



# Assemblée générale

Distr. générale  
12 septembre 2019  
Français  
Original : anglais

---

## Soixante-treizième session

Point 131 de l'ordre du jour

### Enquête sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient

## Lettre datée du 12 septembre 2019, adressée au Président de l'Assemblée générale par le Secrétaire général

J'ai l'honneur de me référer à la résolution [72/252](#) concernant l'enquête sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de l'ancien Secrétaire général Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient à bord du SE-BDY la nuit du 17 au 18 septembre 1961.

Conformément au paragraphe 1 de ladite résolution, l'ayant reconduit dans sa qualité d'Éminente Personnalité, en 2018, j'ai chargé Mohamed Chande Othman de continuer d'examiner d'éventuels éléments d'information nouveaux, notamment ceux émanant d'États Membres, d'en évaluer la valeur probante, de déterminer la portée à donner à toute nouvelle enquête et, si possible, de tirer des conclusions des enquêtes déjà menées. Je rappelle avoir, en 2017, nommé M. Othman Éminente Personnalité en application de la résolution [71/260](#) de l'Assemblée générale et l'avoir précédemment chargé de diriger le Groupe d'experts indépendants désigné en application de la résolution [69/246](#) de l'Assemblée générale.

Dans sa résolution [72/252](#), l'Assemblée générale m'a prié de l'informer oralement des progrès accomplis avant la fin de la partie principale de sa soixante-treizième session et de lui rendre compte, avant la fin de sa soixante-treizième session, de tout autre progrès réalisé. On se souviendra que m'autorisant d'un rapport intérimaire dont m'a saisi l'Éminente Personnalité, j'ai oralement rendu compte à l'Assemblée le 3 décembre 2018. Je vous fais tenir ci-joint maintenant le texte du rapport de l'Éminente Personnalité.

Je tiens à redire ici à l'Éminente Personnalité toute ma reconnaissance pour l'excellente qualité de son travail et son dévouement sans faille.

L'Éminente Personnalité réaffirme dans son rapport les conclusions qu'il a précédemment dégagées dans son rapport de 2017 ([A/71/1042](#)). Je note qu'il a reçu des éléments d'information nouveaux touchant les causes possibles de l'accident et que le dossier s'est enrichi, s'agissant singulièrement a) des probables interceptions par des États Membres de communications dignes d'intérêt ; b) des moyens (aéronefs, aérodromes, pistes d'atterrissage, etc.) que les forces armées katangaises ou d'autres auraient eu de perpétrer quelque attaque contre l'avion du Secrétaire général ; et c) de la présence d'éléments paramilitaires (pilotes, agents de renseignement, etc.)



étrangers sur le terrain, sans parler de complément d'informations intéressant la South African Institute for Maritime Research, dont il est question à propos de l'Opération Céleste.

S'il est vrai que l'Éminente Personnalité a beaucoup avancé dans ses investigations ainsi qu'il ressort de son rapport, il reste à l'évidence qu'il faudra poursuivre celles-ci avec une conviction renouvelée, le but étant de faire toute la lumière sur la tragédie.

On se souviendra qu'au paragraphe 5 de sa résolution [72/252](#), l'Assemblée générale a engagé tous les États Membres qui pourraient détenir des informations utiles concernant la mort de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient à nommer sans tarder un responsable indépendant de haut niveau (responsable indépendant) chargé de procéder à un examen interne ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense, afin de déterminer si elles contiennent des informations pertinentes. C'est ainsi que l'Éminente Personnalité s'est enquis de la nomination de ces responsables indépendants auprès de 14 États Membres. Après mon exposé oral devant l'Assemblée, j'ai, à la suggestion de l'Éminente Personnalité, entretenu certains États Membres de la question de ces nominations.

Je tiens à remercier les États Membres, les responsables indépendants et les particuliers d'avoir prêté leur concours à l'Éminente Personnalité et d'avoir volontiers fourni tels compléments d'information que requis.

Je me réjouis de noter que l'Éminente Personnalité estime que, dans l'ensemble, les États Membres lui ont prêté un excellent concours et qu'ils ont pour la plupart respecté la lettre et l'esprit de la résolution [72/252](#) de l'Assemblée. Il a en revanche conclu a) que les États Membres n'ont pas tous nommé de responsable indépendant, b) qu'ils n'ont pas tous mené des recherches complètes, c) qu'ils doivent ménager plus de temps à leur responsable indépendant et d) qu'il leur reste encore à rapporter la preuve de ce qu'ils ont interrogé à fond les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense.

Je prends note des conclusions dégagées par l'Éminente Personnalité et souscris à sa recommandation tendant à voir l'ONU charger une personnalité indépendante de poursuivre les investigations menées à l'occasion de son mandat en cours et à sa recommandation tendant à la voir engager de nouveau les États Membres clefs qui détiendraient quelque élément d'information à donner ou redonner à un responsable indépendant pour mission de rechercher si les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense renferment quelque utile élément d'information. À cet égard, je souscris à la proposition de l'Éminente Personnalité tendant à voir autoriser les responsables indépendants actuels à poursuivre leurs recherches en attendant toute nomination ou reconduction de responsables indépendants. Comme je l'ai déjà dit, il nous faut veiller, sans restriction aucune, à donner accès à tous éléments d'information qui intéressent cette tragédie.

Je constate que, tel que prescrit par le paragraphe 4 de la résolution [72/252](#), l'Éminente Personnalité a eu et continue d'avoir en toute liberté accès à tous dossiers et archives des Nations Unies et qu'il en a en fait interrogé une partie non négligeable. Je relève que le public peut désormais consulter sans restriction aucune<sup>1</sup> tous les

---

<sup>1</sup> Exception faite de 23 dossiers toujours classés « strictement confidentiels » selon la politique établie de l'Organisation. Ayant examiné les 23 dossiers en question, l'Éminente Personnalité a confirmé dans son rapport qu'aucun d'eux ne renferme quelque élément d'information ayant trait à la ou aux cause(s) de la tragédie ou en intéressant autrement directement ou indirectement les circonstances.

dossiers de l'Opération des Nations Unies au Congo. Je tiens en outre à informer l'Assemblée générale que, par souci de transparence, l'ONU a entrepris toute une opération de déclassification qui l'a conduite à lever le secret de milliers de nouveaux dossiers qui intéressent le Congo.

Enfin et relativement au paragraphe 6 de la résolution [72/252](#), je fais mienne la recommandation de l'Éminente Personnalité tendant à voir l'ONU continuer d'œuvrer à mettre à la disposition du public un fond en ligne de documents clefs intéressant l'enquête sur la mort de Dag Hammarskjöld. Des travaux menés par la Commission d'enquête de l'ONU en 1961, par la Commission Hammarskjöld en 2013, par le Groupe d'experts indépendants en 2015 et à l'occasion du rapport présenté par l'Éminente Personnalité en 2017, ainsi que de son présent rapport, il résulte un énorme volume de dossiers que l'ONU entreprend de proposer en ligne au public, tout en continuant de solliciter d'institutions et de particuliers qui les détiendraient tous dossiers intéressant la question qu'elle n'aurait pas en sa possession.

Me félicitant des acquis de l'entreprise à ce jour, je nous engage tous à œuvrer sérieusement à la manifestation de la vérité. Ne faiblissons point, le moment est décisif. Il demeure de notre responsabilité à tous de faire toute la lumière sur ce qui s'est produit cette nuit fatidique de 1961, ce que nous devons non seulement à Dag Hammarskjöld et aux personnes qui l'accompagnaient mais également à l'ONU. Je vois là notre devoir solennel à tous et ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour soutenir cette entreprise.

Je demande à l'Assemblée générale de rester saisie de la question et d'approuver le rapport et les recommandations sus-évoqués de l'Éminente Personnalité.

(Signé) António **Guterres**

## Lettre d'envoi

### **Lettre datée du 31 juillet 2019, adressée au Secrétaire général par l'Éminente Personnalité nommée en application de la résolution 72/252 de l'Assemblée générale**

En ma qualité d'Éminente Personnalité nommée en application de la résolution 72/252 de l'Assemblée générale, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les conditions et circonstances de la mort tragique de l'ancien Secrétaire général Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient.

Mesurant l'honneur fait à ma personne de m'avoir nommé de nouveau Éminente Personnalité en 2018 en application de la résolution 72/252, je tiens à vous dire la gratitude que m'inspire le privilège qui vous m'avez ainsi fait de me confier cette importante mission. Je sais gré aux représentants d'États Membres, aux fonctionnaires de l'ONU et à tous particuliers du concours qu'ils m'ont prêté à cette occasion, ainsi qu'il ressort de mon présent rapport. Comme par le passé, je reconnais que c'est aux efforts prodigieux déployés par ces personnes qui y ont apporté en toute liberté et générosité leurs science et capital d'informations que nous devons d'avoir pu remettre l'entreprise en chantier et la mener à bonne fin. Je les remercie nommément dans mon rapport. Je redis toute ma sympathie aux familles des personnes tombées dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 au service des Nations Unies.

Je relève d'emblée que le rapport de 2017 a conclu qu'il incombait désormais aux États Membres de prouver avoir procédé à un examen exhaustif des dossiers et archives sous leur garde ou en leur possession. Beaucoup a été fait à l'occasion du présent mandat, encore que tous les États Membres clefs ne se sont pas acquittés de la charge de preuve pesant sur eux. Tel un puzzle, le tableau prend forme au fur et à mesure que davantage d'éléments d'information sont mis au jour ou recueillis. Tel élément d'information qui, pris isolément, semblerait insignifiant, devient digne d'intérêt ; les éléments d'information recueillis renseignent cependant sur ce qui manque pour dresser un tableau complet de la situation.

Dans sa résolution 72/252, l'Assemblée générale a notamment engagé tous les États Membres à divulguer tous les dossiers pertinents en leur possession et les a encouragés à faire en sorte de lever le secret attaché à tous les documents toujours classés confidentiels, plus de 50 ans après les faits ou de les communiquer d'une autre manière aux fins d'examen. À ces fins et ainsi que le prescrit expressément ladite résolution, j'ai demandé en 2018 à 14 États Membres de charger un haut fonctionnaire indépendant (responsable indépendant) de procéder à un examen interne ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense. J'ai consacré l'essentiel de mon mandat à dialoguer avec les États Membres et leurs responsables indépendants, entreprise globalement fructueuse. J'évoque les échanges que j'ai eus avec certains des 14 États Membres en question dans la présente lettre, échanges sur lesquels je m'arrête dans mon rapport qui comporte, à titre de complément d'information, un tableau rendant compte des nominations sollicitées.

Comme suite à la résolution 72/252, j'ai demandé à chaque responsable indépendant de faire dans un rapport la synthèse des fruits de ses recherches assortie de toutes prescriptions de confidentialité à observer. Toutes les fois qu'il y a eu lieu à confidentialité, les dispositions voulues ont été arrêtées d'un commun accord dans ce sens. Je puis toutefois confirmer n'avoir été privé de rien qui intéresse les causes de l'accident. J'ai épluché toute la masse d'informations résultant des investigations des responsables indépendants, ainsi qu'un grand volume de renseignements reçus de chercheurs et sollicité l'avis d'experts, le cas échéant. Ayant analysé ces

renseignements dans mon rapport, j'en ai jugé la valeur probante nulle, faible, modeste ou forte, selon le cas.

Je relève également que toutes les fois que le rapport de 2017 concluait que tel acte était imputable à tel État Membre, certains États Membres ont saisi l'occasion pour apporter des précisions dont j'ai tenu compte. Toutes les fois que tel acte imputable à tel État Membre selon le rapport de 2017 n'a donné lieu ni à précisions ni à complément d'informations, j'ai conclu que la fiabilité de cette constatation s'en trouve renforcée.

Nous avons gagné du terrain s'agissant de la somme de connaissances utiles recueillies, singulièrement en ce qui concerne les probables interceptions de communications dignes d'intérêt réalisées par des États Membres, l'aptitude des forces armées katangaises à organiser un éventuel attentat contre l'avion du Secrétaire général, la présence d'éléments paramilitaires et d'agents de services de renseignement étrangers dans la région et d'autres éléments d'information intéressant le contexte et les circonstances entourant les événements de 1961, toutes avancées qui m'ont permis de dégager certaines conclusions dont je vous saisis pour examen. Je m'arrête également dans mon rapport sur la contribution de chaque État Membre à l'œuvre du responsable indépendant compétent.

Les États Membres ont, dans leur grande majorité, obéi à la lettre et à l'esprit de la demande tendant à les voir faire procéder chacun par son responsable indépendant à un examen ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense. Je vois dans le travail ainsi accompli un succès et une avancée dans le sens de la manifestation de la vérité concernant cet événement tragique, en ce qu'il a permis de mettre au jour et faire connaître de nouveaux éléments d'information utiles, dont des dépositions de témoins, des éléments de preuve littérale et des photographies et images vidéo. On a beaucoup fait pour se donner les moyens d'interroger les éléments d'information utiles réunis et de déterminer précisément les contours des matières touchant lesquelles il y a fort à parier que l'on pourrait en savoir encore plus.

Je sais gré à tous les États Membres de la coopération et du concours qu'ils m'ont prêtés et singulièrement à ceux d'entre eux qui ont nommé un responsable dont le niveau et l'indépendance ne sont nullement douteux et qui a pu compter sur toutes autorisations et assistance requises pour pouvoir, en bonne méthode, rendre pleinement compte du fruit de ses recherches. C'est ici le lieu de féliciter en particulier la Belgique, la France, la Suède et le Zimbabwe pour l'énorme travail d'investigation poussé abattu par leurs responsables indépendants. Lesdits États Membres ont, après examen, fourni des éléments d'information, dont la divulgation a pu avoir été jugée par le passé contraire à leurs intérêts, surtout si l'on en juge par le contexte historique de décolonisation à l'époque considérée. Je sais spécialement gré aux responsables indépendants de l'Allemagne, du Canada, du Portugal et de la Zambie de l'œuvre qu'ils ont accomplie. Même si le champ délimité aux fins de leurs éventuelles investigations était à certains égards moins étendu, les États Membres en question se sont tout autant investis dans cette entreprise ainsi qu'ils y avaient été invités, fournissant des renseignements de taille.

Par leurs travaux, les responsables indépendants de tous les États Membres susmentionnés ont spécialement enrichi le dossier, m'ont aidé à m'acquitter de mon mandat et ont posé les jalons des investigations devant être menées. Je suis redevable à ces responsables indépendants qui se sont en tout temps prêtés à nos échanges dans un esprit d'ouverture. Je considère que même si mon actuel mandat a maintenant expiré, les États Membres gagneraient sans doute à faire poursuivre leurs investigations par leurs responsables indépendants selon les pistes tracées dans le présent rapport.

Nonobstant les progrès encourageants accomplis, nous ne sommes pas en mesure de dire que les investigations effectuées par tous les États Membres sont exhaustives. Comme il ressort de mon rapport, certains États Membres n'ont pas répondu quant au fond aux demandes à eux faites ou sembleraient avoir conclu de ce que leurs textes internes n'autorisent pas d'ordinaire la consultation des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense que lesdits archives ne renferment pas de renseignements « utiles ». On pourrait et devrait à mon avis lever ces obstacles, étant donné l'extrême singularité des circonstances entourant la présente affaire. S'agissant des États Membres avec lesquels je suggérerais d'approfondir le dialogue, qu'il me soit permis de faire observer ce qui suit.

L'Afrique du Sud a procédé à la nomination de son responsable en mai 2019, y ayant été instamment invitée par vous, ce dont je vous sais gré. Intervenue certes près de 15 mois à la suite de ma demande initiale et après le délai de soumission de leurs rapports impartis aux responsables indépendants, cette nomination n'en est pas moins une avancée que je salue, encore que je n'aie reçu nul autre renseignement entre mai 2019 et la date du présent rapport.

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a également procédé à la nomination de son responsable indépendant en mai 2019, ainsi que vous l'y aviez invité. Intervenue également près de 15 mois à la suite de ma demande initiale et après le délai de soumission de leurs rapports impartis aux responsables indépendants, cette nomination est également une avancée que je salue. Le responsable du Royaume-Uni nous a certifié par lettre en date de juin 2019 que le Gouvernement britannique avait dûment recensé et communiqué tous documents en sa possession renfermant des renseignements utiles à l'enquête, sans toutefois donner suite aux questions précises que je lui avais posé, ainsi qu'il résulte de mon rapport. À mon humble avis, les questions spécifiées dans ma correspondance au responsable indépendant et celles résultant du présent rapport constituent sans doute d'intéressantes pistes de recherche à creuser.

En ce qui concerne les États-Unis d'Amérique, je leur sais gré d'avoir nommé un responsable indépendant en 2018 lequel, m'ayant informé en 2019 qu'il menait ses recherches, n'a cependant donné suite mes demandes ni sur le fond ni concernant tel ou tel renseignement précis.

En ce qui concerne la Fédération de Russie, je lui sais gré de m'avoir informé avoir interrogé les archives de ses services de renseignement, de sécurité et de défense mais n'avoir toutefois pas nommé de responsable indépendant, n'ayant par ailleurs pas donné de précisions sur le procédé de ses investigations. Même si je ne puis m'autoriser d'aucun renseignement précis pour dire que l'ancienne URSS avait connaissance des faits mêmes en question, sachant qu'elle était à l'époque un acteur majeur dans la région, le souci d'exhaustivité et d'uniformité commanderait grandement que la Fédération de Russie procède à l'examen poussé et complet tel que prescrit.

Il est d'autant plus important de pouvoir compter sur la coopération des États Membres susmentionnés qu'il ressort d'éléments d'information précis existants et du dossier historique qu'il est quasiment certain que l'Afrique du Sud, les États-Unis et le Royaume-Uni gardent le secret de renseignements de taille. Généralement parlant, ces États Membres ont, vers septembre 1961, confectionné ou reçu dans la région considérée des dossiers à partir d'interceptions de communications de l'ONU et d'autres entités, fait intervenir directement ou indirectement des agents de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense dans les faits et/ou chargé lesdits agents de suivre les événements en question (agents dont les rapports et autres renseignements demeurent secrets), ces agents ayant entretenu des relations avec les personnels de renseignement et forces paramilitaires étrangères présents au Katanga.

Des éléments de preuve laissent présumer qu'au moins l'un desdits États Membres a tenté d'amener les enquêtes menées en 1961/62 à conclure à une « erreur de pilotage », d'où l'intérêt de faire à présent toute la lumière sur ce point. Il se peut également que les archives de l'ancienne URSS renferment des renseignements utiles.

On peut ainsi s'autoriser du dossier à ce jour pour dire sans risquer de se tromper que les États Membres en question ont certainement confectionné des dossiers dignes d'intérêt ou en ont pris possession. Par exemple, les bulletins et communications de certains de leurs propres agents de renseignement ont été mis au jour ou retrouvés dans des archives personnelles et il ressort également de la correspondance diplomatique que les intéressés ont saisi les services de renseignement d'informations pour suite à donner. Vu ce que l'on sait des politiques, sources, moyens et agents dont ils disposaient dans la zone à l'époque des faits, ainsi que de leur intervention au Congo et dans la région et de leurs rapports avec l'ONU, des États Membres se sont certainement constitué des dossiers de communications interceptées ou surprises. Ils ont certainement confectionné des rapports classés secrets en faisant appel à leurs sources et agents de renseignement dès qu'ils ont appris que l'avion du Secrétaire général s'était écrasé. Malgré tout, ils n'ont livré aucun renseignement allant dans ce sens ; mise à part une pièce solitaire d'une page dont il est fait état dans mon rapport, aucun desdits États Membres nous a fourni le moindre renseignement en 2018 ou 2019 comme suite à la résolution 72/252.

En l'absence du type de renseignement sollicité, le tableau demeure incomplet à ce stade et, étant donné ce trou manifeste dans le dossier, je ne suis toujours pas en mesure de dégager quelque conclusion sur la cause de l'accident. Que des éléments d'information qui existent sans aucun doute ne soient toujours pas mis au jour ne fait que donner libre cours à des thèses de complot concernant les faits. Je me suis senti le devoir de tenter d'écarter de telles thèses toutes les fois qu'il y avait lieu. Le dialogue avec les États Membres susmentionnés n'ayant pas vécu, j'ai, à titre de complément d'information, adressé à chacun d'eux une lettre venant tracer les pistes d'investigation restant à emprunter, suivant ainsi en cela la démarche retenue par le Groupe d'experts indépendants en 2015.

S'agissant de la divulgation d'éléments d'information sensibles, je reconnais bien entendu sans la moindre hésitation que de légitimes intérêts d'ordre sécuritaire commandent à tout État Membre de traiter avec le plus grand soin toutes informations intéressant sa sécurité, sa défense et ses impératifs de renseignement. Il reste que leurs propres investigations et anciens agents de renseignement sont venus confirmer publiquement que lesdits États Membres avaient mis des agents de renseignement et autres personnels et moyens en Afrique centrale au service de leurs visées politiques dans les décennies qui ont suivi la fin de la Seconde guerre mondiale.

Inédites, les circonstances qui ont entouré l'accident d'avion dans lequel ont péri le Secrétaire général Dag Hammarskjöld et les personnes qui l'accompagnaient voici presque 60 ans appartiennent à une époque longtemps révolue. On ne saurait dès lors raisonnablement voir dans la présente enquête un précédent ou dire que s'y prêter serait exposer sa sécurité à quelque risque. De plus, si l'on concluait, après les avoir interrogées en toute transparence, que les archives ne renferment aucune information utile au sens de la large et non technique définition de l'adjectif « utile » que je propose dans mon rapport, on pourrait alors clore la présente enquête en se prononçant sur la foi du dossier en son état actuel.

Ayant consenti d'énormes efforts et recueilli patiemment de nouveaux utiles éléments d'information dans cette entreprise depuis la parution du rapport majeur de la Commission Hammarskjöld de 2013, la communauté internationale a toujours l'obligation et des raisons valables de ne pas laisser l'œuvre de manifestation de la vérité souffrir d'amnésie ou tomber dans l'oubli. C'est qu'il est des pistes

intéressantes concernant des trous manifestes dans les renseignements dont on dispose qui intéressent les circonstances et conditions de cette tragédie et ses causes probables que des éléments d'information potentiellement utiles, mais non encore divulgués aux mains d'États Membres, pourraient raisonnablement permettre de circonscrire ou de cerner.

