tirer les leçons de l'attaque sur le Pentagone, car, à leurs yeux, sa structure renforcée a réagi de façon exemplaire au crash du Boeing. En témoignent les débats de l'organisation professionnelle The

5. Entretien avec l'un des auteurs, mai 2002.

American Institute of Architects, ainsi que les articles parus dans la revue professionnelle *Architecture Week*, louant la résistance de la bâtisse, et apportant d'utiles précisions quant aux dommages qu'elle a subis. Après enquête auprès des cabinets d'architectes sollicités pour la reconstruction de l'aile endommagée, ses journalistes expliquent que l'écrasement de l'avion a créé un « cratère horizontal », transperçant l'alignement des rangées de bâtiments selon un axe diagonal.

Des dévastations beaucoup plus importantes que celles que l'on croit deviner en observant une photo de face de l'impact. Le Pentagone se compose en effet de cinq anneaux de bâtiments, désignés par les lettres A à E ; et l'avion, pénétrant dans un endroit de l'anneau A, a laissé une cavité longue de plusieurs dizaines de mètres, sur une diagonale s'achevant à l'intérieur de l'anneau C⁶. Donc trois bâtiments ont été détruits, à partir d'un cratère d'un diamètre d'entrée de 19 mètres. Ironie de ce détail : plusieurs photographies aériennes brandies par Thierry Meyssan, auxquelles il tente de donner une signification équivoque, désignent simplement une ligne de toiture à demi carbonisée et endommagée, au-dessus de la zone traversée par le Boeing d'American Airlines...

6. B. J. NOVITSKI, « Pentagon battered but firm », *Architecture Week*, 3 octobre 2001.