Par suite, sans préjudice des prérogatives attachées à votre qualité de Secrétaire général et de ce que l'Assemblée générale décidera en dernier ressort, vu ce qui précède, je formule dans mon rapport quatre recommandations compatibles qui, se complétant les unes les autres, tendent a) à voir l'ONU donner à une personne indépendante pour mission de poursuivre les investigations dans le droit fil de l'actuel mandat de l'Éminente Personnalité ; b) à voir prier instamment de nouveau les États Membres clefs de charger une haute personnalité indépendante (responsable indépendant) de rechercher si les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense renferment d'utiles éléments d'information, l'idéal étant que ce responsable poursuive ce travail d'investigation sans attendre que l'ONU nomme une personnalité indépendante au vu de la correspondance jointe au présent rapport à titre de complément d'information ; c) à demander à toute personnalité indépendante nommée par vous de dire au terme de son mandat si tel ou tel État Membre a observé les prescriptions de l'Assemblée générale, y compris si de l'inobservation desdites prescriptions par tout État Membre l'on serait autorisé à tirer quelque conclusion ; et d) à voir l'ONU continuer d'œuvrer à mettre à la disposition du public un recueil en ligne consacré aux documents clefs résultant de toutes récentes investigations.

Je rappelle qu'il résulte du rapport de 2017 qu'il était plausible que quelque attaque ou menace extérieure ait été une des causes de l'accident et qu'il incombait désormais aux États Membres de prouver avoir procédé à un examen exhaustif de tous dossiers et archives sous leur garde ou en leur possession. Les investigations que j'ai menées à l'occasion de mon actuel mandat ne m'autorisent pas à remettre en cause cette constatation, les intéressés ne s'étant pas encore pleinement acquittés de cette charge de preuve, laquelle doit, à mon humble avis, continuer de peser sur eux tant que l'Assemblée générale n'aura pas acquis la conviction qu'ils s'en sont dûment déchargés en divulguant toutes informations utiles ayant trait à la ou aux cause(s) probable(s) de la tragédie.

Je redis que l'on a beaucoup avancé dans cette entreprise en 2018 et 2019. Point n'est besoin de se prononcer à ce stade sur le point de savoir s'il y aurait lieu de qualifier tout défaut de coopération de dissimulation. Cependant, quand on sait que la charge de la preuve pèse sur tels États Membres davantage que sur tels autres et qu'il y a fort à parier qu'il existe des éléments d'information de taille pointus n'ayant pas encore vu le jour, il est hautement important d'encourager toutes les parties à agir en toute transparence. Ne pas veiller à amener chacun à divulguer ou permettre de voir tous éléments d'information propres à permettre de se prononcer, c'est s'interdire de conclure catégoriquement, situation qui persiste depuis maintenant 58 années.

Il appert que la Suède a été durement éprouvée par les événements tragiques de septembre 1961, Dag Hammarskjöld et 8 des 16 autres victimes de la catastrophe, dont les membres de l'équipage aux commandes de l'appareil, propriété d'une firme suédoise, étant de nationalité suédoise. À l'instar de tant d'autres pays, la Suède était à l'époque un gros contributeur aux opérations de maintien de la paix des Nations Unies, singulièrement à l'Opération des Nations Unies au Congo. Toutefois, comme le Secrétaire général Dag Hammarskjöld l'a lui-même si bien fait remarquer, il ne représentait pas un seul État Membre, un seul bloc régional ou politique ni une seule idéologie. Il proclamait et incarnait l'idée que, peu importe leur puissance relative, grands comme petits, tous les pays doivent obéir à certains principes fondamentaux, cette idée valant également pour tous. À la mémoire et au don de soi de notre distingué

deuxième Secrétaire général et de personnes qui l'accompagnaient, à leurs familles et à l'idée d'une Organisation des Nations Unies forte et indépendante nous nous devons de continuer à ne ménager aucun effort pour faire toute la lumière sur les faits survenus dans le ciel de Ndola en septembre 1961.

L'Éminente Personnalité  
(Signé) Mohamed Chande **Othman**

## Résumé analytique

### A. Introduction

1. Dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, un DC-6 affrété, immatriculé SE-BDY transportant Dag Hammarskjöld, deuxième Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies s'écrase peu après minuit, non loin de Ndola dans une région du pays connu alors sous le nom de Rhodésie du Nord. Hammarskjöld et 14 des 15 personnes qui l'accompagnent périssent sur le champ et le seul survivant succombera à ses blessures six jours plus tard. Depuis l'accident survenu voici 58 ans, des enquêtes successives sont venues examiner diverses hypothèses concernant la chute de l'appareil, dont celles de quelque attaque aérienne ou terrestre ou autre menace d'origine extérieure (« attaque ou menace extérieure »), du sabotage, du détournement et de l'erreur humaine. À la suite de deux enquêtes rhodésiennes menées en 1961, une Commission d'enquête de l'ONU viendra conclure que rien ne l'autorisait à retenir ou exclure telle ou telle des diverses thèses avancées pour expliquer l'accident. Cela étant, en 1962, l'Assemblée générale laissera la question ouverte à l'examen en demandant au Secrétaire général de l'informer de tout nouvel élément de preuve qui viendrait à voir le jour.

2. Le rapport établi en 2013 par la Commission de juristes chargée d'enquêter sur la mort de Dag Hammarskjöld (Commission Hammarskjöld), groupe privé bénévole de quatre juristes de renom, conduira l'Assemblée générale à charger en 2015 un groupe d'experts indépendants d'examiner et d'évaluer la valeur probante d'informations nouvelles concernant la tragédie. Le groupe d'experts indépendants que j'ai présidé viendra écarter de fait certaines thèses avancées concernant l'origine de l'accident, mais conclura en définitive, à titre de recommandation, à l'opportunité de poursuivre l'enquête ou les investigations. Nommé Éminente Personnalité en 2017, j'ai établi un rapport sur l'état de la question (rapport de 2017), ayant été reconduit en cette qualité en 2018. Je tiens de la résolution [72/252](#) pour mandat en ladite qualité d'examiner en 2018/19 d'éventuels éléments d'information nouveaux et d'en évaluer la valeur probante, de déterminer la portée à donner à toute nouvelle enquête et, si possible, de tirer des conclusions des enquêtes déjà menées. J'expose dans le présent résumé analytique les principaux éléments d'information dont il est question dans mon rapport de 2019 au Secrétaire général (rapport de 2019).

### B. Mandat en cours et rapport de 2019

3. J'ai dégagé certaines conclusions dans le rapport de 2017 sans avoir cependant pu dire en définitive ce qui a causé la chute de l'avion, faisant observer qu'il était clair que, n'ayant pas en ma possession l'ensemble des éléments d'information et pièces utiles pour ce faire, je n'étais pas en mesure de me prononcer formellement. Il ressort dudit rapport qu'il incombait désormais aux États Membres de rapporter la preuve de ce qu'ils avaient procédé à un examen exhaustif de tous dossiers et archives sous leur garde ou en leur possession. Ainsi que le prescrivait la résolution [72/252](#), j'ai, en 2018, invité 14 États Membres (Afrique du Sud, Allemagne, Angola, Belgique, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Portugal, République démocratique du Congo, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Zambie et Zimbabwe) à charger chacun une haute personnalité indépendante (responsable indépendant) de procéder à un examen interne ciblé des archives de ses services de renseignement, de sécurité et de défense. Le rapport de 2019 qui propose, à titre de complément d'information, un tableau indiquant l'état des nominations de responsables indépendants rend compte dans le détail du dialogue entretenu avec lesdits pays.

4. Les échanges avec les États Membres et leurs responsables indépendants en 2018/19 ont été pour l'essentiel fructueux, la plupart des États Membres s'étant prêtés à l'entreprise voulue par l'Assemblée générale. D'importants éléments d'information nouveaux ont été reçus de sources d'États Membres comme non-Membres et la somme de connaissances utiles s'en est trouvée enrichie, ce que l'on a pu constater s'agissant singulièrement d'interceptions probables par tel ou tel État Membre de communications dignes d'intérêt, des moyens que toutes forces armées auraient eu d'organiser quelque attentat contre l'avion du Secrétaire général, de la présence dans la région d'éléments paramilitaires et d'agents de renseignement étrangers et de toutes autres informations touchant le contexte des événements de 1961.

5. Encore que nous ayons pu au fond dans l'ensemble compter sur la coopération des États Membres, certains États Membres clefs n'ont pas joué le jeu, ainsi qu'il est dit dans le rapport de 2019. À moins que les uns et les autres prennent le soin de nous saisir de tous éléments d'informations utiles pour ce faire, nous nous trouverons dans l'impossibilité de nous prononcer formellement sur la ou les cause(s) première(s) de l'accident.

## C. Faits constants

6. Je propose par souci de bonne méthode la liste de faits jugés constants à la lumière d'éléments d'information examinés y compris jusqu'à l'occasion du rapport de 2019. Sans être exhaustive, cette liste est susceptible d'être de quelque utilité pour l'avenir de ce dossier. On retiendra à cet égard que toutes les fois que le rapport de 2017 a imputé tel acte à tel État Membre, ce dernier s'est vu ménager la possibilité de s'en expliquer en 2018/19. J'ai pris en compte toutes répliques apportées par certains États Membres à l'occasion du rapport de 2019. J'ai tenu pour constant tout fait imputé à tel État Membre dans le rapport de 2017 toutes les fois que le mis en cause n'a pas fourni d'explications ou de complément d'information sur ce sujet.

7. Loin de prétendre s'arrêter sur tous les éléments d'information utiles, le présent résumé se borne à recenser les pistes à creuser. Par souci de concision, sont exposés ci-après, sans renvoi aux justificatifs à l'appui les faits jugés constants en l'état actuel du dossier. Pour se faire une idée complète des choses, on consultera les rapports de 2017 et 2019 et l'ensemble des pièces et matériaux analysés dans lesdits rapports.

### 1. Généralités

8. Encore qu'elles soient venues enrichir sensiblement le dossier, les enquêtes de 1961/62 souffraient de sérieuses lacunes, faute d'avoir su saisir une chance intéressante, ayant fait peu de cas des récits de témoins locaux. Les premières enquêtes n'ont pas examiné jusqu'au bout les hypothèses, dont celles d'une attaque ou menace extérieure avancées comme cause possible de l'accident. On peut également leur reprocher par exemple de n'avoir pas dûment tenu compte du contexte des faits en septembre 1961, notamment de ceci qu'un conflit armé ouvert opposait alors diverses parties, y compris les Nations Unies. Le vol SE-BDY avait ainsi pour destination une région en état de vive tension militaire, théâtre d'opérations militaires de part et d'autre de la frontière entre le Congo et la Rhodésie du Nord où sont massées des forces prêtes au combat.

9. Autre critique adressée aux enquêtes originelles de 1961/62, il est constant que des responsables britanniques et nord-rhodésiens ont tenté d'en infléchir les conclusions dans le sens de la thèse de l'erreur de pilotage par opposition à celle de quelque intervention extérieure.

## 2. Conclusions touchant la cause de l'accident

10. À chaque stade des recherches à l'occasion de l'entreprise en cours on a pu mettre au jour des éléments de preuve dissimulés ou autrement méconnus lors d'enquêtes antérieures. Si l'on en juge par l'ensemble des éléments d'information disponibles, il est plausible qu'une attaque ou menace extérieure ait été à l'origine de l'accident, qu'elle ait pris la forme d'une attaque directe venue provoquer la chute du SE-BDY ou déconcentrer momentanément l'équipe de pilotage. Les conditions et moyens ne manquaient pas pour perpétrer une telle attaque et il était de notoriété publique que Hammarskjöld se rendrait à Ndola cette nuit fatidique. Nombre de témoins oculaires (dont 9 des 12 « nouveaux » témoins oculaires retenus par le Groupe d'experts indépendants) sont dit avoir vu plus d'un appareil dans les airs, que l'autre appareil était sans doute un avion à réaction que le SE-BDY avait pris feu avant de s'écraser et/ou que le SE-BDY avait essuyé des tirs ou été autrement attaqué par un autre avion. Il aurait été difficile mais pas impossible de perpétrer quelque attaque contre le SE-BDY étant donné les circonstances du moment.

11. Ayant eu en partie du mal à consulter la documentation utile en Afrique du Sud, je n'ai pu dire si quelque sabotage a pu avoir été la cause de l'accident.

12. Des conclusions de l'expertise médicale, il ressort que l'on a pu promptement établir dûment la cause de la mort des passagers du SE-BDY. On est dès lors fondé à conclure que toutes autres thèses avancées au sujet de la cause de décès de ces personnes, y compris celle selon laquelle Hammarskjöld avait été assassiné avant l'accident ou après qu'il y a survécu, sont à écarter.

13. En ce qui concerne les facteurs humains, il ressort d'une étude menée à l'époque des faits que le pilote Hallonquist avait pu bien se reposer avant de prendre les commandes du SE-BDY contrairement aux trois autres membres de l'équipage. La fatigue a pu ainsi avoir entamé l'aptitude du co-pilote et du mécanicien de bord du SE-BDY, à parer à toute éventualité notamment. Rien dans les rapports d'expertise médicale, y compris les résultats d'analyses toxicologiques et l'avis d'experts indépendants sollicités en 2017 n'autorise à dire que l'un quelconque des pilotes ou membres de l'équipage ait été sous l'empire de drogues ou de l'alcool.

14. Au fil des ans, on a avancé la thèse de quelque défaillance mécanique ou autre panne, notamment de l'altimètre, la valeur de calage altimétrique (QNH) communiquée ayant été erronée, ou les mauvaises cartes d'atterrissage utilisées ou de celle de la panne de carburant, toutes thèses qui ont été dûment écartées.

15. Il n'est bien entendu pas à exclure que l'accident ait résulté d'une erreur de pilotage, même si l'on est en présence d'un équipage chevronné et de conditions normales au moment de l'approche. On ne peut cependant conclure dans ce sens sans acquérir la certitude d'avoir interrogé tous les éléments de preuve potentiels. On aurait logiquement tort d'exclure qu'il y ait eu quelque attaque ou menace extérieure quand on sait qu'on ne dispose à l'évidence pas de tous les éléments de preuve probants. Se prononcer catégoriquement sachant ne pas avoir pris connaissance de tous éléments de preuve potentiellement probants serait heurter le bon sens et la raison.

## 3. Interception de communications

16. En septembre 1961, des États Membres surveillaient et interceptaient les communications dans la région considérée, y compris celles de l'ONU. Des États Membres, dont les États-Unis et le Royaume-Uni, recevaient rapport de communications interceptées de l'Opération des Nations Unies au Congo (ONUC) tout au long de l'année 1961, y compris celles cryptées de caractère militaire sensible, communications évoquées en haut lieu, y compris par Lord Alport, Haut-Commissaire

britannique (British High Commissioner), William C. Canup, Consul des États-Unis à Elisabethville et Sir Roy Welensky, Premier Ministre de la Fédération de la Rhodésie et du Nyasaland, ainsi que dans les différentes capitales intéressées.

17. Au moins un État Membre, les États-Unis, disposait, la nuit de l'accident, de moyens de communication sophistiqués dans Ndola et ses environs la nuit de l'accident, dont des équipements militaires mobiles. Les aéronefs sur place étaient équipés de moyens de communication permettant d'intercepter, de transmettre et recevoir des communications sur de longues distances, y compris de tel continent à tel autre.

18. Il appert que les services de renseignement et d'interception de signaux britanniques et américains ont intercepté les communications transmises par la machine cryptographique CX-52 utilisée par Hammarskjöld à la faveur d'un dispositif en leur possession leur ayant permis de s'ouvrir subrepticement une brèche dans le cryptage.

19. Deux agents des États-Unis au service ou à l'appui de l'Agence américaine de sécurité nationale (United States National Security Agency) – confirmation en a été faite – on dit avoir personnellement entendu un message ou enregistrement d'une attaque contre le vol SE-BDY dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. L'un et l'autre hommes sont décédés à la date de l'an 2018, sans que les États-Unis aient répondu quant au fond à leurs affirmations et ce, nonobstant les demandes d'explication qui leur auront été adressées depuis 2015.

#### **4. Forces armées sur les lieux de l'accident ou dans les environs en septembre 1961**

20. L'armée de l'air du Katanga (Avikat) aux prises avec les forces et civils congolais et les forces de l'ONU recevait des ravitaillements en 1961 par vols commerciaux de Douglas DC-3, Dornier DO-28, De Havilland Dove, Fouga Magister et divers autres aéronefs du type Piper. Avikat empruntait des aérodromes situés un peu partout en territoire congolais et à l'étranger, notamment au Katanga, en Rhodésie du Nord, en Angola et en République du Congo. De la prépondérance de la preuve il résulte qu'en septembre 1961 la chasse opérationnelle d'Avikat consistait en un Fouga Magister, un Dornier DO-28 et un certain nombre de De Havilland Dove, aéronefs qu'Avikat avait adaptés aux fins de missions d'attaques et de bombardements aériens qu'elle effectuait de jour et de nuit contre l'ONUC et des cibles terrestres et aériennes congolaises. L'arsenal d'Avikat était constitué d'armements achetés ou fabriqués sur place avec le concours de l'Union Minière du Haut Katanga (UMHK).

21. Contrairement à ce qu'a prétendu Joseph Delin, major d'Avikat, qui a déclaré à l'occasion des premières enquêtes qu'un seul pilote katangais aurait été capable d'être aux commandes d'un avion lors de quelque attaque contre le SE-BDY, nombre de pilotes étaient au service d'Avikat. Nombreux étaient les hommes dignes d'intérêt dans les rangs des forces armées katangaises qui, sans être pilotes, se trouvaient alors dans la zone. On ne peut s'autoriser de ce que l'on sait à ce stade pour dresser une fois pour toutes la liste des personnes qui s'étaient trouvées au Katanga ou en quelque sorte non loin de Ndola dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Il reste qu'il y avait au moment des faits beaucoup plus de personnes dignes d'intérêt parties aux combats contre l'ONU sur le terrain que celles auxquelles on s'est intéressé à l'occasion des premières enquêtes.

22. Il se peut que Jan Van Risseghem, pilote mercenaire belge d'Avikat soit retourné au Katanga à la date du 17 septembre 1961. D'après les interceptions de bribes de ses propres transmissions radio, Van Risseghem a été entre juillet et septembre 1961, avec divers co-pilotes nommément identifiés, aux commandes de Douglas DC-3, Dornier DO-28, De Havilland Dove, Fouga Magister et Piper.

23. Il n'est pas établi de manière concluante qu'il n'y avait aucun avion dans les airs cette nuit-là. Outre des avions de l'Avikat, il y avait dans Ndola et les environs d'autres appareils, dont les 18 chasseurs-bombardiers Canberra, 30 chasseurs-bombardiers Vampire et 12 Provost légers de la Royal Rhodesian Air Force (Armée de l'air royale de Rhodésie).

## 5. Services de renseignement étrangers

24. Les premières enquêtes ont totalement méconnu la forte présence de services de renseignement étrangers dans la région en 1961. Les États Membres n'ont pas communiqué à l'occasion de la présente enquête les bulletins émanant d'agents du renseignement étrangers malgré les demandes à eux adressées à cet effet, encore que certains dossiers officiels aient été mis au jour à la faveur de recherches indépendantes ou à des fins étrangères à celle-ci. En outre, d'anciens agents du renseignement ont eux-mêmes publiquement parlé de leurs activités dans la région à l'époque des faits.

25. Les services du renseignement britanniques ont joué un rôle clef dans ce qui s'est passé immédiatement avant la chute de l'avion. Neil Ritchie, agent du Secret Intelligence Service (MI6), agissant de concert avec d'autres personnes, dont Denzil Dunnett, Consul britannique au Katanga et Lord Alport, Haut-Commissaire britannique à Salisbury, a pris en septembre 1961 des dispositions en prévision de la réunion de Ndola avec Moïse Tshombé à laquelle se rendaient Hammarskjöld et les personnes qui l'accompagnaient lorsque le SE-BDY s'est écrasé. Pour organiser la réunion, les personnels diplomatiques, du renseignement et des particuliers du monde des affaires britanniques ont fait usage de moyens de l'UMHK et d'autres pour communiquer entre eux et avec les autorités belges et katangaises. Il appert que les États-Unis aient eu connaissance de certains échanges entre le Royaume-Uni et l'UMHK et de rapports entre les sujets clefs Jean Cassart et Manfred « Freddy » Loeb et le fabricant Dornier.

26. Il appert que la Central Intelligence Agency (CIA) avait une forte présence au Congo en 1961. Ses postes de Léopoldville et d'Élisabethville menaient des opérations, y compris aériennes (Larry Devlin, chef de poste, coordonnait ainsi les actions des agents « WIROGUE » et « QJWIN ») et diverses activités, dont la planification d'assassinats comme ceux prévus dans le cadre du programme « ZRRIFLE » et d'autres programmes. Les agents de la CIA ont sans doute fait l'acquisition de Dornier et d'Helio aux fins d'opérations dans la région.

27. Il ressort également des dossiers de la CIA que l'Allemagne de l'Ouest menait des opérations au Congo notamment par la personne de l'agent STAHL (Wolf Meister) et de Hans Germani, agent du Service du renseignement allemand (Bundesnachrichtendienst, BND).

## 6. Divers

28. La transcription des derniers messages du SE-BDY établie par la tour de contrôle de l'aéroport de Ndola était incomplète, présentant sans doute de gros trous. Il apparaît qu'Arundel Campbell Martin, contrôleur aérien, a détruit ses notes originales même s'il a reconnu n'avoir pas ignoré l'exceptionnelle qualité des passagers à bord de l'avion et le fait que la tour de contrôle de Nodal n'avait nullement pourvu à l'enregistrement des échanges avec le vol.

29. En ce qui concerne la thèse du sabotage, n'ayant pu à ce jour disposer de tous éléments de preuve utiles contenus dans les archives sud-africaines, je ne suis pas en mesure de dire si la South African Institute for Maritime Research (SAIMR), organisation paramilitaire qui a existé en Afrique du Sud pendant les années 1980 et

1990, existait en 1961 ou a pu avoir été partie à l'Opération Céleste, l'objectif en étant d'« éliminer » Hammarskjöld.

30. La version officielle avancée par les autorités rhodésiennes était que l'épave du SE-BDY avait été découverte le 18 septembre 1961 vers 15 heures, soit près de 15 heures après qu'il n'a pas atterri. Or, des renseignements émanant de sources multiples (locales et étrangères) ont permis d'établir que l'épave avait été retrouvée bien avant.

## D. Conclusions et recommandations

31. Pour les motifs exposés dans le rapport de 2019, je m'autorise du dossier à ce jour pour dire en toute confiance que certains États Membres se sont certainement constitué des dossiers utiles ou ont sûrement pris possession de tels dossiers non communiqués à l'ONU. Ainsi, de bulletins ou fiches établis par des agents de renseignement de certains États Membres mis au jour ou retrouvés dans des archives privées et de la correspondance diplomatique, il ressort que des renseignements ont également été transmis aux services de renseignement pour suite à donner. Quand on connaît les politiques, moyens, matériel et personnels qu'ils ont mis à leur service dans la région à l'époque des faits ainsi que l'intérêt qu'ils portaient au Congo et la région et leurs relations avec l'ONU, des États Membres se sont sûrement constitués des dossiers de communications interceptées ou surprises. Ils ont certainement confectionné des rapports classés secrets en exploitant leurs moyens et sources de renseignement dès que l'on a appris que l'avion du Secrétaire général s'était écrasé, tous éléments d'information manifestement utiles à la manifestation de la vérité sur la ou les cause(s) de l'accident mais qui n'ont toujours pas vu le jour.

32. La démarche prescrite par l'Assemblée générale dans sa résolution [72/252](#) s'est pour l'essentiel révélée fructueuse, les États Membres s'étant pour la plupart véritablement prêtés à une entreprise inédite à maints égards. Encore que l'on ait enregistré des progrès encourageants en 2018/19, les recherches menées par certains États Membres ne sont pas allées jusqu'au bout. Même si une nette majorité à l'Assemblée générale souhaite voir dissiper l'opacité entourant le dossier, ceux qui détiennent fort probablement des éléments d'information de taille répugnent à les livrer quand bien même toutes précautions voulues seraient prises pour en préserver la confidentialité.

33. Il reste du chemin à parcourir quand on sait que certains États Membres clefs n'ont pas répondu quant au fond aux questions à eux posées ou semblent avoir, du fait que leur législation interne n'en autorise normalement pas la consultation, conclu que les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense ne sauraient renfermer d'« utiles » éléments d'information. Le rapport de 2019 conclut ainsi que rien n'autorise à remettre en cause la constatation qu'il demeure plausible que quelque attaque ou menace extérieure ait été la cause de l'accident et qu'il incombe désormais aux États Membres de rapporter la preuve qu'ils ont interrogé à fond tous dossiers et archives sous leur garde ou en leur possession. À mon humble avis, cette charge de preuve doit continuer de peser sur les États Membres en cause tant que l'Assemblée générale n'aura pas acquis la conviction qu'ils s'en sont dûment déchargés en divulguant toutes informations utiles ayant trait à la ou aux cause(s) probable(s) de la tragédie.

34. J'ai également retenu des pistes bien déterminées à creuser, à savoir notamment faire procéder à l'expertise balistique des photographies fournies par le responsable indépendant de la Suède sur lesquelles on peut voir – semble-t-il – des impacts de balles sur ce qui serait l'épave du DC-6 ; rechercher toutes traces écrites disponibles de décollage et d'atterrissage d'aéronefs d'aérodromes dans Brazzaville et les

environs en septembre 1961 ; analyser des pièces, dont des journaux de bord concernant Van Risseghem ; solliciter des États-Unis et du Royaume-Uni des informations précises contenues dans les archives de leurs services de renseignement ; demander à l'Afrique du Sud de donner accès à tous dossiers intéressant la SAIMR ; rechercher des compléments d'information concernant des agents de renseignement étrangers et d'autres pistes résultant du texte de mon rapport.

35. Sans préjudice des prérogatives propres au Secrétaire général et à l'Assemblée générale, le rapport de 2019 propose quatre recommandations compatibles qui, se complétant les unes les autres, tendent a) à voir l'ONU donner à une personne indépendante pour mission de poursuivre les investigations dans le droit fil de l'actuel mandat de l'Éminente Personnalité ; b) à voir prier instamment de nouveau les États Membres clefs de charger une haute personnalité indépendante (responsable indépendant) de rechercher si les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense renferment d'utiles éléments d'information ; c) à demander à toute personnalité indépendante nommée de dire au terme de son mandat si tel ou tel État Membre a observé les prescriptions de l'Assemblée générale, y compris si de l'inobservation desdites prescriptions par tout État Membre l'on serait autorisé à tirer quelque conclusion et d) à voir l'ONU continuer d'œuvrer à mettre à la disposition du public un recueil en ligne consacré aux documents clefs résultant de toutes récentes investigations.

36. En conclusion, à l'évidence, des faits sans doute qualifiables d'acte hostile contre la personne du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies intéressent tous au plus haut point. Le rapport de 2019 redit une fois de plus combien il importe de continuer d'œuvrer de concert à la manifestation de la vérité concernant ce dossier. C'est que par-delà la question de la place même de l'ONU dans le monde et de ses rapports avec les États Membres, il intéresse le devoir à nous fait vis-à-vis des familles des victimes et de vérité devant l'histoire. Beaucoup a été accompli encore pour parvenir à faire toute la lumière sur les circonstances et conditions de l'accident du SE-BDY. Force est d'encourager les États Membres à prêter encore plus activement à cette entreprise leur concours qui demeure indispensable pour permettre de mettre définitivement au jour tous éléments d'information de nature à permettre de clore le dossier de cette tragédie.

## Rapport de l'Éminente Personnalité nommée en application de la résolution 72/252 de l'Assemblée générale

### Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction . . . . .	18
A. Titre préliminaire . . . . .	18
B. Résumé des conclusions . . . . .	20
C. Historique : investigations et enquêtes précédentes . . . . .	20
D. Mandat et définitions . . . . .	22
E. Méthode et activités . . . . .	23
II. Élargissement des recherches d'information : demande tendant à voir les États Membres charger une haute personnalité indépendante d'examiner les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense . . . . .	25
A. Introduction . . . . .	25
B. Réponses des États Membres . . . . .	25
C. Archives de l'ONU . . . . .	31
D. Observations sur les réponses émanant d'États Membres et les limites des recherches . . . . .	32
III. Informations nouvelles concernant les causes possibles de l'accident . . . . .	32
A. Attaque air-air ou sol-air ou autre menace extérieure . . . . .	33
B. Sabotage : Opération Céleste/South African Institute for Maritime Research . . . . .	70
IV. Autres éléments d'information nouveaux . . . . .	75
A. Actions des autorités et responsables locaux . . . . .	75
B. Questions diverses . . . . .	84
V. Constatations et conclusions . . . . .	90
A. Cause(s) de l'accident . . . . .	90
B. Questions diverses . . . . .	96
VI. Recommandations et conclusions . . . . .	101
A. Fondement des recommandations . . . . .	101
B. Recommandations . . . . .	102

## I. Introduction

### A. Titre préliminaire

1. Ainsi qu'il est dit dans le rapport de 2017, dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, un DC-6 affrété, immatriculé SE-BDY, transportant, Dag Hammarskjöld, Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies s'écrase peu après minuit non loin de Ndola, dans une région de ce que l'on appelait alors la Rhodésie du Nord. Hammarskjöld et 14 des 15 personnes qui l'accompagnent périssent sur le champ et le seul survivant succombera à ses blessures six jours plus tard. L'ONU, encore naissante, perd ainsi son deuxième Secrétaire général, qui recevra le prix Nobel de la paix à titre posthume, ainsi que 15 hommes et femmes dévoués tombés au service de la paix au Congo.

2. Depuis l'accident survenu voici 58 ans, des enquêtes successives sont venues examiner diverses hypothèses concernant la chute de l'appareil, dont celles de quelque attaque aérienne ou terrestre ou autre menace extérieure (« attaque ou menace extérieure »), du sabotage, du détournement ou de l'erreur humaine, aucune desdites enquêtes n'ayant, à ce jour, abouti à quelque résultat concluant. À la suite de deux enquêtes rhodésiennes menées en 1961, une Commission d'enquête de l'ONU viendra conclure que rien ne l'autorisait à retenir ou exclure telle ou telle des diverses thèses avancées pour expliquer l'accident. Cela étant, en 1962, l'Assemblée générale laissera la question ouverte à l'examen en demandant au Secrétaire général de porter à sa connaissance tout nouvel élément de preuve qui viendrait à voir le jour. Le rapport établi en 2013 par la Commission de juristes chargée d'enquêter sur la mort de Dag Hammarskjöld (Commission Hammarskjöld), groupe privé bénévole de quatre juristes de renom, conduira l'Assemblée générale à charger en 2015 un groupe d'experts indépendants à examiner et évaluer la valeur probante d'informations nouvelles concernant la tragédie. Le groupe d'experts viendra écarter de fait certaines de ces thèses mais conclura en définitive, à titre de recommandation, à l'opportunité de poursuivre l'enquête ou les investigations. Le Secrétaire général m'a ainsi chargé en qualité d'Éminente Personnalité en 2017 d'examiner d'éventuels éléments d'information nouveaux, d'en évaluer la valeur probante, de déterminer la portée à donner à toute nouvelle enquête et, si possible, de tirer des conclusions des enquêtes déjà menées. M'autorisant d'éléments d'information nouveaux émanant d'États Membres et de particuliers, j'ai pu écarter certaines thèses à l'occasion de mes investigations dans le rapport que j'ai présenté au Secrétaire général en juillet 2017.

3. Reconduit dans ma qualité d'Éminente Personnalité en 2018, j'ai, dans le respect des prescriptions résultant de la résolution [72/252](#) de l'Assemblée générale, entrepris décisivement de prendre langue par correspondance avec des États membres clefs pour leur demander de charger chacun une haute personnalité indépendante (responsable indépendant) de procéder à un examen interne ciblé des archives de ses services de renseignement, de sécurité et de défense. Le présent rapport rend compte de mes échanges avec lesdits États Membres et de la valeur des éléments d'information obtenus de ces derniers et de particuliers.

4. Le présent rapport s'inscrit dans la continuité de l'entreprise lancée à nouveau en 2015 par le groupe d'experts indépendants sous les auspices de l'ONU et qui, poursuivie en 2017, fait fond sur l'analyse et les conclusions résultant des rapports sur la question. Il propose par souci de commodité un résumé analytique de conclusions se voulant la synthèse de conclusions provisoires adossées à des éléments d'information recueillis entre 2015 et 2019. Les sections III et IV en sont consacrées au résumé et à l'évaluation de la valeur probante d'éléments d'information nouveaux sur le dossier obtenus depuis la clôture du rapport de 2017 et à des pistes d'investigation à creuser, la section V l'étant aux constatations et conclusions

suscitées par les investigations à ce stade et la section VI aux recommandations et à la conclusion qu'elles m'inspirent.

5. J'ai suivi grosso modo la même présentation que dans les précédents rapports s'agissant de tous éléments d'information nouveaux sous des rubriques. Loin de signifier en soi quelque prise de position en faveur de telle ou telle thèse avancée comme cause(s) de la chute de l'appareil, cette économie est dictée par un souci de commodité, le présent rapport devant être rapproché des précédents pour permettre d'appréhender pleinement le dossier.

6. On retiendra d'entrée de jeu que, comme je le fais observer dans la correspondance que j'ai adressée aux États Membres, le but étant de veiller à faire recenser tous éléments d'information utiles, force est, dans la cadre de la présente enquête, de donner à l'adjectif « utiles » une définition extensive et non limitative au lieu de l'entendre sous une acception technique ou juridique. Il ne faudrait donc pas qualifier de « pertinent » tel élément d'information parce que, par exemple, tel texte ayant valeur juridique ou autre n'en exigerait ou n'en autoriserait pas la divulgation. Pour répondre aux attentes, chaque État Membre était censé veiller à préciser la nature et les lieux de toutes recherches par eux menées, certifier avoir nommé de hautes personnalités totalement indépendantes et, par suite que celles-ci ont véritablement procédé sans entrave ni restriction à des recherches poussées.

7. On retiendra également que n'ayant reçu ni vocation ni moyens d'enquête aux fins de mon mandat, je ne prétends pas avoir personnellement procédé à quelque investigation exhaustive. J'ai au contraire analysé des éléments d'information émanant d'États Membres, de particuliers ou de praticiens ou spécialistes ou dans le domaine public et consultables sous forme électronique. Cette démarche ne cesse de gagner en transparence et nombre de gouvernements et de responsables indépendants par eux commis aux recherches prescrites par la résolution 72/252 se sont comportés de manière exemplaire.

8. Je suis redevable aux États Membres et à leurs responsables indépendants de m'avoir prêté concours et à tous ceux qui, nombreux, m'ont aidé à m'acquitter de ma mission. Je remercie comme toujours l'Organisation des Nations Unies et en particulier le Bureau des affaires juridiques et la Section des archives et de la gestion des dossiers du Secrétariat du concours sans réserve qu'ils m'ont apporté, le personnel de ces entités m'ayant prodigué conseils et assistance en tout dévouement et professionnalisme et souvent dans des délais extrêmement serrés. Je remercie également mon adjoint, Simon Thomas, pour l'excellent concours qu'il m'a apporté.

9. Comme les années précédentes, je ne doute point qu'il m'aurait été impossible de réentamer ou de mener à bonne fin cette entreprise sans le concours de personnes qui ne m'ont pas marchandé leurs science et connaissances. Je traite de tels ou tels éléments d'information bien spécifiés dans mon rapport mais je tiens à exprimer toute ma gratitude aux personnes et entités suivantes (dans l'ordre alphabétique) : Anna Roosevelt, Björn Virving, Christelle Terreblanche, Colonel Raoul da Costa, David Wardrop, Elisabeth de Kemoularia, Hans Corell, Hans Kristian Simensen, Henning Melber, Jan Eliasson, John Mussell, l'équipe du film « *Cold Case Hammarskjöld* », Lord David Lea of Crondall, Mandy Banton, Manuel Fröhlich, Mark Wolf, Mary Curry, Maurin Picard, Richard Goldstone, Sir Stephen Sedley, Sven Hammarberg, Torben Gülstorff, Victor Rosez et Victor Schonfeld. Je me dois d'adresser une fois de plus des remerciements tout particuliers à Susan Williams pour la grande qualité des contributions qu'elle m'a apportées par le passé et continue de m'offrir. Mes remerciements vont également à d'autres personnes qui m'auront apporté leur concours mais préfèrent ne pas être citées nommément.

## B. Résumé des conclusions

10. Faisant partie du présent rapport, le « Résumé analytique » se veut la synthèse de l'état actuel des connaissances touchant des questions clefs. Prenant pour point de départ le rapport du groupe d'experts indépendants de 2015 et le rapport de 2017 de l'Éminente Personnalité, il vient étoffer les conclusions résultant de travaux menés en 2018/19, sur lesquelles on s'arrêtera ci-après. Comme tout texte de cette nature, il revêt un caractère évolutif.

## C. Historique : investigations et enquêtes précédentes

11. Ainsi qu'il ressort succinctement du rapport de 2017, dans un premier temps, les événements tragiques ont donné lieu à investigations et enquêtes officielles par le Comité d'enquête du Département de l'aviation civile du Gouvernement de la Fédération de la Rhodésie du Nord et du Nyassaland (le Comité d'enquête rhodésien), qui a siégé du 19 septembre au 2 novembre 1961. Il sera établi par la suite une Commission fédérale d'enquête en vertu de la loi de 1955 portant commissions fédérales d'enquête (Commission d'enquête rhodésienne). L'Assemblée générale des Nations Unies viendra créer en 1961, par sa résolution 1628 (XVI), la Commission d'enquête de l'ONU (la Commission de 1961) chargée de conduire une enquête internationale sur les conditions et les circonstances de la tragédie. La Commission de 1961 n'ayant pu ni confirmer ni infirmer l'une quelconque des hypothèses relatives aux causes de l'accident, l'Assemblée générale, prenant acte du rapport de ladite Commission (A/5069), a, par sa résolution 1759 (XVII), prié le Secrétaire général de lui communiquer tout nouvel élément d'information dont il pourrait avoir connaissance.

12. En 2013, la Commission Hammarskjöld, groupe privé de juristes bénévoles concluait dans son rapport que l'ONU serait fondée à rouvrir l'enquête sur la tragédie. Composée de quatre juristes de renommée internationale, la Commission Hammarskjöld, a examiné tout un éventail de pièces et documents, y compris le travail de fond accompli par différents chercheurs, dont Susan Williams, auteure du livre paru en 2011 intitulé *Who Killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa*, avant de rendre compte de ses travaux. Pour conclure que l'ONU serait fondée à rouvrir l'enquête de la Commission d'enquête de 1961, la Commission Hammarskjöld s'est fondée sur ceci qu'elle estimait qu'il existait suffisamment d'éléments de preuve pour justifier de rechercher plus avant si l'avion avait été condamné par quelque acte d'hostilité.

13. Le 21 mars 2014, Ban Ki-moon, alors Secrétaire général de l'ONU, présente à l'Assemblée générale le rapport de la Commission Hammarskjöld, accompagné d'une note (A/68/800 et A/68/800/Add.1) d'où il ressort, selon lui, que le rapport contient des éléments de preuve nouveaux. Par suite, l'Assemblée générale adoptera, le 29 décembre 2014, la résolution 69/246 venant prier le Secrétaire général de désigner un groupe d'experts indépendants chargé d'examiner les nouvelles informations et d'en évaluer la valeur probante, l'Assemblée encourageant également dans ladite résolution les États Membres à divulguer tous dossiers pertinents en leur possession et à communiquer au Secrétaire général toutes informations pertinentes.

14. Le 16 mars 2015, comme suite à la demande de l'Assemblée générale, le Secrétaire général annonce avoir chargé le Groupe d'experts indépendants d'examiner les éléments d'information nouveaux et d'en évaluer la valeur probante, le Groupe d'experts étant constitué de ma propre personne Mohamed Chande Othman, alors Président de la Cour suprême de la République-Unie de Tanzanie, nommé chef du Groupe, de Kerry Macaulay (Australie), spécialiste de la sécurité

aérienne, et d'Henrik Larsen (Danemark), expert en balistique. Ne s'étant vu ménager guère que 10 semaines pour s'acquitter de sa mission, le Groupe remettra son rapport au Secrétaire général le 12 juin 2015. Saisi du rapport du Groupe d'experts, le Secrétaire général entreprendra en 2016 de voir donner suite à certaines demandes adressées par le Groupe à des États Membres mais restées sans suite à la date d'établissement de son rapport. Le Secrétaire général lui ayant rendu compte de ses démarches dans ce sens dans une note du 16 août 2016 (voir [A/70/1017](#)), l'Assemblée générale adoptera le 23 décembre 2016 sa résolution [71/260](#) dans laquelle elle prie notamment le Secrétaire général de nommer une éminente personnalité qui serait chargée d'examiner d'éventuels éléments d'information nouveaux et d'en évaluer la valeur probante, de déterminer la portée à donner à toute nouvelle enquête et, si possible, de tirer des conclusions des enquêtes déjà effectuées.

15. Ayant été nommé Éminente Personnalité en application de la résolution [71/260](#) en mars 2017, j'ai arrêté, en juillet 2017, le texte de mon rapport de 2017, que le Secrétaire général transmettra à l'Assemblée générale en septembre de la même année (pour appréhender dans leur totalité les thèses envisagées en 2015 et 2017, on se reportera utilement au texte intégral du rapport du Groupe d'experts et du rapport de 2017). Je conclus dans ce dernier rapport notamment qu'il incombe désormais aux États Membres de rapporter la preuve de ce qu'ils ont interrogé à fond tous dossiers et archives sous leur garde ou en leur possession, y compris ceux demeurant classifiés en quête d'éventuels éléments d'information pertinents.

16. Suite à l'examen du rapport de 2017 dont découle la présente entreprise, l'Assemblée générale viendra, dans sa résolution [72/252](#), prier le Secrétaire général de reconduire l'Éminente Personnalité dans ses fonctions résultant de sa résolution [71/260](#) et, en résumé, notamment engager les États Membres à divulguer toutes informations utiles, les encourager à lever le secret attaché à tous documents toujours classés confidentiels et, pour la première fois, les engager à charger sans tarder un responsable indépendant de haut niveau de procéder à un examen interne ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense, afin de déterminer si elles contiennent des informations pertinentes, le résumé des résultats de cet examen devant lui être communiqué dans le respect de toutes prescriptions de confidentialité.

17. Il est frappant de noter que les premières enquêtes ont été quasiment muettes sur le contexte dans lequel l'accident est survenu. Ainsi, le Comité d'enquête rhodésien ne dit rien du but vol du SE-BDY relativement à la sécession du Katanga ; la Commission d'enquête rhodésienne évoque brièvement une rencontre envisagée avec Moïse Tshombé, sans autres précisions. Une certitude : ni l'une ni l'autre entité ne précise que l'accident a pour contexte un chaud conflit dans lequel intervient l'ONU. Le rapport de la Commission de 1961 campe dans une certaine mesure le contexte opérationnel de l'Opération des Nations Unies au Congo (ONUC), évoquant en passant le but de la visite du Secrétaire général mais fait fond sur les travaux des entités rhodésiennes pour l'essentiel de ses principales analyses, ainsi qu'il a été déjà dit. N'en faisant état que dans son introduction, ledit rapport est silencieux par exemple sur l'activité de mercenaires au Katanga, se limitant presque exclusivement à des considérations d'ordre technique comme celles ayant trait à l'accident. Pour avoir fait peu de cas de ce que le vol funeste SE-BDY avait été planifié et effectué en 1961 en présence d'une situation politique et militaire explosive sur fond de décolonisation et de Guerre froide, les enquêtes en question ont méconnu tout un faisceau d'éléments d'information potentiellement importants.

18. À cet égard, le responsable indépendant de la Suède prête dans son rapport évoqué ci-après la citation suivante au Colonel Jonas Waern, commandant du contingent suédois au Congo en 1961/62 : « Il est impossible de se livrer à quelque

conjecture raisonnable au sujet des circonstances ayant entouré la mort d'Hammarskjöld si l'on ignore que l'on était en présence d'un état de guerre et que nos ennemis cherchaient tout le temps à tuer des personnels de l'ONU et à abattre nos avions. Sans cette toile de fond réaliste, toutes conjectures sont insensées. » Je m'arrête dans le présent rapport sur l'importance du contexte politique et militaire qui, venant renseigner sur le rôle d'entités et d'agents de renseignement étrangers dans la région en 1960/61, ne doit pas être méconnue.

19. Le tableau prenant de plus en plus forme, j'ai été conduit en 2017 à demander à des États Membres de faire procéder à des recherches et à élargir les recherches dans les archives de l'ONU aux matières clefs relevées par le Groupe d'experts, le but étant de pouvoir mieux cerner le contexte de l'accident et de mettre au jour tous nouveaux éléments d'information probants. La démarche a été fructueuse m'ayant permis d'établir des faits s'agissant de questions comme l'interception de communications de l'ONU et la capacité des forces armées katangaises. Les investigations menées en 2018/19 ont été l'occasion de mesurer encore l'intérêt qu'il y a à bien appréhender le contexte des faits.

20. Je fais observer à titre préliminaire que j'ai tenu compte de toutes explications et précisions fournies par tout État Membre auquel le rapport de 2017 aurait imputé tel acte. Jusqu'à preuve du contraire, je m'estime conforté dans toute conclusion résultant du rapport de 2017 qui n'aurait suscité de la part du mis en cause ni demande de précisions ni offre de compléments d'information.

#### **D. Mandat et définitions**

21. Nommé en 2017 puis reconduit en 2018/19 Éminente Personnalité, j'ai fait fond sur les travaux du Groupe d'experts pour approfondir mes investigations. En cette qualité, je tiens des résolutions 71/260 et 72/252 de l'Assemblée générale pour mandat d'examiner d'éventuels éléments d'information nouveaux, émanant notamment d'États Membres et d'en évaluer la valeur probante, de déterminer la portée à donner à toute nouvelle enquête et, si possible, de tirer des conclusions des enquêtes déjà menées, sauf à préciser qu'à l'instar du Groupe d'experts, l'Éminente Personnalité n'a pas vocation à mener quelque investigation ou enquête complète sur la tragédie.

22. Le Groupe d'experts a retenu deux grandes catégories « d'informations nouvelles » intéressant la tragédie à savoir, d'une part, celles dont n'était pas saisie la Commission de 1961 et, d'autre part, celles dont ladite Commission avait connaissance mais qui sont susceptibles d'être envisagées sous un jour nouveau à la faveur de la mise au jour d'éléments d'information nouveaux, de l'évolution des moyens scientifiques ou techniques et de l'avènement de pratiques meilleures. Procédant identiquement, j'ai, le cas échéant, réexaminé à la lumière d'informations nouvelles tel élément d'information précédemment analysé.

23. Je continue de retenir de la « valeur probante » de toute information la même définition que celle dégagée par le Groupe d'experts, consistant à rechercher si et dans quelle mesure, en soi ou en combinaison avec d'autres, l'information considérée tend à confirmer ou infirmer l'existence ou l'inexistence de tel(s) ou tel(s) fait(s) considéré(s). S'agissant de chaque nouvel élément d'information potentiel, j'ai retenu les critères non-limitatifs ci-après : l'authenticité de l'information considérée (cohérence et contemporanéité, notamment), la nature de l'information (information primaire, secondaire, ouï-dire ou indirecte), la crédibilité de l'information (sa concordance avec d'autres renseignements ou faits établis notamment), toutes expertises de l'information et la corroboration de l'information par d'autres éléments d'information. Juger que tel élément d'information nouveau a faible valeur probante

par exemple n'autorise pas forcément à conclure à la ruine de la thèse à laquelle il se rattache. Au contraire, ce que l'on apprécie, c'est l'élément d'information proprement dit et s'il tend à prouver ou infirmer le fait en question. De plus, on pourrait être amené à accorder plus ou moins de valeur probante à tel élément d'information au vu d'informations qui viendraient à voir le jour.

24. S'agissant toujours de définitions, on retiendra également qu'il faudrait, aux fins de la présente entreprise, entendre l'adjectif « pertinent » sans un sens large non limitatif et non technique ou juridique. Ainsi, tel élément d'information ne doit pas être jugé non « pertinent » parce que par exemple tel texte de loi ou autre n'en n'aurait pas prescrit ou autorisé la divulgation.

## **E. Méthode et activités**

### **1. Description de la méthode employée et des activités menées**

25. Pour m'acquitter de mon mandat décrit plus haut, j'ai été conduit à examiner et évaluer des éléments d'information émanant d'États Membres et de particuliers, à consulter des représentants gouvernementaux et d'autres sources d'information privées, et interroger des témoins, y compris des témoins experts, appréciant tous éléments d'information recueillis par référence au dossier existant.

26. La valeur probante de tout nouvel élément d'information reste susceptible de quatre appréciations : nulle, faible, modérée ou forte. Toutes les fois que je n'ai pas jugé utile ou possible d'apprécier la valeur probante de tel élément d'information pris isolément mais estimé qu'il serait justiciable de toute nouvelle enquête, j'en ai dressé constat.

27. Je me garde une fois de plus de toute affirmation gratuite ou inattendue dans le présent rapport, ayant fondamentalement pour mission d'écarter toutes thèses ou allégations non étayées par des preuves pour pouvoir concentrer tous mes efforts d'investigation sur celles qui subsistent. Je me suis ainsi intéressé aux seuls éléments d'information présumés nouveaux d'ordre factuel, juridique, indirect ou de déduction devant, de ce fait, être examinés plus avant.

28. Je fais observer une fois de plus qu'en parvenant à situer de mieux en mieux le contexte des faits survenus au Congo et dans le voisinage au début des années 1960, nous serons mieux outillés pour cerner le sens de la tragédie et ce d'autant que nous serions ainsi en mesure de dire si telle thèse est à écarter ou à retenir en partant par exemple du fait que tel moyen ou tel moyen ou matériel se trouvait ou pas sur les lieux au moment des faits. Au fur et à mesure que les recherches avancent et que des éléments d'information sont rendus publics, des informations nouvelles éventuellement pertinentes se font jour, ce qui a conduit à multiplier les demandes de compléments d'information et à élargir le champ des investigations. Je m'arrête aux sections III et IV ci-après sur l'évolution et l'état des connaissances concernant le contexte des faits.

29. L'Assemblée générale ayant, par ses résolutions [69/246](#), [71/260](#) et [72/252](#), demandé aux États Membres de déférer à toutes demandes d'information, j'ai adressé, en mars 2018, des demandes dans ce sens aux États Membres suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Suède, auxquels viendront s'ajouter dans le courant de l'année 2018, l'Angola, le Portugal, la République démocratique du Congo, la Zambie et le Zimbabwe auxquels j'ai demandé des informations bien spécifiées. Je reviens sur la suite donnée à ces demandes d'information aux sections II à V ci-après.

30. J'ai également continué de recevoir des renseignements de particuliers avec lesquels j'ai entretenu une correspondance à l'occasion de mes travaux et j'ai étudié les éléments d'information utiles que j'ai reçus de ces derniers ainsi que ceux que d'autres personnes m'ont livrés spontanément. Il s'agit dans certains cas d'éléments d'information (films, ouvrages, etc.) rendus publics pendant mon mandat en cours et, dans d'autres, de courriers personnels. Je reviens aussi aux sections III et IV sur les renseignements émanant de particuliers. J'ai également pu, à l'occasion de la rédaction de mon rapport, compter sur le concours spontané d'experts et de techniciens divers sous forme d'avis et d'expertises. Je leur suis fort reconnaissant des apports et contributions qu'ils m'ont offerts sous de sérieuses contraintes de temps. Pour les expertises concernant les aéronefs, j'ai une fois de plus bénéficié du concours de deux anciens pilotes de chasse, à savoir, le colonel (à la retraite) Raoul da Costa, ancien chef d'état-major de l'armée de l'air sénégalaise et Sven Hammarberg, enquêteur spécialisé dans les accidents.

## 2. Contraintes et limites

31. Le Groupe d'experts et l'Éminente Personnalité étaient censés, en guise de quelques semaines en 2015 et quelques mois en 2017 respectivement, analyser toute une masse d'informations, en apprécier l'authenticité et la fiabilité avant d'en faire la synthèse dans un rapport. Le fait de m'être vu ménager plus de temps à l'occasion de mon actuel mandat m'aura grandement permis d'entretenir un dialogue plus approfondi avec les uns et les autres, encore que, entre autres limites mises à ma qualité d'Éminente Personnalité, je n'aie ni vocation à mener quelque enquête, ni les moyens d'une telle entreprise. Ce nonobstant, j'ai pu mettre fort utilement le temps qui m'est ainsi imparti au service de mes échanges avec les États Membres dont les protocoles et procédures internes sont souvent dévoreuses de temps ainsi que de recherches et investigations chronophages. On retiendra que j'ai pu ainsi susciter de la part de certains États Membres la coopération prescrite par la résolution 72/252. Malheureusement, tous les États Membres n'ont pas mis à profit le temps dont ils disposaient ainsi pour procéder sérieusement à des recherches, ce sur quoi je reviendrai.

32. Je redis que le fait que les investigations semblent s'intéresser principalement à certains États Membres s'explique logiquement par ceci que tels et tels États Membres avaient une plus forte présence que tels autres au Congo et dans la région au moment des faits et que des personnes et institutions de ces États Membres en cause tentent toujours d'en élucider les circonstances. On n'en conclura donc pas que d'autres États Membres ou sources privées ne détiennent pas d'informations utiles et pertinentes.

33. Même approché des précédents, le présent rapport ne prétend pas et ne saurait prétendre épuiser la matière. À l'instar des précédents, il s'inscrit dans la continuité de la quête de l'entière vérité, venant ajouter à un récit évolutif. S'agissant de la question même, à savoir celle de la cause de l'accident, je ne pense pas que tous les éléments d'information utiles existants aient vu le jour. J'en suis quasiment certain à ce stade, ce sur quoi je reviendrai également ci-après. On peut malgré tout s'autoriser du dossier en son état actuel pour dégager des constatations et conclusions, ainsi qu'il résulte de la section V.

## **II. Élargissement des recherches d'information : demande tendant à voir les États Membres charger une haute personnalité indépendante d'examiner les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense**

### **A. Introduction**

34. Les États Membres ayant été invités en 2015 à rechercher dans leurs dossiers et archives toutes informations susceptibles de permettre de faire la lumière sur la tragédie, j'ai, en 2017, demandé à un certain d'entre eux et à l'Organisation des Nations Unies d'approfondir et de cibler leurs recherches sur des questions bien précises, le but étant de mettre au jour tous éléments d'information nouveaux de nature à permettre de replacer l'accident dans son contexte. J'ai ainsi adressé en 2017 des demandes dans ce sens à l'ONU et aux huit États Membres suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, États-Unis, Fédération de Russie, France et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. J'ai choisi de solliciter le concours desdits États Membres car il ressort du dossier qu'ils détiennent le plus vraisemblablement des éléments d'information d'intérêt immédiat, étant donné la décolonisation et d'autres aspects de la donne géopolitique au Congo et dans la région pendant les années 1960. Il ne m'échappe cependant pas que d'autres États Membres pourraient également avoir en leur possession des éléments d'information dignes d'intérêt et que l'Assemblée générale a invité tous les États Membres à prêter concours et assistance à l'entreprise.

35. Je suis gré aux États Membres du concours qu'ils m'avaient apporté en 2017, m'ayant permis d'entrer en possession de quantité d'éléments d'information de taille, nouveaux et pertinents. Je reviens ci-après sur des aspects clefs de ces éléments d'information obtenus en 2017. L'essentiel des informations nouvelles de taille produites est tiré cependant presque exclusivement d'archives diplomatiques et/ou politiques.

36. Comme suite à la résolution [72/252](#) de l'Assemblée générale, j'ai, en mars 2018, invité les huit États Membres susmentionnés à charger une personnalité indépendante de haut niveau de procéder à un examen interne ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense. Estimant en outre qu'ils pourraient détenir des informations pertinentes, j'ai également, en juin 2018, demandé à cinq autres États membres, à savoir l'Angola, le Portugal, la République démocratique du Congo, la Zambie et le Zimbabwe de procéder également à la nomination d'une telle personnalité à cette fin. M'autorisant de ce que l'Assemblée générale l'a expressément prescrit, j'ai ainsi, pour la première fois, demandé expressément aux États Membres de veiller à étendre leurs recherches aux archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense.

### **B. Réponses des États Membres**

#### **1. Résumé des réponses**

37. Je rends brièvement compte ci-après de la suite donnée par les États Membres à la demande tendant à les voir charger une personnalité indépendante de haut niveau (responsable indépendant) de procéder à un examen ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense, en précisant la qualité du responsable indépendant, la date de sa nomination, s'il a produit quelque rapport et s'il atteste avoir eu accès sans restriction aucune à toutes archives des services de renseignement, de sécurité et de défense concernés. Je consacre de plus amples

développements aux procédures et mesures instituées par les États Membres à l'occasion des conclusions résultant de la section V.

#### *Angola*

38. L'Angola m'a informé en avril 2019 que le pays ayant été sous domination portugaise à l'époque des faits en septembre 1961, le Gouvernement angolais n'avait pas accès à la documentation classifiée datant de l'époque coloniale. Ayant saisi le Portugal de la question, je traite ci-après de la suite qu'il lui a donnée.

39. Je remercie l'Angola de sa réponse d'où il résulte qu'il n'y a pas lieu à autres questions.

#### *Belgique*

40. La Belgique m'a informé en mai 2018 avoir nommé responsables indépendants Guy Rapaille, Président du Comité permanent de contrôle des services de renseignement et de sécurité (Comité R) et avocat général près la Cour d'appel de Liège et Kris Quanten, Lieutenant-Colonel, Instructeur militaire et Titulaire de la Chaire d'histoire militaire à l'École militaire Royale. Les responsables indépendants belges ont produit un rapport intérimaire détaillé renseignant sur le travail considérable par eux accompli sur demande à la date d'octobre 2018. J'ai été informé que M. Rapaille parti à la retraite en mai 2019 a été remplacé par Serge Lipszyc en qualité de responsable indépendant, M. Quanten conservant sa qualité.

41. Les responsables indépendants belges M. Lipszyc et M. Quanten m'ont remis en juin 2019 leur rapport final dans lequel ils disent avoir pu pleinement consulter tous les dossiers et archives du Ministère de la défense, de la Sûreté de l'État et du Service général du renseignement et de la sécurité (renseignement militaire), tout en précisant n'avoir pas reçu pour mandat d'interroger les archives d'acteurs non-étatiques ou d'organisations privées.

42. Je sais gré à M. Rapaille, M. Quanten et M. Lipszyc ainsi qu'à leurs collaborateurs de leur concours et de l'énorme travail qu'ils ont accompli. Je traiterai plus loin sous la rubrique thématique correspondante des éléments d'information clefs que je leur dois d'avoir reçus du gouvernement belge.

#### *Canada*

43. Le Canada m'a informé en octobre 2018 avoir nommé responsable indépendant Jeffrey Marder, Directeur pour affaires mondiales à la Division des Nations Unies du Canada. M. Marder a présenté en avril 2019 un rapport final détaillé dans lequel il confirme avoir pu consulter tous les dossiers et archives susceptibles d'être utiles à l'enquête, y compris avoir pu interroger pleinement le fonds central des dossiers et archives du gouvernement canadien de Bibliothèque et Archives Canada (y compris aussi d'Affaires extérieures Canada prédécesseure d'Affaires mondiales Canada), et les archives militaires gérés par le Ministère de la défense nationale et le Bureau du Conseil privé, ainsi que des archives privées. M. Marder a été assisté à l'occasion de sa mission par des chercheurs qui ont, à leur tour, bénéficié du concours de Kevin Spooner, professeur canadien spécialiste de la question de l'intervention canadienne au Congo pendant la période en question.

44. Je remercie M. Marder et son équipe de l'activité et de l'énorme contribution qu'ils ont apportées à leur mission. Je reviendrai plus loin sous la rubrique correspondante sur les informations clefs que je leur dois d'avoir obtenu du Gouvernement canadien.

*République démocratique du Congo*

45. La République démocratique du Congo m'a informé en octobre 2018 avoir nommé responsable indépendant Daniel Felix Thabizé Yengolas Elemani, Conseiller politique et stratégique de l'état-major du renseignement militaire.

46. Le responsable indépendant congolais a produit en juillet 2019 un rapport intérimaire dans lequel il disait poursuivre ses recherches qui avaient accusé du retard, confirmant avoir pu accéder à tous documents et archives classifiés ou non gouvernementaux et privés et avoir pris langue avec les services de la sécurité, du renseignement et de la justice pour se voir donner accès aux dossiers et documents contenus dans leurs archives datant de 1960 et 1961. Il y précisait également entretenir une collaboration avec l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) par le biais de son Bureau central national de Kinshasa, qui avait également sollicité des informations du Bureau du Procureur général près la Cour de cassation congolaise.

47. Je remercie M. Thabizé Yengolas Elemani pour l'activité et le travail considérable qu'il a consentis, ce que je trouve encourageant. Je me félicite par ailleurs de l'esprit d'entraide et de collaboration qui s'est instauré entre la Belgique et la République démocratique du Congo.

*France*

48. La France m'a informé en mai 2018 avoir nommé responsable indépendant Maurice Vaïsse, professeur émérite à Sciences Po, ayant dirigé l'ouvrage *Documents diplomatiques français*.

49. Le responsable indépendant français a rendu compte dans un rapport intérimaire circonstancié du travail considérable qu'il a accompli sur demande à la date d'octobre 2018. Il viendra confirmer dans son rapport final de juin 2019 avoir pu consulter des archives de services de renseignement, de sécurité et de défense notamment, ayant spécialement obtenu en 2019 le visa *secret défense* nécessaire à cette fin. Il s'agissait des archives du Ministère des affaires étrangères, du Ministère de la culture, des Archives nationales, du Ministère de la défense et des forces armées, du Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale et du Service de documentation extérieure et de contre-espionnage (SDECE), ainsi que d'archives privées, dont celles du Centre d'histoire de Sciences Po et de la Direction générale de l'aviation civile.

50. Je sais gré à M. Vaïsse de son activité et de sa contribution non négligeable et reviendrai plus loin sous la rubrique thématique correspondante sur les informations clefs que je lui dois d'avoir reçues du Gouvernement français.

*Allemagne*

51. L'Allemagne m'a informé en mai 2018 avoir nommé responsable indépendant Hans Vorbeck, Sous-Secrétaire et Commissaire à l'histoire du Service fédéral de renseignement (Bundesnachrichtendienst, BND) à la Chancellerie. S'étant acquitté de sa mission de responsable indépendant de mai à juin 2018, date de son départ à la retraite, Vorbeck sera remplacé en cette qualité en mai 2018 par Thomas Fitschen, Ambassadeur et Représentant spécial chargé de la cyberpolitique étrangère et de la cybersécurité au Bureau fédéral des affaires étrangères (Federal Foreign Office).

52. Ayant rendu compte des recherches qu'il a menées à la date d'octobre 2018 dans le rapport intérimaire circonstancié qu'il a établi sur demande, le responsable indépendant allemand viendra confirmer dans son rapport final en date de juin 2019 avoir été autorisé par les autorités allemandes à consulter sans restriction aucune tous les dossiers et archives du Bureau fédéral des affaires étrangères, du Ministère fédéral

de la défense, du Ministère fédéral de l'économie et de l'énergie, du Service fédéral de renseignement (Bundesnachrichtendienst) et de la Cellule d'enquête douanière de l'aéroport de Munich (Zollfahndungsstelle München), ainsi que les archives de la République démocratique allemande (également connue alors sous le nom d'« Allemagne de l'Est »), dont les dossiers de son Service de renseignement (Staatssicherheitsdienst der DDR). Il y indique également continuer de chercher à interroger des archives privées en quête de toutes informations utiles.

53. Je sais gré à M. Fitschen de son activité et de sa contribution considérable à l'entreprise. Je reviendrai plus loin sous la rubrique thématique correspondante sur les éléments d'information clefs que je lui dois d'avoir obtenus du Gouvernement allemand.

#### *Portugal*

54. Le Portugal m'a informé en février 2019 avoir nommé responsable indépendant José Júlio Pereira Gomes, Ambassadeur.

55. Rendant compte du travail non négligeable qu'il a accompli dans un rapport final circonstancié en date de mai 2019, le responsable indépendant portugais est venu confirmer avoir eu accès sans restriction aucune à tous dossiers et archives, abstraction faite de tout niveau de classification, dont les archives diplomatiques (du Bureau des affaires politiques du Ministère des affaires étrangères), les archives d'histoire militaire, les archives de la défense nationale, les archives de l'histoire de l'armée de l'air, les archives nationales de « Torre do Tombo », les archives des services de renseignement (Police de la défense internationale et d'État/direction générale de la sécurité) et les archives de l'histoire d'outre-mer.

56. Je remercie M. Pereira Gomes qui par sa contribution non négligeable m'aura permis de recevoir du Gouvernement portugais les informations clefs sur lesquelles je reviendrai plus loin sous la rubrique thématique correspondante.

#### *Fédération de Russie*

57. Comme suite à ma demande, la Fédération de Russie m'a informé par note verbale en mai 2018 que les autorités compétentes russes interrogeaient les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense russes en quête de toutes informations utiles à l'enquête Dag Hammarskjöld.

58. J'ai demandé par écrit en mars 2019 à la Fédération de Russie de s'intéresser davantage à la nomination d'un responsable indépendant prescrite par l'Assemblée générale, le texte de cette correspondance étant reproduit dans le présent rapport à titre de complément d'information.

#### *Afrique du Sud*

59. Les demandes d'assistance que j'ai adressées à l'Afrique du Sud en 2017 étant demeurées sans suite, j'ai plus d'une fois tenté officiellement et officieusement de prendre langue avec ce pays en 2018 et 2019 et demandé également au Secrétaire général et à l'ancien Secrétaire général disparu Kofi Annan d'intervenir dans ce sens en haut lieu auprès du Gouvernement sud-africain.

60. L'Afrique du Sud m'informerait en mai 2019, soit 15 mois après ma demande initiale et l'expiration du délai imparti aux autres responsables indépendants pour le dépôt de leurs rapports finals, avoir nommé responsable indépendant et interlocuteur Mxolisi Nkosi, Ambassadeur et Directeur général adjoint du Programme de gouvernance mondiale et continentale (Global Governance and Continental Agenda)

au Ministère des relations internationales et de la coopération (Department of International Relations and Cooperation).

61. Je suis entré en contact avec M. Nkosi en juin 2019 déjà, qui ne m'a pas à ce jour fait le point de ses travaux quant au fond. J'ai demandé par écrit en mars 2019 à l'Afrique du Sud de s'intéresser davantage à la mission du responsable indépendant prescrite par l'Assemblée générale, le texte de ladite correspondance étant reproduit dans le présent rapport à titre de complément d'information.

#### *Suède*

62. La Suède m'a informé en avril 2018 avoir nommé responsable indépendant, Mathias Mossberg, ancien Ambassadeur, à qui je sais spécialement gré d'avoir apporté à sa mission son esprit d'initiative et une remarquable activité personnelle ainsi qu'il ressort du présent rapport.

63. Ayant rendu compte dans un rapport intérimaire circonstancié du gros travail qu'il a mené sur demande à la date d'octobre 2018, le responsable indépendant suédois viendra confirmer dans son rapport final en date de mai 2019 avoir été autorisé, par décision du Ministère des affaires étrangères en date du 9 septembre 2018, à consulter toutes archives suédoises sans restriction aucune. Il a ainsi pu interroger en toute liberté tous dossiers et archives, dont ceux du Ministère des affaires étrangères (y compris les dossiers transférés du Bureau des affaires étrangères), des Archives nationales suédoises (y compris de la Commission royale de l'aviation civile et de la Police criminelle d'État suédoise), ceux des archives Dag Hammarskjöld (collection de la Bibliothèque nationale suédoise), ceux de la Commission royale de l'aviation civile, ceux des Archives militaires, du Renseignement militaire suédois, de l'Office de radiodiffusion de la défense nationale, du Service de la sécurité suédois et des archives privées (dont ceux de la famille Wallenberg, d'Atlas Copco, de Transair et des familles Virving et Hellstrom).

64. La Suède a pris le soin de ménager à son responsable indépendant toute latitude pour examiner sans restriction aucune, y compris par des moyens électroniques, toutes archives, dont celles sensibles de ses services de renseignement, de sécurité et de défense en quête de toutes informations dignes d'intérêt, et ce en lui prêtant les moyens et tel concours que nécessaires pour interroger quantité de documents. Encore qu'aucune restriction n'ait été mise à ses recherches, le responsable indépendant était censé convenir avec l'ONU de modalités de communication de toutes informations classifiées, ainsi que je l'ai précisément recommandé dans le rapport de 2017 ; je me félicite également ainsi de l'esprit d'initiative dont la Suède a fait preuve sur ce sujet.

65. Le responsable indépendant suédois a interrogé de nouveau des archives précédemment consultées, y compris celles de caractère politique et diplomatique ainsi que d'autres sources susceptibles de présenter quelque intérêt qui ne l'avaient pas été auparavant, dont les archives de particuliers et de sociétés. De telles recherches sont d'autant plus importantes et nécessaires que tel personnage, pièce et autre fait jusque-là regardé comme dérisoire aura pris du relief à la faveur de l'évolution des connaissances. J'exprime ma gratitude à M. Mossberg pour l'activité, la grande contribution et le sens de l'initiative qu'il a apportés à cette entreprise. Je reviendrai plus loin sous la rubrique thématique correspondante sur les informations clefs que je lui dois d'avoir pu obtenir du Gouvernement suédois.

#### *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*

66. Ayant entrepris plus d'une fois de prendre langue avec le Royaume-Uni en 2018 et 2019, j'ai également demandé au Secrétaire général d'entretenir en haut lieu le Gouvernement britannique de mes démarches. Le 9 novembre 2018, soit après que

j'ai entamé l'établissement de mon rapport intérimaire, je recevais du Royaume-Uni une réponse à ma demande remontant à mars 2018, venant m'informer que, ayant précédemment mis à disposition ou versé dans le domaine public toutes informations intéressant directement l'enquête, le Royaume-Uni n'entendait pas donner à une haute personnalité mission de responsable indépendant. J'ai expliqué dans une réponse au Royaume-Uni pourquoi j'estimais fort probable que d'autres archives britanniques renferment d'utiles éléments d'information.

67. En mai 2019, soit 15 mois après ma demande initiale et l'expiration du délai imparti aux responsables indépendants pour produire leurs rapports finals, le Royaume-Uni m'informait avoir confié mission d'examen à Graham Hand, ancien ambassadeur, appréciateur de confidentialité hors classe au Bureau des affaires étrangères et du Commonwealth (Foreign and Commonwealth Office). En juin 2019, M. Hand m'informait dans une réponse que, ayant reçu tous visas de sécurité nécessaires et ayant pleine connaissance de l'ensemble de la documentation du Gouvernement britannique susceptible de présenter quelque intérêt aux fins de l'enquête, il avait pu dûment identifier tous les dossiers dignes d'intérêt, lesquels ayant été mis à sa disposition, il avait soigneusement épluchés en quête de toutes informations utiles et que tous caviardages mineurs opérés sur tout document étaient justifiés et sans conséquence. Il redisait que le Gouvernement britannique avait déjà dûment recensé et fourni, comme suite à de précédentes demandes, tous documents en sa possession renfermant tous informations utiles à l'enquête sur la mort du Secrétaire général.

68. Je remercie M. Hand pour le travail qu'il a accompli. Comme je l'ai dit plus haut, je n'ai reçu aucune information du Gouvernement britannique. Pour les motifs que j'expose ci-après, je joins au présent rapport, à titre de complément d'information, le texte de la correspondance que j'ai adressée au Royaume-Uni en mars 2019, celui-ci n'ayant pas précisément répondu aux questions que j'y ai posées et sur lesquelles on pourrait faire fond pour approfondir les investigations dans l'avenir.

#### *États-Unis d'Amérique*

69. Les États-Unis m'ont informé en avril 2018 avoir nommé responsable indépendant Eric Gaudiosi, Sous-Secrétaire d'État adjoint par intérim aux affaires des organisations internationales au Bureau des affaires des organisations internationales du Département d'État des États-Unis (mars-septembre 2018) et Joseph Manso, Sous-Secrétaire d'État principal par intérim au Bureau des affaires des organisations internationales du Département d'État (depuis octobre 2018).

70. Le responsable indépendant américain n'a produit de rapport ni intérimaire ni final quant au fond, ayant déclaré dans sa lettre en date du 29 avril 2019 avoir interrogé à fond toutes archives des services de renseignement, de sécurité et de défense et m'ayant saisi d'un seul document (sur lequel je reviendrai plus loin).

71. Je remercie M. Manso du travail qu'il a accompli. Pour les motifs exposés ci-après, je joins au présent rapport, à titre de complément d'information, le texte de la correspondance que j'ai adressée aux États-Unis en mars 2019, ceux-ci n'ayant pas précisément répondu aux questions qui y sont posées et sur lesquelles on pourrait faire fond pour approfondir les investigations dans l'avenir. M. Manso m'a fait remarquer en conclusion que « comme suite à vos demandes élargies, y compris celles résultant de l'annexe à votre lettre en date du 24 mars 2019, j'ai élargi mes recherches à d'autres services de renseignement américain. Ces recherches n'auront certes pas été achevées à temps avant la parution de votre rapport final, mais il nous plaira de pouvoir collaborer avec vous dans l'avenir. »

*Zambie*

72. La Zambie m'a informé en février 2019 avoir nommé responsable indépendant John Zulu, Directeur à la Présidence.

73. Le responsable indépendant zambien a rendu compte du travail considérable qu'il a accompli dans un rapport final en date de juin 2019 co-signé par le Ministre zambien des affaires étrangères, rapport dans lequel il confirmait avoir pu consulter à fond, sans restriction aucune tous les dossiers et archives zambiens, dont ceux des services de renseignement, de sécurité et de défense du pays, abstraction faite de toutes classifications, exception toutefois faite d'archives privées.

74. Je sais gré à M. Zulu de son activité et de sa contribution non négligeable sur laquelle je reviendrai plus loin sous la rubrique thématique correspondante.

*Zimbabwe*

75. Le Zimbabwe m'a informé en octobre 2018 avoir nommé responsable indépendant Sydney Sekeramayi, Sénateur et ancien Ministre de la défense et de la sécurité nationale et Secrétaire d'État, le Général de brigade Asher Tapfumaneyi et son équipe étant chargés de l'aider à s'acquitter de sa mission.

76. Le responsable indépendant zimbabwéen a rendu compte du travail considérable qu'il a accompli dans un rapport circonstancié en date de mai 2019 dans lequel il confirme s'être vu autoriser par le pays à interroger à fond tous dossiers et archives, abstraction faite de toutes classifications, dont ceux des services de renseignement, de sécurité et de défense des Forces de défense zimbabwéennes (successeuses de la Royal Rhodesian Army), de l'Armée nationale zimbabwéenne (Zimbabwe National Army), de l'Armée de l'air zimbabwéenne (Air Force of Zimbabwe, successeuse de la Royal Rhodesian Air Force), de l'Office central du renseignement (Central Intelligence Organization, successeur de la Rhodesian Special Branch), de la Police républicaine zimbabwéenne (Zimbabwe Republic Police, successeuse des anciennes Rhodesian police organizations et de la British South Africa Police), de la Direction de l'aviation civile zimbabwéenne (Civil Aviation Authority of Zimbabwe, successeur de la Rhodesian Department of Civil Aviation) et des Archives nationales du Zimbabwe (National Archives of Zimbabwe). M. Sekeramayi poursuivra également ses recherches avec son équipe après m'avoir remis son rapport, me fournissant d'autres utiles compléments d'information jusqu'au moment où j'ai mis la dernière main au présent rapport.

77. Le responsable indépendant zimbabwéen a fait observer que la matière de ses investigations était d'autant plus limitée qu'à la veille de l'indépendance du Zimbabwe, les autorités rhodésiennes avaient « pris le soin d'enlever quasiment tous dossiers et archives ayant trait à l'accident de Dag Hammarskjöld ».

78. Je sais gré à M. Sekeramayi et à son équipe de leurs recherches et de leur appréciable contribution à cette entreprise en ce sens que, certes intervenus tardivement, ils ont abattu un énorme travail et mis au jour quantité d'importants éléments d'information. Je reviendrai plus loin sous la rubrique thématique correspondante sur les informations clefs que je lui dois d'avoir reçues du Gouvernement zimbabwéen.

**C. Archives de l'ONU**

79. J'ai pu, une fois de plus, interroger sans restriction aucune toutes les archives de l'ONU et compter fort utilement, à cet effet, sur le concours privilégié du personnel de la Section des archives et de la gestion des dossiers du Secrétariat. J'ai épluché à

nouveau en 2018/19 nombre de dossiers de l'ONU afin de mettre au jour ou de vérifier tel ou tel élément d'information. Je tiens du Secrétaire général que tous les dossiers de l'ONUC sont ouverts au public sans restriction aucune, exception faite de 23 dossiers qui demeurent classés « strictement confidentiels » dans le respect de la politique arrêtée par l'ONU en la matière. En ayant fait la demande et ayant pris les dispositions voulues pour examiner à fond l'ensemble des 23 dossiers en question, je puis attester qu'aucun d'eux ne renferme quelque élément d'information pertinent aux fins de l'enquête Dag Hammarskjöld selon la définition de la notion de « pertinence » que j'ai demandé aux États Membres de retenir, ainsi qu'il ressort du présent rapport. Je sais également que par souci de transparence, l'ONU a entrepris une vaste opération de déclassification qui l'a conduite à lever le secret entourant des milliers de nouveaux dossiers intéressant le Congo. Je m'arrêterai sous les rubriques correspondantes sur les éléments d'information nouveaux émanant de l'ONU.

#### **D. Observations sur les réponses émanant d'États Membres et les limites des recherches**

80. Force est de dire que les recherches ne sont pas achevées, souffrant pour partie du peu d'empressement d'États Membres à y concourir et pour partie d'entraves d'ordre opérationnel.

81. Premièrement, on retiendra avant tout que les recherches sont d'autant moins exhaustives que certains États Membres se sont refusés à prêter véritablement le plein et agissant concours attendu d'eux par l'Assemblée générale. Je sais gré de leur assistance à la plupart des États Membres qui avaient été invités à concourir à cette entreprise. Certains États Membres, à savoir l'Allemagne, la Belgique, le Canada, la France, le Portugal, la République démocratique du Congo, la Suède, la Zambie et le Zimbabwe ont clairement certifié avoir procédé à des recherches dans les archives présumées de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense, certains allant jusqu'à préciser en poursuivre l'opération.

82. D'autres États Membres, comme l'Afrique du Sud, les États-Unis, la Fédération de Russie et le Royaume-Uni gagneraient à faire procéder à des recherches poussées dans des conditions de transparence propres à nous convaincre absolument qu'ils ont mis au jour tous éléments d'information susceptibles d'être pertinents.

83. Deuxièmement, comme je l'ai fait observer en 2017, certaines entraves d'ordre opérationnel dont souffrent l'Éminente Personnalité, les États Membres, l'ONU et les particuliers tiennent à la nature des investigations. Ainsi, la majorité des archives de l'époque n'étant pas numérisée, il est généralement parlant impossible de les interroger de manière systématique en utilisant des mots clefs et, d'ordinaire, on ne voit que le simple (souvent général) intitulé du dossier. De plus, même lorsque les documents sont numérisés, en usant de mots clefs on ne parvient pas toujours à trouver l'information recherchée, en raison par exemple de la variété des graphies, les noms ou alias de mercenaires étant ainsi très diversement orthographiés ou de la piètre qualité de la reconnaissance des caractères s'agissant de vieux documents tapés à la machine ou manuscrits.

### **III. Informations nouvelles concernant les causes possibles de l'accident**

84. Je m'intéresse dans la présente section aux informations nouvelles reçues d'États Membres ou de particuliers, appréciant si chacune d'elles a quelque force probante ou s'il est opportun de l'examiner plus avant vu sa nature et sa teneur.

85. Comme on le verra ci-après, le dossier s'est enrichi sur cette matière, s'agissant singulièrement des probables interceptions par des États Membres de communications dignes d'intérêt et de la capacité que les forces armées katangaises ou d'autres protagonistes auraient eu de perpétrer quelque attaque contre l'avion du Secrétaire général. On verra également ci-après que certaines informations viennent s'ajouter à celles obtenues d'autres sources en et avant 2017 cependant que d'autres l'ont été nouvellement en 2018/19, ces dernières étant de celles émanant notamment de responsables indépendants, de Victor Rosez (témoin oculaire des faits en toile de fond de septembre 1961) et de l'équipe du film *Cold Case Hammarskjöld*.

## A. Attaque air-air ou sol-air ou autre menace extérieure

86. Depuis les enquêtes de 1961/62, de nouveaux éléments d'information non négligeables ont vu le jour qui tendent à accréditer la thèse d'un autre avion qui aurait abattu le SE-BDY ou l'aurait menacé d'une manière venue provoquer l'accident. Le rapport de 2017 a également envisagé l'hypothèse de quelque harcèlement ou déconcentration de la personne des pilotes du SE-BDY qui, survenu au moment décisif où ces derniers effectuaient les manœuvres d'atterrissage, aurait pu provoquer l'accident sans laisser autre trace de preuve matérielle, tels des impacts de balles. Depuis que le Groupe d'experts a conclu ses travaux, de nouveaux éléments d'information intéressant cette matière ont été reçus de particuliers et d'États Membres en 2017 et de nouveau en 2018/19.

87. J'ai attribué quelque valeur probante entre autres éléments d'information examinés sous cette rubrique à l'occasion de mon rapport de 2017 à ce qui suit :

- Paul Henry Abram, qui a déclaré avoir entendu, dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, des transmissions radio faisant état d'un avion abattu, étant affecté à un poste d'écoute de la National Security Agency (NSA) des États-Unis à Héraklion (Grèce), a fourni ce qui, selon lui, étaient des compléments de dossier de ses états de service. Les États-Unis ont contesté l'exactitude de parties de son récit.
- À la question à eux posée par le Groupe d'experts en 2015, les États-Unis ont répondu ne rien savoir de la livraison en 1961 de Fouga Magister au Katanga par « les Français » avec « l'assistance de la CIA ». Ils déclareront toutefois en 2017 qu'en février 1961, une compagnie aérienne privée américaine avait en fait effectué la livraison en question et fourniront des compléments d'information sur les modalités particulières de l'opération.
- Il se peut que Jan Van Risseghem, pilote mercenaire belge, soit retourné au Katanga à la date du 17 septembre 1961. Même si l'on ne s'accorde pas sur les informations concernant la date de son retour au Katanga, Van Risseghem n'était pas, en tout état de cause, le seul pilote mercenaire au Katanga à cette date, ni le seul capable de prendre les commandes d'un Fouga Magister.
- Claude de Kemoularia, ancien assistant personnel (1957-1961) d'Hammarskjöld, qui deviendra un éminent diplomate et homme d'affaires français, s'est entretenu à la fin des années 1960 avec des personnes qui s'étaient présentées à lui sous les noms de « De Troye » et « Beukels », ce dernier ayant prétendu avoir pris part à une attaque aérienne contre le SE-BDY. Il apparaît que De Kemoularia a communiqué en toute bonne foi cette information aux autorités françaises et suédoises au cours des années 1960 et non pendant les années 1980, comme précédemment retenu.
- En ce qui concerne le Fouga Magister utilisé avec succès par l'armée de l'air katangaise à l'occasion d'attaques contre les forces de l'ONU en 1961, les

éléments de preuve ne concordent pas sur le point de savoir si plus d'un Fouga Magister était entré en action la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Le Fouga Magister était capable de mener un attaque air-air et avait également attaqué au Katanga des appareils appartenant aux États-Unis (et non à la seule ONU).

- En ce qui concerne le Dornier DO-28 utilisé par l'armée de l'air katangaise, ce type d'appareil acheté en Allemagne de l'Ouest avait été livré au Katanga en 1961, et au moins un de ces appareils se trouvait au Congo avant septembre 1961. Ayant été modifié en sorte de pouvoir effectuer des attaques aériennes et des bombardements, l'appareil menait, de jour comme de nuit, des opérations de bombardement contre l'ONU et a fait une tentative de chasse air-air. Le DO-28 opérait dans des secteurs du Katanga et de Rhodésie du Nord éloignés d'environ 1 000 kilomètres l'un de l'autre (Kaniama et Ndola).
- Il y avait à Ndola et les environs plus de terrains d'aviation que ceux auxquels les premières enquêtes se sont intéressées au départ et l'armée de l'air katangaise utilisait des aérodromes et au Katanga et en Rhodésie du Nord.
- S'autorisant de la déposition du Major Joseph Delin de l'armée de l'air katangaise (« Avikat »), les premières enquêtes ont conclu qu'il n'y avait qu'un seul pilote katangais qui aurait pu être aux commandes d'un appareil lors d'une attaque contre le SE-BDY. La preuve sera rapportée par la suite qu'il y en avait plus d'un, sans que l'on ait toutefois pu établir de façon concluante l'identité de ces personnes qui se trouvaient au Katanga les 17 et 18 septembre.

88. Venant étoffer les éléments d'information examinés en 2017, ceux reçus en 2018/19 comportent de nouvelles informations sur lesquelles je m'arrête ci-après.

## **1. Interception de communications radio**

### **a) Paul Henry Abram**

89. Paul Henry Abram a déclaré au Groupe d'experts en 2015 avoir personnellement entendu des transmissions radio faisant état de ce qu'un avion avait été abattu au Congo ou à proximité et ce dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, étant alors affecté à un poste d'écoute de la National Security Agency (NSA) des États-Unis à Héraklion sur l'Île de Crète (Grèce). Disant être ancien agent des services de sécurité de l'armée de l'air des États-Unis, Abram a fourni copie de documents divers de son dossier attestant, selon lui, de ses états de service.

90. Entendu par le Groupe d'experts en 2015, Abram a explicité ses affirmations, ayant déclaré avoir reçu, quelques jours avant le 17 septembre 1961, le plan de vol prévisionnel du SE-BDY, renseignant notamment sur le type et le « numéro » de l'appareil, ainsi que sur Ndola, sa destination et avoir, étant de service de nuit la nuit du 17 au 18 septembre, entendu quelqu'un dire sur une fréquence radio « L'avion arrive ... tous feux allumés », puis quelqu'un sur une autre fréquence, qui n'était pas Américain à en juger par son accent, dire « les Américains viennent d'abattre un avion de l'ONU », à la suite de quoi les « conversations radio » en langues et sur fréquences diverses iront bon train. Il a dit avoir entendu la transmission en temps réel et avoir enregistré l'information sur une bande (original et télécopies inclus), laquelle devait avoir été transmise au bureau de la NSA sis à Fort Meade (Maryland) et au Government Communications Headquarters (GCHQ), ainsi qu'au Service de renseignement et sécurité britannique. Abram précisera avoir informé ses collègues de ce qu'il avait entendu à ce moment-là, à la suite de quoi d'autres agents présents ont écouté l'enregistrement de la séquence. Il a indiqué que ses supérieurs hiérarchiques de la NSA se trouvaient à Héraklion et au quartier général des services de sécurité de l'armée de l'air américaine à la base aérienne Kelly à San Antonio

(Texas). Je relève qu'Abram n'a pas varié par la suite par rapport à ce qu'il avait dit au Groupe d'experts en 2015.

91. En 2015, Abram a également fourni au Groupe d'experts copie d'éléments de son dossier rendant compte de ses états de service, ainsi qu'un document relatif au « Programme de services pédagogiques » qu'il a suivi à Héraklion. Il remettra en 2016 et 2017 à l'ONU et l'Éminente Personnalité d'autres documents censés prouver ses états de service, dont son identifiant/nom de code « AbelBaker ».

92. Invités en 2015, 2016 et 2017 à s'expliquer au sujet des affirmations d'Abram, s'agissant notamment de savoir ce qu'il en était des états de service dont celui-ci prétendait justifier, s'il avait été au service de l'armée de l'air américaine ou de tout autre service de l'État à l'époque considérée, s'il avait été affecté en Grèce et si et en quelle qualité l'intéressé avait travaillé à l'appui de la NSA à ce moment-là, les États-Unis n'ont donné aucune réponse concernant Abram en 2015, ont répondu en 2016 que l'armée de l'air américaine ne savait rien de lui, et ayant été saisis par moi de compléments d'information émanant d'Abram, me répondront en juin 2017 en ces termes : « Nous ne sommes en mesure ni de retrouver quelque autre information concernant M. Abram, ni d'authentifier les documents reçus de vous tendant à rendre compte des états de service de l'intéressé. Nous n'avons connaissance d'aucune information ou documentation en la possession du Gouvernement américain tendant à étayer ou accréditer les affirmations de M. Abram. »

93. Je recevrai toutefois des États-Unis, mi-juillet 2017, soit quelques jours avant d'arrêter le texte du rapport de 2017, une nouvelle communication faite d'un formulaire de cinq pages, la première desquelles correspondait au dossier professionnel fourni par Abram, les quatre autres constituant son dossier administratif, venant renseigner notamment sur sa spécialisation (« spécialiste de protocole d'interception vocale »), ses décorations, visas de sécurité, affectations et une note émanée du service des affaires étrangères, le tout étant accompagné de la mention suivante : « Il ressort des dossiers de l'armée de l'air américaine... que Paul Abram a été affecté en Crète à compter du 24 octobre 1959. Il en ressort également que Paul Abram est rentré aux États-Unis le 7 avril 1961. Il appert donc que Paul Abram n'était pas en Crète en septembre 1961. »

94. L'ayant invité à répondre à l'affirmation selon laquelle il ne s'était pas trouvé en Crète à l'époque considérée, Abram m'a confirmé son récit originel me certifiant que les dates portées sur le formulaire ne sauraient être exactes, ce dont il était d'autant plus certain qu'il se souvenait d'autres faits marquants de sa vie survenus à ce moment-là ou vers cette date et, confirmant s'être bel et bien trouvé en Crète en septembre 1961 en la qualité évoquée, a accusé les États-Unis d'avoir dénaturé la vérité.

95. Voulant résoudre cette apparente contradiction, j'ai adressé en avril 2018 à Niki Haley, Représentante permanente des États-Unis d'Amérique auprès de l'ONU, une lettre dans laquelle je faisais observer notamment ce qui suit : « Je relève qu'à la date de mon rapport de 2017, il subsistait quelque contradiction au sujet des informations concernant l'exposé détaillé des états de service de M. Paul Abram et M. Charles Southall. Il resterait à confirmer en fin de compte ledit exposé dans tous ses détails, notamment la qualité des deux agents à l'époque des faits en 1961, les dates précises auxquelles ils s'étaient trouvés à tel ou tel lieu d'affectation bien déterminé à l'époque considérée, l'affirmation faite par l'un et l'autre que ce qu'ils avaient dit avoir entendu avait été enregistré sur bande ou consigné et conservé sous quelque autre forme. Je saurais en outre gré aux États-Unis de me procurer tous autres compléments d'information ou explications concernant toutes questions résultant ou en complément de mon rapport de 2017 », lettre à la suite de laquelle j'ai demandé par écrit aux responsables indépendants américains de suivre ce dossier.

96. Les États-Unis n'ont nullement répondu aux questions à eux que m'ont inspiré les affirmations d'Abram. J'apprendrai en 2019, qu'Abram était décédé fin 2018 à l'âge de 77 ans.

97. Si elles se vérifient, les affirmations d'Abram seraient à l'évidence du plus grand intérêt dans ce dossier. Invités pendant des années à produire toutes informations tendant à étayer ou infirmer lesdites affirmations, les États-Unis ont nié de 2015 à 2017, avoir la moindre information concernant Abram, nonobstant le fait qu'ils avaient été saisis pour vérification d'importantes précisions, dont son lieu d'affectation, sa qualité et son numéro matricule. Sans expliquer ce qui les avait conduits à changer leur fusil d'épaule, les États-Unis finiront par confirmer en juillet 2017 le bien-fondé de ce qu'Abram avait dit de ses états de service de spécialiste d'interception affecté en Crète, niant toutefois qu'il s'y soit trouvé en septembre 1961. S'étant vu opposer entre 2017 et 2019 ceci que l'intéressé avait réfuté leur affirmation, ils n'ont de nouveau fourni aucune autre explication en réponse.

98. Le Groupe d'experts a attribué en 2015 une valeur probante modérée à l'information fournie par Abram selon laquelle le SE-BDY avait essuyé une attaque, appréciation que j'ai confirmé à titre provisoire en 2017. On retiendra que les États-Unis ont eu, des années durant, tout le loisir de réfuter ou de préciser ce qu'Abram avait affirmé plus d'une fois. Disparu en 2019, ce dernier ne peut plus aider à résoudre la question cruciale de savoir quand précisément il avait effectivement été en service au poste d'écoute en Crète et à connaître la chronologie des faits. Dans la mesure où il y va directement du point de savoir à quelle époque précise il avait été affecté en Crète, ce que l'on pourrait vérifier d'après son parcours professionnel au service du Gouvernement américain et toutes autres pièces justificatives ou susceptibles de preuve, il n'est pas sans intérêt aucun, s'agissant d'une enquête de cette nature, de préconiser que l'on continue de s'intéresser à la question, quand bien même une des parties essentielles ne serait plus là pour défendre son point de vue sur ce point litigieux.

99. M'autorisant des éléments d'information disponibles pris dans leur ensemble, y compris ceci qu'Abram a redit, la dernière fois en juillet 2017, s'être trouvé en Crète aux dates en question, que, ayant qualité de spécialiste des protocoles d'interception vocale, il était détenteur de visas de sécurité de l'armée de l'air américaine et de la nature des missions à lui confiées au poste d'écoute de la NSA, j'attribue une forte valeur probante aux dires d'Abram selon lesquels les États-Unis surveillaient le trafic de transmissions radio et en avaient fort probablement gardé trace écrite. Je continuerai à juger de force probante modérée la partie de l'affirmation d'Abram faisant état de quelque attaque visant le SE-BDY. Je pourrais être conduit à modifier ces appréciations par tels éléments d'information nouveaux ou le cours de mes investigations, rapportés notamment à tels autres faits et pièces.

**b) Charles Southall**

100. En 2015, le Groupe d'experts a examiné l'information selon laquelle le Commandant Charles Southall avait lui-même entendu des transmissions radio parlant d'attaque contre un DC-6 Transair la nuit du 17 au 18 septembre 1961, étant alors affecté à un centre de communications navales de la NSA près de Nicosie en 1961, l'information en question ayant été communiquée par l'intermédiaire de la Commission Hammarskjöld, d'après les recherches effectuées par Williams.

101. Selon ses dires, Southall était agent de « traitement et de transmission » au service de la NSA. Sans jamais varier dans ses dires nombre d'années durant, il a prétendu avoir, la nuit en question, entendu ou lu les déclarations suivantes : « Je vois un avion de transport s'approcher en contrebas, tous feux allumés. Je vais descendre pour m'en assurer. Oui, c'est le DC-6 Transair. C'est l'avion. Je l'ai touché. Il y a des

flammes. Il tombe. Il va s'écraser. » Il a précisé que le message avait été intercepté par la Central Intelligence Agency (CIA) qui l'avait transmis au centre de la NSA où il se trouvait en compagnie de quatre ou cinq collègues lorsqu'il a entendu l'enregistrement du message ou en a lu la transcription. Southall a également dit tenir de l'officier de quart ou de tout autre officier présent à ce moment-là qu'un pilote belge dit « Lone Ranger », aux commandes d'un Fouga Magister des forces katangaises, était l'auteur de la transmission et qu'il « attendait probablement l'avion d'Hammar skjöld » (on se souviendra qu'Edmund A. Gullion, Ambassadeur des États-Unis à Léopoldville et Victor Rosez, dont la déposition est évoquée ci-après, ont également parlé de ce pilote et de cet appareil).

102. En réponse à des questions à eux posées par le Groupe d'experts en 2015 concernant Southall, les États-Unis viendront confirmer que, entré au service de la Marine en 1955, l'intéressé a terminé son service actif en 1969, prenant sa retraite en qualité de commandant de réserve de la Marine en 1978. Ils ne fourniront nulle autre information concernant les allégations de Southall, ni la moindre réponse quant à savoir où Southall était en poste, s'il avait été affecté en appui à la NSA ou s'il existait quelque trace écrite des transcriptions qui avaient été établies selon lui. Invités à rétablir la vérité sur ces questions en 2016, 2017, 2018 et 2019, les États-Unis n'en ont rien fait.

103. J'apprendrai en 2017 que Southall était décédé après que le Groupe d'experts a conclu ses travaux. J'ai reçu en 2018 de Victor Schonfeld et de la firme Beyond the Frame de nouveaux éléments d'information concernant des entretiens vidéo qu'ils avaient réalisés avec Southall à Londres des années avant son décès. J'ai appris que personne n'avait précédemment vu ou entendu la teneur de ces entretiens et que Schonfeld et Beyond the Frame étaient prêts à les mettre à la disposition de l'enquête. J'ai ainsi examiné la nouvelle information concernant les entretiens avec Southall. Consistant en un certain nombre de fichiers, ils s'articulent en séquences dans lesquelles Southall revient sur ce qu'il a vécu relativement à l'accident, la nuit fatidique et les échanges qu'il aura par la suite avec des responsables gouvernementaux et le secteur privé. Généralement parlant, Southall tient quasiment les mêmes propos que ceux qu'il a livrés au Groupe d'experts, ne s'en écartant que très peu, du point de vue de la syntaxe ou de la tournure par exemple, ce qui se comprend chez quiconque a dû relater plus d'une fois un tel récit sans texte. Encore ce qu'il dit ne s'en trouve-t-il pas remis en cause quant au fond.

104. Interviewé, Southall dit en substance que, ayant été en 1961 en poste au centre de communications navales de la Marine américaine près de Nicosie, sa section relevant de la NSA ou étant affectée à l'appui à cette dernière, il avait pour mission de traiter et transmettre toutes interceptions de communications de la veille (les agents intercepteurs travaillaient à toutes heures mais traitaient d'ordinaire de jour les transmissions interceptées). Ils avaient pour tâche de recevoir, décrypter et, au besoin, traduire toutes transmissions interceptées et de décider de toute(s) entité(s) gouvernementale(s) destinataire(s) (dont la NSA). Il a déclaré qu'ils occupaient des bureaux dans un bâtiment en ciment divisé en deux grandes sections, la CIA étant logée au rez-de-chaussée, la Marine occupant à l'étage une très grande salle où, nombreux, les agents intercepteurs étaient occupés à intercepter toutes communications militaires, navales, illicites ou diplomatique, lesquelles étaient également transmises aux Britanniques se trouvant à Famaguste (Chypre). Le poste était également une grande station relais vers Washington, DC de communications venant de partout dans la région.

105. S'agissant de relais, le Groupe d'experts avait pris note du rapport d'expertise à lui remis d'où il résulte que capter toutes transmissions VHF à Chypre supposerait l'existence d'une station relais qui reçoive puis réémette l'enregistrement ou la

transcription de telles transmissions de la région de Ndola à des postes d'écoute en Europe. C'est ici le lieu de faire observer – je m'arrêterai sur ce point ci-après – qu'un certain nombre de Dakota appartenant aux États-Unis qui se trouvaient à Ndola au moment des faits étaient équipés de moyens de communication perfectionnés leur permettant d'intercepter, de transmettre et de capter toutes communications sur de longues distances, y compris d'un continent à l'autre. Il ressort de l'analyse pratiquée sur ces appareils en 2017 qu'ils pouvaient assurer cette fonction de relais. Par contre, toutes communications en haute fréquence HF pouvaient être captées à Chypre ou en Crète sans intervention de station relais.

106. Toujours selon Southall lors de ces entretiens, ayant été prié un soir de venir au centre de communications vers minuit, car il se passerait quelque chose d'intéressant, il s'y était rendu aux alentours de l'heure convenue et, peu après minuit, il entendra clairement quelqu'un dire dans une transmission venant d'une antenne en Afrique : « Je vois un avion de transport s'approcher en contrebas, tous feux allumés. Je vais descendre pour m'en assurer. Oui, c'est le DC-6 Transair. C'est l'avion. » Puis, des coups de feu ont retenti ; la personne a alors dit : « Je l'ai touché, il y a des flammes. Il s'est écrasé. » Ainsi se termine l'enregistrement. Il ne savait pas à qui appartenait l'avion. On parlera après dans la salle du « Lone Ranger ».

107. L'enregistrement a été capté environ sept minutes après que le SE-BDY a été abattu en fait, d'après ce qu'avait dit à Southall un collègue qui se trouvait dans le bureau. L'avaient également entendu environ cinq autres collègues, dont « Wat Tyler Cluverius IV » (orthographe non indiquée). Southall qui, à l'époque, parlait couramment français (et passablement l'arabe), a semblé se souvenir que le pilote parlait français. Ses collègues et lui ont tôt fait de traiter l'enregistrement pour l'introduire dans une autre machine et l'envoyer à Washington D C. Southall dira que, ayant lu d'autres pièces après coup, il avait présumé que l'appareil était un Fouga Magister. Il apprendra par la suite que c'était l'avion d'Hamarskjöld.

108. Southall a reçu vers le début des années 1990, par l'intermédiaire de la Marine, d'une certaine « Karen Enstrom » (orthographe non indiquée) du Département d'État des États-Unis, qu'il avait entretenu de l'information susmentionnée, une lettre venue lui répondre que le Gouvernement américain ne voulait pas en dire plus sur ce sujet. Southall a dit avoir proposé d'être rappelé en situation d'activité le temps pour lui de retrouver l'enregistrement ou toutes autres pièces utiles, mais s'être heurté à ce qu'il a qualifié de désintérêt pour toutes recherches. Pour lui, le fait d'avoir entendu l'enregistrement en question cette soirée-là était un épisode singulier, unique en son genre, même s'il n'était pas un nouveau-venu dans l'univers du renseignement. Southall a également dit avoir appelé Wat Tyler Cluverius par la suite pour l'entretenir de l'affaire alors que Cluverius était diplomate au service des États-Unis mais que ce dernier lui avait signifié ceci « je ne peux pas parler de ça » ; en effet, il s'entretenait avec lui sur une ligne téléphonique ouverte. Cluverius décèdera avant que Southall ait pu l'entretenir en personne de cette affaire.

109. Je tiens également du responsable indépendant suédois une information venant prouver que Southall avait, dès 1967, entretenu un diplomate suédois à Rabat de la communication qu'il avait entendue à Nicosie en 1961. Ce dernier avait alors transmis l'information au Ministère suédois des affaires étrangères qui, du fait d'une mauvaise interprétation semblerait-il, a pensé qu'elle évoquait la thèse de quelque attaque sol-air par tirs de supposées batteries de DCA. Sachant qu'il n'y avait pas de telles batteries dressées le long de l'itinéraire final du SE-BDY, la Suède ne donnera alors aucune autre suite à l'information.

110. D'après le rapport de 1967 sur ce sujet, l'attaché de l'air assistant suédois avait cru comprendre que Southall avait vu ou entendu un message radio transmis par un mercenaire belge à Ndola intercepté par les États-Unis. Posté à sa pièce d'artillerie

ou son canon antiaérien, le mercenaire en question avait vu l'avion d'Hammar skjöld volant dans la direction de l'aéroport de Ndola. Convaincu que ce n'était un de leurs appareils, il avait tiré dans sa direction et tout excité, a crié de joie dans le micro lorsque l'avion s'est écrasé. Edelstam, Directeur adjoint au Ministère des affaires étrangères, a apparemment répondu à l'attaché de l'air assistant de Rabat que personne n'avait jamais prétendu que l'avion avait été abattu par quelque tir sol-air et que la chose aurait été techniquement très difficile.

111. S'étant par la suite entretenu en privé aux États-Unis au début des années 1980 avec Sten Thore, universitaire suédois, Southall lui a parlé des circonstances dans lesquelles l'avion d'Hammar skjöld avait été abattu. Il ressort de la lettre en date du 21 octobre 1992, adressée par Thore à l'Ambassadeur Bengt Rösiö que Southall « déclare catégoriquement que la CIA connaissait dans les moindres détails toutes les circonstances et dit avoir personnellement entendu l'enregistrement de la conversation entre le pilote belge et ses contacts, le Belge y décrivant par le menu chaque instant de l'abattage ».

112. Rien ne m'autorisait en 2017 à remettre en cause ceci que le Groupe d'experts avait, en 2015, jugé modérée la valeur probante de l'affirmation faite par Southall que le SE-BDY avait essuyé quelque attaque. Je relève que comme dans le cas d'Abram, ayant eu largement l'occasion d'infirmer ou d'expliquer les allégations de Southall avant sa disparition, les États-Unis ne l'ont pas saisie. Pour autant, il demeure impératif pour eux de dire s'il faut ajouter foi et crédit aux dires de Southall et d'interroger à fond les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense. Les éléments d'information nouveaux reçus en 2019 viennent corroborer et étayer les déclarations antérieures ainsi que le dossier de correspondance examiné par la Commission Hammar skjöld. Comme l'a fait observer le responsable indépendant suédois, « Southall avait en fait, des décennies durant, tenté de faire connaître cette information. »

113. Force m'étant de prendre en considération toutes circonstances, dont le fait que la qualité de Southall au sein de la Marine américaine n'est point contestée, étant parti à la retraite avec le grade de commandant de réserve de la Marine ; qu'il était spécialiste de « traitement et de transmission » ; qu'il était affecté à un centre de communications navales non loin de Nicosie en 1961 ; et qu'il n'a pas varié dans les propos qu'il a tenus non seulement à diverses personnes mais également pendant un énorme laps de temps, de 1967 à 2013 au moins, je suis fondé à attribuer une forte valeur probante à ceci qu'il a affirmé que les États-Unis surveillaient les communications radio et en avaient fort probablement gardé trace. Je continue d'attribuer une force probante modérée à ceci qu'il a affirmé que le SE-BDY avait essuyé quelque attaque, pouvant être conduit à revoir toutes appréciations par telles ou telles informations ou péripéties, rapportées notamment à tels autres éléments d'appréciation.

### **c) Interception de communications par les autorités rhodésiennes**

114. J'ai été saisi en 2018/19 d'informations nouvelles concernant l'interception de communications de l'ONU par les autorités rhodésiennes. Ainsi qu'il est dit dans le rapport de 2017, de documents reçus du Royaume-Uni et des États-Unis, il ressort que l'un et l'autre État Membre recevaient des interceptions de communications de l'ONUC, y compris celles codées relatives à des questions militaires sensibles. Interceptées tout au long de l'année 1961 (avant et après septembre 1961), ces communications étaient évoquées en haut lieu, y compris par Lord Alport, Haut-Commissaire britannique, William C. Canup, Consul américain à Elisabethville et Sir Roy Welensky, Premier Ministre de la Fédération de la Rhodésie et du Nyasaland, ainsi que dans les capitales intéressées.

115. Le responsable indépendant zimbabwéen a fait observer en 2018/19 qu'il ressort de l'examen des archives des services de sécurité (singulièrement celles des Forces de défense zimbabwéennes (Zimbabwe Defence Force) que « les autorités fédérales rhodésiennes étaient, à l'époque, dotées de moyens d'interception de signaux radio leur permettant de surveiller les communications dans la région du Katanga ». Cette confirmation de plus émanant du Zimbabwe vient me conforter dans les conclusions que j'ai dégagées en 2017.

**d) Autres interceptions de communications**

116. Instructeur de vol suédois au service de l'armée de l'air impériale éthiopienne, Tore Meijer a déclaré en 1994 avoir entendu sur ondes courtes, vers minuit (heure de Ndola), la nuit du 17 au 18 septembre 1961, le mot « Ndola », et quelqu'un dire en anglais depuis la tour de contrôle de l'aéroport : « Il s'approche de l'aéroport. Il vire. Il se redresse. Un autre avion s'approche de lui par derrière – que se passe-t-il ? », puis la transmission a été interrompue. Meijer a dit avoir essayé, en vain, d'informer le commandant de l'armée de l'air impériale, des Américains qu'il connaissait et Bo Virving, l'ingénieur en chef de Transair au Congo.

117. J'ai appelé l'attention dans mon rapport de 2017 sur tous autres éléments d'information que Meijer a pu s'être constitué et qui pourraient présenter quelque intérêt aux fins de toute enquête future. Björn Virving, fils de Bo Virving et qui a lui-même écrit sur l'accident, ainsi que le responsable indépendant suédois, ont eu la gentillesse de m'aider à entrer en contact la veuve de Meijer. Malheureusement, M<sup>me</sup> Meijer n'a pu me procurer d'autres informations sur ce sujet.

**2. Rôle de la tour de contrôle de Ndola**

118. Tout en constatant que le journal des dernières communications du SE-BDY tenu par la tour de contrôle de l'aéroport de Ndola était incomplet et sans doute dépourvu de communications importantes, les premières enquêtes l'ont tenu pour digne de foi. Les notes de la tour de contrôle sont d'autant plus cruciales qu'il a été officiellement confirmé qu'elle a été la dernière à s'entretenir avec le SE-BDY, ayant également pour mission de guider le SE-BDY dans ses manœuvres d'atterrissage à l'aéroport de Ndola et de concourir à la mise en œuvre des procédures de notification puis aux opérations de recherche et de sauvetage consécutives à la disparition de l'appareil.

119. Le film *Cold Case Hammarskjöld* viendra susciter de nouveau en 2018/19 la question de savoir si on n'avait pas intentionnellement dénaturé le dossier. Force est de rechercher si l'on peut s'autoriser du dossier ou de tout autre élément d'information nouveau pour dire à la suite des auteurs de *Cold Case Hammarskjöld* que les notes de la tour de contrôle de l'aéroport de Ndola ont été détruites.

120. Revenons sur les faits : la nuit du 17 au 18 septembre 1961, le Centre d'information de vol de Salisbury (Salisbury Flight Information Centre) (en la personne du contrôleur aérien Leslie Thorogood) a passé le relais des communications avec le SE-BDY à Ndola (en la personne du contrôleur aérien Arundel Campbell Martin) à 23 h 31. Il est constant que la tour de contrôle de Ndola qui aurait dû enregistrer en continu les transmissions avec le SE-BDY, faute de moyens, dira-t-on (je relève sur ce point que le responsable indépendant zimbabwéen est venu établir en 2019 que la politique de mise en service de dispositifs d'enregistrement adoptée en 1958 n'avait apparemment pas trouvé application). Martin fera dans un premier temps devant le Comité d'enquête rhodésien une brève déclaration qui se voulait le résumé de ses échanges avec le SE-BDY depuis la tour de contrôle de Ndola et des mesures qu'il avait prises s'étant rendu compte que le SE-BDY avait disparu, toutes choses qui tenaient dans une déclaration d'une page et demie.

121. Au moment où il déposait oralement et par écrit, Martin n'avait pas de notes contemporaines à lui propres. La Commission de 1961 lui fera confirmer ceci qu'il a « dit à la Commission fédérale qu'[il] avait détruit [ses] notes ». Martin n'a ni nié cela ni donné quelque autre éclaircissement. Encore que les procès-verbaux de la Commission d'enquête rhodésienne ne disent pas expressément que les notes avaient été « détruites », à la question à lui posée de savoir si les notes étaient disponibles, Martin a répondu « hélas, non », et de confirmer avoir pris uniquement « des brouillons de notes » de la fiche de progression de vol qui, – il le reconnaîtra par la suite – ne comportait pas tous les éléments essentiels de sa conversation avec l'avion. Thorogood, de la tour de contrôle de Salisbury, confirmera également à la Commission rhodésienne que la fiche était « un condensé et qu'il s'était passé beaucoup de choses qui n'y étaient pas consignées ». Nombre d'autres aspects de la conversation avec le SE-BDY, dont la question posée par Martin à l'avion de savoir s'il ferait route vers Salisbury après Ndola n'étaient pas mentionnés dans ses notes mais avaient été évoqués devant la Commission rhodésienne, autant qu'il pouvait s'en souvenir. Il a admis avoir de mémoire couché à peu près certaines heures ; ce nonobstant, ces heures ont depuis été retenues comme faisant autorité. Martin a également reconstitué de mémoire dans sa déclaration les derniers échanges qu'il avait eu avec le SE-BDY, sans pour autant les avoir consignés dans l'une quelconque de ses notes, près de 36 heures après son dernier échange avec le SE-BDY, ayant su à ce moment-là que l'appareil s'était écrasé.

122. De ce qui précède, il résulte établi que Martin a détruit ses notes originelles, même s'il a reconnu avoir su que les passagers à bord de l'avion étaient des personnalités de qualité exceptionnelle et n'ignorait pas que les échanges de la tour de contrôle de Ndola avec l'appareil n'avaient nullement été enregistrés.

123. Il convient de rappeler ici que la Commission Hammarskjöld a mis au jour en 2013 d'autres pièces venant mettre à nu les lacunes des notes de la tour de contrôle de Ndola. Il ressort des mémoires de Sir Ronald Prain parus en 1961 que, dans la soirée fatidique, séjournant dans le Copperbelt « un de nos géologues a appelé pour dire qu'il se passait quelque chose d'inhabituel dans les airs. "Amateur" de radio, il avait capté une conversation entre la tour de contrôle de l'aéroport de Ndola et diverses unités en vol et sur terre, dont il avait compris qu'un avion s'était écrasé quelque part non loin de là. » Comme la Commission Hammarskjöld l'a fait observer sur ce sujet, s'il se vérifiait, ce récit viendrait prouver à quel point le journal de la tour de contrôle est défaillant, que les transmissions en provenance du SE-BDY ont dû certainement signifier clairement qu'il était en détresse et allait s'écraser et que l'auditeur a sans doute entendu quelque échange entre le SE-BDY et quelque autre appareil.

124. Le SE-BDY était un vol de toute première importance. À l'évidence, les notes de la tour de contrôle de Ndola relatives aux communications de toute dernière minute avec l'avion étaient scandaleusement défaillantes, ce qui conduit également à se demander si Martin avait détruit les notes dont il s'était inspiré pour rédiger sa brève et incomplète déclaration près de 36 heures après que le SE-BDY s'est volatilisé, sachant déjà qu'il s'était écrasé. Étant donné cette étrange lacune des notes de la tour de contrôle de Ndola, il est d'autant plus important de retrouver d'autres traces des communications intervenues cette nuit tragique que divers témoins, dont Martin lui-même, ont dit que des aéronefs américains surveillaient sans doute toutes transmissions radio et étaient vraisemblablement en communication avec le SE-BDY depuis Ndola.

125. Par ailleurs, le responsable indépendant portugais m'a saisi d'un câble daté du 22 septembre 1961, adressé par L. Fonseca de l'Ambassade du Portugal à Léopoldville au Ministère portugais des affaires étrangères à Lisbonne d'où il ressort

que pour l'ONU la « tour de contrôle » de l'aéroport de Ndola avait intentionnellement causé l'accident de l'avion en lui donnant « des informations erronées » au moment de l'atterrissage. Rien n'était venu prouver aux premières enquêtes que la tour de contrôle de Ndola ait donné quelque information incorrecte au SE-BDY tel qu'allégué dans le câble et les sources de l'allégation sont inconnues. Ce nonobstant, il est éclairant de s'arrêter sur les enquêtes consacrées à la tragédie à l'époque et spécialement à la tour de contrôle de Ndola.

126. Sans qu'il soit spécialement besoin d'apprécier la valeur probante de l'information selon laquelle les notes contemporaines de la tour de contrôle de Ndola ont été détruites, il s'agit là d'une information de taille qui mériterait d'être creusée, en ce qu'elle dit assez combien il est nécessaire de redoubler d'effort pour mettre au jour toutes communications, radio ou autres, intervenues avant, pendant et immédiatement après l'accident.

### 3. Nouvelles photographies provenant d'expertises réalisées en 1961

127. Le responsable indépendant suédois m'a informé avoir reçu en 2019 des descendants de Michael Cary, Commissaire adjoint de la Police nord-rhodésienne (Assistant Superintendent of the Northern Rhodesia Police) des éléments d'information, sous forme de pièces diverses, dont des photographies ayant trait à l'accident. Au nombre des premiers à arriver sur les lieux de l'accident, Cary avait concouru à l'enquête initiale.

128. Certaines photographies sembleraient être absentes des dossiers des premières enquêtes que j'ai consultés. Il s'agit notamment, à première vue, de photographies de pièces de métal de l'épave de l'avion, certaines figurant des objets en métal sur lesquels on peut voir un ou plusieurs trous de presque même dimension d'un peu moins d'un centimètre ; un bout de métal marqué de trois identiques en apparence, distants les uns des autres d'à peu près 3 à 5 centimètres, l'emplacement n'en étant pas le même (une main tient l'objet adossé à une table, une étiquette d'identification y étant attachée et le dos de la photo estampillé par la Police nord-rhodésienne portant la date du « 28 nov. 1961 » et la mention au crayon « pw 361/61 ») ; une membrane encadrée marquée d'un trou similaire presque au milieu (tenue également par une main et portant les mêmes estampille et date que la photo précédente) ; un long bout de métal, un doigt pointé sur un trou rappelant ceux que l'on voit sur les deux autres photos (la photo porte au verso la mention « pièce de support refroidissement moteur n° 3 » (support cooler member No 3 engine), le chiffre « 334/61 » et la même estampille et la date « 20 oct. 1961 ») ; et un morceau d'aile laissant voir un trou qui s'apparente aux autres (au dos de la photo on peut lire la mention « aile droite », le chiffre « pw 334/61 » et les mêmes date et estampille que celles portées sur la précédente).

129. D'après une expertise officieuse réalisée par le Centre national de médecine légale de la Police suédoise (Swedish police and National Forensic Centre), les trous visibles sur les images qui pourraient être des impacts de balles d'arme de fin calibre, devraient faire l'objet d'une expertise plus poussée par des experts en balistique.

130. Le responsable indépendant suédois a fait observer que des experts suédois ont plus d'une fois prescrit en 1961 de faire procéder à des tirs d'essai sur des morceaux de métal prélevés sur l'épave, le but étant de voir comment le métal aurait été endommagé par l'impact de balles provenant d'angles différents. L'autorisation ayant fini par leur en être accordée, ils feront procéder auxdits tirs d'essai sur un métal de composition similaire le 25 octobre 1961 en la présence d'un certain nombre de personnes, dont Cary, Evans, Landin et Danielsson, à l'aide d'un fusil anglais de calibre .303 (7,7 mm) et d'un pistolet (Luger) de 9 mm. D'après Danielsson, les expertises « sont venus semer la confusion dans l'esprit d'Evans même » et « ont mis

en évidence des dégâts tout à fait curieux, selon l'angle de tir. Il est en fait difficile – voire impossible – de dire à l'œil nu si le dégât avait été causé par une cartouche ou tel autre objet ». Cary qui était censé rédiger le protocole d'essai ne l'a apparemment pas fait.

131. Les expertises en question ont été réalisées le 25 octobre 1961, mais deux des photos estampillées le 20 octobre 1961 et deux autres le 28 novembre 1961. Selon le responsable indépendant suédois, il se peut que, l'ayant examiné, l'enquête de 1961 se soit désintéressée du trou sur l'une des photos estimant qu'il avait été causé par des rivets qui avaient sauté. Or, il apparaît que les premières enquêtes ont méconnu le trou sur cette image et sur les autres, dont on ne saurait exclure qu'il ait été provoqué par quelque impact de balle.

132. Comme il faudrait les soumettre à une expertise balistique plus poussée pour pouvoir en déterminer l'intérêt en définitive, j'ai confié à l'ONU la garde des photographies reçues de la famille Cary.

#### **4. De l'éventuelle implication de pilotes mercenaires ou d'autres agents**

133. De nouvelles informations reçues en 2018/19 viennent étoffer celles que j'ai analysées dans mon rapport de 2017 concernant des individus qui ont pu avoir été impliqués dans l'attaque contre le SE-BDY, ainsi qu'il est dit ci-après.

##### **a) Van Risseghem**

134. En 2015, le Groupe d'experts a été saisi de l'information selon laquelle un pilote belge du nom de Van Risseghem (également orthographié « Van Reisseghem », « Van Rysseghem », « Van Reisenghan », « Van Rissesghel » et autrement) a pu avoir été aux commandes de l'avion qui aurait abattu le SE-BDY. Plus précisément, dans une communication émanant des États-Unis revêtant la forme d'un télégramme daté du 18 septembre 1961, adressé par Léopoldville à Washington, D.C., Gullion dit ceci : « Il est possible que le [SE-BDY] ait été abattu par le même pilote qui harcelait les opérations des Nations Unies et qui était identifié par une source généralement fiable comme étant Vam (rpt VAK) Rissesghel, ressortissant belge, qui a donné des cours de formation à l'armée de l'air du Katanga. On avait précédemment supposé qu'il s'agissait d'un Rhodésien inconnu. Tant qu'il est opérationnel, il risque de paralyser les opérations de secours aérien. » Les enquêtes de 1961/62 ignoraient ou ont méconnu cette information.

135. S'autorisant principalement d'autres éléments d'information émanant de la Belgique, le Groupe d'experts conclura que les autorités belges avaient établi que, n'ayant pas quitté Bruxelles avant le 16 septembre 1961, Van Risseghem n'avait pu s'être trouvé au Katanga à la date du 17 septembre 1961. Van Risseghem était « supposé avoir signé un reçu le 17 septembre pour la prime de démobilisation que lui avait versée la "Mission" du Katanga à Bruxelles » ; la Belgique a toutefois noté que le document signé était une procuration pour qu'une autre personne retire l'argent en son nom auprès du « Sabina Solidarity Fund » et qu'il était possible qu'il fût encore à Bruxelles ou qu'il se fût déjà rendu à Paris en route pour le Congo.

136. J'ai reçu en 2017 de l'ONU et des États-Unis des compléments d'information concernant Van Risseghem autorisant à douter qu'il ait effectivement pu s'être trouvé au Katanga à la date du 17 septembre 1961, dont une communication du 15 septembre 1961 dans laquelle Gullion évoquait une « attaque menée à Kamina par un pilote de chasse individuel à bord d'un avion à réaction. Tour de contrôle en contact avec pilote de chasse. Pilote semble être belge. Après avoir attaqué à la roquette et à la mitrailleuse, le pilote a promis de revenir », et une autre du 16 septembre 1961 dans laquelle Gullion déclarait ceci : « un pilote de ligne signale qu'hier après-midi un

avion à réaction katangais l'a frôlé, aile contre aile, et qu'il a reconnu le pilote comme étant un grand individu barbu, connu de nos services comme étant Van Risseghem, formateur dans l'armée de l'air katangaise. Arrivé au Katanga de Bruxelles vers le 1<sup>er</sup> mai. Prétendument pilote de la Sabena. Pensons qu'il est le seul pilote disponible sur place capable de piloter les deux avions ». À la même date, Hammarskjöld demandait également son aide à la Belgique pour mettre un terme aux actes criminels de Van Risseghem contre l'ONU et ses biens, ainsi que ses attaques contre des civils. Je conclusais ainsi dans mon rapport de 2017 que, étant contradictoires, les informations disponibles ne me permettaient pas d'établir si Van Risseghem s'était trouvé au Katanga le 17 septembre 1961.

137. J'ai reçu en 2018/19 de sources diverses de nouveaux compléments d'information concernant Van Risseghem. D'après les responsables indépendants belges, Jan Van Risseghem de Sautiernon de Saint Clement était un citoyen belge né en Allemagne de père belge et de mère anglaise qui, ayant servi dans la Section belge de Royal Air Force au Royaume-Uni pendant la Seconde guerre mondiale, était marié à une anglaise du nom de Marion Fowkes. Pilote de la Sabena, il sera recruté en mars ou avril 1961 par Avikat (Aviation katangaise, également appelée Force aérienne katangaise). Arrêté par les forces de l'ONU en août 1961, Van Risseghem sera rapatrié en Belgique, débarquant à Zaventem le 8 septembre 1961 et séjournant dans le pays jusqu'au 16 septembre 1961. Il n'y a nulle trace de son départ de Zaventem ; il est probable qu'il soit retourné au Katanga via Paris, et les responsables indépendants belges de redire comme ils l'ont affirmé en 2017, sur la foi des mêmes documents d'archives, que Van Risseghem n'aurait pu s'être retrouvé au Katanga à la date du 17 septembre 1961.

138. Les responsables indépendants belges ont également examiné l'original du journal de bord de pilote signé de Van Risseghem provenant d'archives familiales. (L'équipe de *Cold Case Hammarskjöld* m'a également remis une autre copie en apparence identique d'extraits dudit livre de bord). Sont consignés dans le livre les vols effectués par Van Risseghem en 1961 au service d'Avikat jusqu'au 27 août 1961, date qui coïncide avec le début de l'Opération Rumpunch au cours de laquelle il sera arrêté par l'ONUC et rapatrié. Le livre fait ensuite état de la reprise par lui de vols au service d'Avikat le 20 septembre 1961. En juillet et août, Van Risseghem est aux commandes de Dove, Piper, DC-3 et Fouga Magister. Il pilote un Fouga immatriculé « KAT93 » et effectue quatre vols à bord de ce type d'appareil et en juillet et en août, ses copilotes étant Delcourt, Wicksteed, Pieret, De L(o)uigi et Bracco (Le journal de bord fait par ailleurs état de vols de nuit aux commandes de Fouga Magister, DC-3 et Dove, ainsi qu'on le verra ci-après).

139. D'après ses livres de bord, Van Risseghem a effectué tous ses vols au service d'Avikat en septembre 1961 aux commandes d'un « Dornier-28 » (sans doute le Dornier DO-28, dont il est question ci-après), ayant pour copilote le « Colonel John Cassart », celui-ci étant – croit-on savoir – Jean Cassart (né le « 02/07/1906 »), volontaire de la Seconde guerre mondiale et officier de l'armée belge jusqu'au milieu des années 1950. Après son service, Cassart deviendra président de Mitraco, société congolaise qui, en 1961, sert d'intermédiaire au gouvernement katangais aux fins de l'acquisition de Dornier. Il reste à savoir si Van Risseghem avait appris à piloter le Dornier DO-28 avant septembre 1961.

140. De nouvelles informations concernant Van Risseghem me sont parvenues de diverses sources privées en 2018/19. Selon Pierre Coppens interviewé dans *Cold Case Hammarskjöld*, Van Risseghem aurait reconnu en 1965 avoir perpétré une attaque contre l'avion d'Hammarskjöld. Ancien parachutiste, ami de Van Risseghem, Coppens a dit avoir fait la connaissance de ce dernier au début des années 1960. Van Risseghem étant alors pilote dans un centre de formation de parachutistes en

Belgique. Van Risseghem lui aurait confié en 1965 avoir abattu le DC-6 d'Hammar skjöld à bord du Fouga, malgré la difficulté de l'entreprise, mais selon Coppens, Van Risseghem ignorait l'identité des passagers à bord de l'appareil. Van Risseghem aurait dit avoir décollé de l'aérodrome de Kipushi avec des réserves de carburant. Selon l'équipe de *Cold Case Hammar skjöld* Coppens confiera ce qu'il tenait de Van Risseghem pour la première fois au cours des années 1980 à Edouarde Dinant, autre ancien mercenaire au Congo.

141. Dans son article paru en mars 2019 dans *De Morgen*, le journaliste Bruno Struys dit avoir interviewé en 2019 Marion Fowkes, la veuve de Van Risseghem qui lui aurait affirmé que Van Risseghem avait été recruté pour le Katanga par son ami Jean Cassart, propriétaire belge de la société Mitraco, fournisseur de matériel militaire au Katanga. Selon Struys, Fowkes lui a fait voir l'agenda de la mère de Van Risseghem, d'où il ressort que Van Risseghem disait avoir été fait « patron » d'Avikat. D'après l'agenda, Van Risseghem ayant atterri en Belgique le 8 septembre 1961, ce qui cadre avec l'information émanant de la Belgique, son « organisation secrète » lui a demandé de repartir immédiatement, après quoi sa mère reçoit, le 19 septembre 1961, une lettre de lui en provenance de Paris. L'agenda ne dit ni quand il est arrivé au Katanga, ni quand la lettre a été affranchie. Fowkes détient les journaux de bord de Van Risseghem.

142. Victor Rosez, témoin des événements de septembre 1961, qui m'a livré une déclaration écrite, a dit avoir vu en personne Van Risseghem au Katanga en août ou septembre 1961, encore qu'il n'ait pu me donner de dates précises, avoir vu de ses propres yeux Van Risseghem décoller de l'aéroport d'Élisabethville-Luano aux commandes d'un Dove et avoir entendu dire qu'il l'avait piloté à diverses reprises avec Jerry Puren (comme bombardier) and Bob Denard. Rosez a dit avoir également, les années suivantes (après 1961), plus d'une fois, revu Van Risseghem, notamment à Deurne, aéroport d'Anvers (Belgique) et, en 1982/83, au Karibu, restaurant (spécialités tropicales) de Bruxelles, dont le propriétaire, Jean-Claude Wavreille, gendre de Tshombé, était un de ses anciens condisciples. Rosez a dit avoir entendu Van Risseghem dire au Karibu à d'anciens Belges du Katanga lors d'une conversation avoir commandé les opérations d'Avikat contre les Baluba au Katanga. En une autre occasion, Van Risseghem évoquera le souvenir d'avoir rejoint les rangs de la Royal Air Force britannique pendant la Seconde Guerre mondiale. À l'époque, dans les années 1980, Van Risseghem, qui continuait d'acheter et de vendre des avions, avait parlé à Rosez d'un rare Fokker monomoteur appartenant à Jacques Dheere, ami de Rosez. Van Risseghem a confié à Rosez ne pas vouloir parler ouvertement d'opérations de combat au Katanga, de peur d'avoir les mêmes ennuis que Jean Schramme qui faisait l'objet d'une enquête au sujet de ce qui s'était passé au Congo alors qu'il y était mercenaire. Rosez a déclaré n'avoir jamais entendu Van Risseghem parler précisément de Dag Hammar skjöld.

143. Ayant analysé les éléments d'information nouveaux que j'ai reçus en 2018/19 concernant Van Risseghem, je dois commencer par dire, s'agissant des journaux de bord aux mains de sa famille, que je suis d'autant moins en mesure de me prononcer formellement à leur sujet à ce stade que je n'ai eu l'occasion ni d'en examiner les originaux complets ni de les faire expertiser. Il appert cependant d'emblée que les extraits des journaux de bord du mois de septembre 1961 que j'ai examinés diffèrent nettement de ceux des mois de juin, juillet et août 1961. Ainsi, le type d'appareil, son immatriculation, les noms des pilote et copilote, voire le nombre de vols par jour, le cas échéant sont consignés en toutes lettres dans les journaux de bord de ces autres mois, le seul journal de bord de septembre comportant des guillemets « » venant indiquer que telle mention est identique à celle portée dans la case du dessus. On constate en outre que l'on n'a pas utilisé la même graphie dans le journal de bord de septembre que dans ceux des autres mois ; ainsi de la typographie en général, des

détails de calligraphie (forme, taille des lettres, etc.) et de l'emploi de majuscules et minuscules. Les mentions n'obéissent pas davantage à quelque logique ; par exemple, le journal du mois de septembre est le seul à indiquer uniquement (mais toujours) les lieux de décollage et d'atterrissage (et ce, ici encore, de façon çà et là peu cohérente). L'auteur n'a en apparence pas utilisé les mêmes estampille et signature. Ces disparités et d'autres laissent présumer que le journal du mois de septembre a sans doute été confectionné différemment des autres ou peut-être par une autre personne. Je redis que pour être en mesure de me prononcer catégoriquement, il me faudrait au préalable examiner les originaux tout entiers, faire encore confirmer de manière indépendante et expertiser les graphie, signatures et estampilles présumées portées sur les journaux de bord en question.

144. En 2019, Maurin Picard, auteur de l'ouvrage « *Ils ont tué Monsieur H* », m'a également procuré un extrait du journal de bord de Roger Bracco, ancien pilote d'Avikat, obtenu de ce dernier qu'il avait interviewé en 2018. Signé en apparence le 30 septembre 1961, ce journal de bord comporte une seule mention pour la date du 24 septembre 1961, d'où il ressort que Bracco était ce jour copilote d'un « Dornier 28 » codé KA19, Van Risseghem en ayant été le pilote. Le journal de bord de Van Risseghem dont il est question plus haut fait également état d'un vol aux commandes d'un « DO-28 », mais désigne comme copilote un certain « De Louygy », l'immatriculation indiquée pour l'appareil étant KA016 ou KA 3016 (ainsi qu'il est dit plus haut, Bracco est désigné comme copilote dans les journaux de bord de Van Risseghem, mais uniquement à bord du Fouga en août et non du Dornier en septembre). Vu les contradictions que trahissent les extraits des journaux de bord de Van Risseghem et celles relevées entre ceux-ci et ceux de Bracco, on ne saurait logiquement regarder ni les uns ni les autres comme des pièces authentiques et complètes ni exclure qu'il s'agisse là de faux dans l'un et l'autre cas.

145. Il ressort des interviews que Picard et l'équipe de *Cold Case Hammarskjöld* ont l'un et l'autre eus avec Bracco que ce dernier ne croit pas que les extraits de journal de bord de Van Risseghem soient authentiques, Bracco ayant notamment dit n'avoir jamais entendu parler de certains copilotes mentionnés dans les journaux de bord de Van Risseghem, sachant qu'il connaissait tous les pilotes au service d'Avikat à l'époque. Bien entendu, encore qu'elles soient en elles-mêmes loin de constituer des preuves dignes de foi, ces affirmations viennent, à la lumière de l'analyse qui précède, me conforter dans mon opinion qu'il y a lieu de douter encore de la crédibilité des journaux de bord de Van Risseghem.

146. Il ressort des extraits de ses propres journaux de bord que Van Risseghem a piloté un DO-28 vers une destination inconnue le 20 septembre 1961, avant de rallier le Katanga en l'espace de deux jours en provenance de Brazzaville d'où il décolle le 21 septembre 1961. Dans cette hypothèse quelqu'un d'autre a dû avoir piloté le Dornier du Katanga à la République du Congo vers les 18 ou 19 septembre 1961. On le verra ci-après, le fait qu'un certain nombre de personnes aient convergé à Brazzaville peu après l'accident du SE-BDY appelle une enquête plus poussée. La question des allées et venues d'Heinrich Schäfer et de Jean Cassart à ce moment-là reste posée, tout comme celle de tous éléments d'information concernant toutes entrées et sorties de Van Risseghem de Brazzaville.

147. Sur ce sujet, j'ai demandé par écrit à la République du Congo en 2018/19 de rechercher s'il existait quelque utile livre d'entrée et de sortie d'aéroports congolais sans recevoir de réponse à ma demande. Je joins au présent rapport, à titre de complément, le texte de ma correspondance sur cette question qu'il faudra creuser à mon avis.

148. Les informations nouvelles concernant Van Risseghem reçues en 2018/19 sont d'un intérêt non négligeable. D'une part, ayant approfondi leurs investigations, les

responsables indépendants belges sont venus confirmer de nouveau que les informations disponibles en Belgique, tirées principalement des archives de la Sûreté de l'État donnent à penser que Van Risseghem n'a pu s'être trouvé au Katanga ou à Ndola à la date du 17 septembre 1961, ce qui cadrerait avec ceci que Van Risseghem a lui-même nié dans les années 1990 à Bengt Rösiö avoir été impliqué en quoi que ce soit dans les faits. Les responsables indépendants belges se sont cependant étonnés de n'avoir guère trouvé dans les archives du Service général du renseignement et de la sécurité (renseignement militaire) et du Ministère de la défense de renseignements sur les activités de mercenaires en Afrique centrale dans les années 1960, sachant que ces mercenaires étaient souvent d'anciens soldats belges.

149. Il est, d'autre part, des informations nouvelles émanant de Rosez, Bracco et Coppens, ainsi que des journaux de bord de l'intéressé, informations concordantes à certains égards et contradictoires à d'autres. Rapprochées des dossiers des États-Unis et de l'ONU précédemment examinés, les informations en question permettent d'établir, concernant Van Risseghem certaines choses inconnues des premières enquêtes, dont ceci qu'il exerçait quelque autorité au sein de l'Avikat en 1961 et qu'il était pilote aux commandes d'appareils divers au service de celle-ci en 1961. Il semblerait avoir également entretenu quelque rapport avec Jean Cassart, fournisseur d'armes au Katanga.

150. Il reste que l'on ne peut s'autoriser des informations disponibles à ce stade pour répondre une fois pour toutes à la question la plus importante qui est celle de savoir où Van Risseghem s'était trouvé précisément pendant le laps de temps critique correspondant aux deux semaines du milieu du mois de septembre 1961, encore qu'il y ait de bonnes raisons de tenter d'y répondre, qui tiennent à ceci notamment que l'on doute que les journaux de bord de l'intéressé soient authentiques et complets quand on sait que, d'après Rosez, Van Risseghem a nié toute implication de sa personne dans les faits et dit ne pas vouloir connaître les mêmes ennuis que valait à Jean Schramme son mercenariat au Congo. S'il avait voulu se laver totalement de tout soupçon au sujet des faits toutes les fois qu'il a été invité à s'en expliquer des années 1960 aux années 2000 (y compris lors des interviews avec Rösiö évoquées ci-après), Van Risseghem aurait vraisemblablement pu prouver, pièces justificatives à l'appui, s'être trouvé en Europe ou en transit au moment des faits. J'ignore qu'il ait jamais tenté de le faire, sans toutefois exclure qu'il l'ait fait. On n'oubliera pas également que Coppens a prétendu tardivement après sa disparition que Van Risseghem avait avoué avoir attaqué le SE-BDY.

151. Pris ensemble, les éléments d'information concernant Van Risseghem poussent de plus en plus à chercher à en savoir plus sur sa personne. Étant donné son ascendance, sa parenté et son service au sein des Forces armées britanniques, ainsi que l'information émanant des États-Unis venue l'identifier comme l'auteur présumé de l'attaque contre le SE-BDY, j'ai sollicité des États Membres concernés des renseignements sur Van Risseghem ; ceux-ci n'ayant pas répondu à ma demande quant au fond, il y a lieu de veiller à y voir donner suite.

152. Dès lors que les informations nouvelles émanant de sources diverses ne permettent pas de dire si Van Risseghem a pu s'être trouvé au Katanga ou aux alentours avant la nuit du 17 au 18 septembre 1961, je ne puis à ce stade me prononcer sur cette question. Rien ne m'autorisant à m'écarter de l'appréciation portée sur la valeur probante de l'information selon laquelle un pilote mercenaire belge du nom de Van Risseghem était impliqué dans une attaque air-air contre le SE-BDY, je continue à ce stade de juger faible la valeur probante de ladite information.

**b) Beukels**

153. J'ai reçu en 2017 des informations nouvelles faisant état d'une attaque en vol dont l'auteur serait un pilote mercenaire belge dénommé « Beukels ». Selon cette allégation examinée au départ par les anciens fonctionnaires de l'ONU que sont de Kemoullaria et George Ivan Smith, Manuel Fröhlich, Williams et d'autres, Beukels, aux commandes d'un avion à réaction Fouga Magister, aurait décollé de l'aérodrome de Kolwezi (à environ 430 km au nord-ouest de Ndola) étant accompagné d'un second Fouga Magister au pilote non identifié ; l'un et l'autre auraient reçu de M. X, censé être un haut commandant militaire et du lieutenant-colonel Lamouline, Commandant en chef des forces katangaises, l'ordre d'intercepter le SE-BDY près de Ndola et de le détourner sur le terrain d'aviation de Kamina (à environ 620 km au nord-ouest de Ndola), Hammarskjöld devant y rencontrer un « cadre influent d'une entreprise européenne ». Beukels a déclaré avoir intercepté le SE-BDY et lui avoir ordonné de mettre le cap sur Kamina. Le SE-BDY n'ayant pas suivi ses instructions, Beukels aurait actionné la mitrailleuse de son Fouga derrière le SE-BDY, et atteint par inadvertance l'empennage du DC-6, à la suite de quoi le pilote aurait perdu le contrôle de son appareil qui s'est alors écrasé et embrasé (les rapports de la Commission Hammarskjöld et du Groupe d'experts s'arrêtent sur les allégations de Beukels).

154. À l'origine de la piste Beukels se trouvent des hommes qui, se disant anciens mercenaires, en ont avancé la thèse à de Kemoullaria en 1967. La fille de de Kemoullaria a mis à ma disposition en 2017 les originaux des agendas de son père pendant les périodes allant de 1951 à 1992 et de 2006 à 2012, ainsi qu'une vingtaine de cartons renfermant ses dossiers personnels. Il résulte de ces informations que de Kemoullaria avait en fait averti les autorités de la thèse Beukels dès les années 1960 et 1970, soit avant 1993, ainsi plus tôt que ne l'avait compris la Commission Hammarskjöld. Je conclusais toutefois dans le rapport de 2017 que les éléments d'information nouveaux venant établir l'époque à laquelle la thèse en question avait été portée à la connaissance des autorités n'avaient pas pour effet de rendre plus ou moins plausible la version des faits alléguée, et que somme toute, les éléments d'information nouveaux ayant trait à la piste Beukels étaient de faible valeur probante.

155. J'ai reçu en 2018 de la fille de de Kemoullaria, d'autres éléments d'information nouveaux consistant dans deux pages de notes manuscrites qui sembleraient avoir été l'une et l'autre rédigées en même temps. Les notes rendent compte en apparence d'un entretien que de Kemoullaria avait eu chez lui, le 16 juin 1993, avec Robert (Bob) Denard (pseudonyme Gilbert Bourgeaud), ancien mercenaire français, qui s'était également trouvé au Katanga à l'époque considérée. Rédigées en sténo en français, les notes pèchent par défaut de clarté à certains égards. Elles trahissent également des erreurs mineures, d'orthographe par exemple, parlant de « Develine », pour désigner « Devlin », chef de station de la CIA au Congo, sur lequel je reviendrai ci-après et de septembre « 1962 », sans doute pour dire « 1961 », ou de « DC-7 » au lieu de « DC-6 » vraisemblablement. Les notes fournissent en outre les coordonnées des mercenaires Bracco et Lamouline. Je m'arrêterai ci-après sur les notes dans la mesure où elles évoqueraient d'autres pilotes, matériel et terrains d'aviation.

156. Il ressort des deux pages de notes manuscrites de de Kemoullaria de 1993 qu'il tenait de Denard ce qui suit :

- « Develin », chef de la CIA à Léopoldville en 1962, avait dit la même chose, à savoir que Bracco était le pilote du Fouga Magister. Magain, l'autre pilote, n'avait rien dit. Delin était le chef d'Avikat, mais n'était pas pilote.
- Trois belges Bracco, Magain, Delin.

- Bracco (belge) recruté en 1961, spécialiste censé piloter trois des six Fouga livrés. Mais un Fouga s'était écrasé en heurtant des fils à haute tension ; Daggonier, le pilote avait été tué.
- À l'époque, Bracco se trouvait à Kolwezi.
- Un seul Fouga était opérationnel en septembre 1962. Il ne l'était pas de nuit.
- Bracco pense que les pilotes suédois ont confondu Ndolo et Ndola.
- Devlin avait dit que le DC-7 qui avait été réparé avait eu une panne de moteur au décollage de Léopoldville.
- Michel Declarey (maintenant âgé de 80 ans), capitaine de la Gendarmerie katangaise à Jadotville, avait fait des Irlandais prisonniers.
- Le général Muke était le chef des forces katangaises.
- Trois des huit achetés étaient arrivés. Il n'y avait que trois Fouga.
- Bracco : aucun appui pour navigation de nuit. Il y avait un seul Fouga en état de marche.
- Ignorance de l'Afrique. Ndolo/Ndola en réalité proche de Kinshasa. Graphique/carte/livre.
- Les chars supplémentaires n'ont jamais été livrés.
- Il n'y avait aucun système de repérage.
- Kamina était aux mains de l'ONU.

157. Les notes rendent compte de ceci que de Kemoullaria n'a cessé de tenter d'établir la vérité sur ce qui était arrivé au SE-BDY. Au vu spécialement de l'analyse dont ont précédemment été l'objet d'autres éléments d'information émanant de de Kemoullaria, rien n'autorise à douter que l'entretien dont il est rendu compte dans les notes a eu lieu ou que les informations y consignées avaient été livrées à de Kemoullaria, étant toutefois observé qu'il n'est nullement question de Beukel dans ces notes de l'entretien de 1993 avec Denard.

158. Comme je le leur ai demandé en 2018 de s'intéresser à la piste Beukel à l'occasion de leurs recherches, les responsables indépendants belges ont déclaré dans leur rapport final qu'il n'y avait dans les archives militaires belges nulle mention d'un pilote dénommé Beukels et qu'il n'était question de personne ainsi nommé qui aurait été lié à l'Avikat.

159. *Cold Case Hammarskjöld* met également en scène des entretiens menés avec deux individus se disant, l'un le neveu et l'autre l'ami d'un certain Roger « Beuckels », qui avait été mercenaire au Katanga. L'un et l'autre individus déclarent que Beuckels n'était pas pilote (le nom de l'intéressé n'étant pas orthographié de la même façon, il faut savoir que c'est à de Kemoullaria – qui l'a sans doute transcrit phonétiquement, ne l'ayant, semble-t-il, entendu qu'au cours d'une conversation – que l'on doit le premier l'orthographe de « Beukels »).

160. À en juger par l'analyse précédemment faite de la piste Beukels ainsi que par les éléments d'information nouveaux obtenus, le récit tel qu'originellement fait à de Kemoullaria n'apparaît pas pouvoir être véridique. S'il est avéré qu'il n'y avait qu'un seul Fouga d'opérationnel à l'époque des faits (j'y reviendrai plus loin), ce constat cadrerait mal avec la version des faits de l'hypothèse Beukels selon laquelle deux Fouga étaient entrés en action lors de l'attaque. Il ressort en outre des dossiers de l'ONUC que les forces des Nations Unies tenaient Kamina le 17 septembre 1961, ainsi que Denard l'avait fait remarquer à de Kemoullaria lors de leur entretien. On

verrait tout de suite mal pourquoi Beukels aurait voulu voir détourner l'avion du Secrétaire général sur Kamina.

161. À mon sens, les éléments d'information nouveaux obtenus viennent réfuter la thèse selon laquelle un individu dénommé Beukels (ou Beuckels) avait attaqué l'avion du Secrétaire général. Il faudrait de toutes façons analyser toutes notes originales de de Kemoullaria et tout enregistrement de quelque conservation avec Beukels qui viendraient à être mis au jour. Toutefois, du poids des éléments d'information dont on a connaissance depuis 2015 on peut s'autoriser pour dire qu'à certains égards, la thèse Beukels est indéfendable. Il reste cependant que cette version des faits pourrait être çà et là vraie ou fausse ; par exemple, l'idée que « Beukels » se serait attribué le fait d'autrui dans le dessein d'en tirer quelque gain financier ou autre le moment venu. La thèse ne pouvant être totalement démentie à ce stade, il ne faudrait pas l'exclure. Je continue cependant de juger de faible valeur probante l'information tendant à accréditer la version de l'attaque contre le SE-BDY avancée par Beukels.

### c) Contexte général

162. Ainsi qu'il est dit plus haut, les premières enquêtes n'ont presque rien dit du contexte de l'accident. Ces dernières années, on a élargi les investigations à la quête d'informations qui intéressent le contexte général dans lequel intervient le vol SE-BDY, notamment la donne militaire et géopolitique explosive du moment. En 2018/19, des responsables indépendants et des particuliers sont venus aider encore à camper ce décor.

163. Le responsable indépendant français a déclaré que les archives françaises, y compris celles des services de renseignement, de sécurité, de défense et aéronautique ne renseignaient nullement sur les circonstances ayant entouré la mort de Dag Hammarskjöld et n'évoquaient guère sa disparition proprement dite. Il a dit avoir interrogé à fond les archives françaises et n'y avoir rien trouvé de nature à jeter quelque lumière sur les circonstances de la mort d'Hammarskjöld, et certainement nul commencement de preuve de quelque tentative d'assassinat bien déterminé et s'être intéressé spécialement à la question des « mercenaires français » au Katanga mais n'avoir pas trouvé la moindre preuve de quelque lien entre leur présence et la mort du Secrétaire général.

164. L'examen des archives françaises a toutefois permis au responsable indépendant français de me renseigner davantage sur le contexte général des faits et les relations entre la France et le Secrétaire général à l'époque de la crise du Katanga. Il a dit proposer de bonne foi les éléments d'information par lui glanés qui, sans être directement liés à la chute du SE-BDY, venaient aider à comprendre certains aspects de la politique française d'alors. Selon lui, la politique française vis-à-vis du Katanga trahissait une dualité. Il y avait, d'un côté, la politique affichée par le Ministère des affaires étrangères préconisant le retour du Katanga dans le giron du Congo et ce, sans recours à la force, cependant que de l'autre, le Service de documentation extérieure et de contre-espionnage (SDECE) et la défense avaient notamment pour ambition de défendre et de préserver l'ancien empire colonial français de tout ingérence étrangère et, si possible, de l'étendre à d'autres pays francophones du continent. Il en résultera, d'après lui, une tension entre « deux politiques africaines de la France » dont les tenants étaient d'un côté Maurice Couve de Murville, Ministre des affaires étrangères et Michel Debré, Premier Ministre, accentuée par Jacques Foccart, Secrétaire général français aux affaires africaines et malgaches.

165. Au Ministère des affaires étrangères, Couve de Murville pour qui le Katanga entraînait dans son champ de compétence, défendait la légalité internationale. Par contre Debré qui voyait dans les affaires africaines son domaine réservé, avait un robuste intérêt personnel dans les services secrets (SDECE), dirigés par le général Grossin,

qui étaient placés sous son autorité. Debré dénonçait la « mollesse » du Ministère des affaires étrangères et entendait défendre le continent contre la menace communiste et soutenir la sécession du Katanga, position idéologique qui justifiait, à ses yeux, d'y envoyer des armes et des « mercenaires ». Je reviendrai sur ce point ci-après. Selon le responsable indépendant, les tensions en présence seront à l'origine « d'un jeu à cache-cache à protagonistes multiples entre le Ministère des affaires étrangères, le Premier Ministre (dont le SDECE relevait à l'époque) et les Forces armées ; entre la Chancellerie et l'ambassade à Léopoldville ; entre cette dernière et le consulat à Elisabethville ; entre les autorités françaises et les représentants de l'ONU ».

166. S'agissant de la présence du SDECE, le responsable indépendant a relevé que pendant le printemps et l'été 1961, des agents consulaires étaient en poste à Stanleyville et Elisabethville, mais que le SDECE n'avait pas de station à Léopoldville. Un certain M. Bistos s'était bel et bien rendu en visite au Katanga en qualité de représentant du SDECE et l'on était au courant de cette visite en haut lieu en France, et le responsable indépendant de dire ceci : « il semble ainsi que sous la responsabilité du Premier Ministre, Michel Debré, le SDECE ait été directement impliqué dans l'intervention au Katanga, en dépit de l'opposition manifeste du Ministère des affaires étrangères. »

167. Aux dires du responsable indépendant français, la réaction de la France face à la sécession du Katanga était influencée par a) sa situation intérieure et coloniale et b) l'inquiétude que lui inspirait l'interventionnisme de l'ONU en Afrique. S'agissant a) de sa situation intérieure et coloniale, pour le responsable indépendant, il ne fallait pas oublier que la France vivait un état de guerre civile à l'époque considérée. La politique algérienne du Président de Gaulle avait conduit à la démission ou l'expulsion de nombre de soldats français des rangs de l'armée tout au long des années 1960 et 1961, situation qui se compliquera encore après l'été 1961. Selon le responsable indépendant, la position française était que l'ONU n'avait nullement le droit d'intervenir dans ses affaires intérieures qui englobaient, aux yeux de la France, les discussions concernant l'indépendance de l'Algérie.

168. S'agissant b) de l'inquiétude qu'inspirait à la France ce qu'elle qualifiait d'interventionnisme de l'ONU en Afrique, d'après le responsable indépendant, les autorités françaises, y compris le Président de Gaulle, voyaient dans toute intervention de l'ONU en Afrique le risque d'intrusion dans la sphère d'influence française et prêtaient à Hammarskjöld la volonté de « remplacer personnellement les puissances européennes dans le rôle qu'elles jouent en Afrique ». Tendues à l'époque considérée, de Gaulle ayant refusé dans un premier temps de s'entretenir avec le Secrétaire général au Siège en avril 1960, les relations entre l'ONU et la France se détérioreront encore en juin et juillet 1961 lors de la crise de Bizerte. La France « décide de prendre ses distances » et refuse de contribuer aux dépenses occasionnées par l'intervention de l'ONU.

169. S'agissant toujours du contexte des faits, Picard m'a livré des informations au sujet de l'entretien qu'il avait eu avec Paul Ropagnol, qui est apparemment le seul toujours en vie des 22 mercenaires français du Katanga au moment des faits. Bob Denard dit dans ses Mémoires que Ropagnol était le soldat mercenaire à la tête des forces katangaises qui ont encerclé un peloton de soldats de la paix irlandais de l'ONUC lors de l'opération Morthor ; des documents de l'ONU situent également Ropagnol au Katanga au moment des faits. Parlant de son propre recrutement, Ropagnol a dit qu'après en avoir discuté à Paris avec Pierre Lefranc, conseiller du Président de Gaulle, son ami Robin Wrenacre et lui sont partis au Katanga, tous frais payés et sous leurs identités réelles, former l'armée katangaise. Officier de la Légion étrangère, d'origine britannique, qui avait fait l'Algérie, Wrenacre sera tué au Katanga dans des circonstances douteuses, selon Ropagnol.

170. Ropagnol a également confié à Picard avoir recruté pour le compte du Ministère katangais de la défense à Élisabethville en 1961 des mercenaires, y compris de Toulouse en décembre 1961, opération pour laquelle il finira par être arrêté par les autorités françaises.

171. Toutes informations nouvelles touchant le contexte des faits conservent l'intérêt d'aider à tracer de nouvelles pistes d'enquête et à cerner le sens d'éléments d'information disponibles. À cet égard, ces informations étant d'intérêt secondaire, il n'est pas spécialement nécessaire d'en apprécier la valeur probante relativement aux causes de l'accident.

**d) Autres personnes d'intérêt**

172. Comme indiqué dans le rapport de 2017, à l'issue des premières investigations, il a été conclu, sur la base du témoignage de Delin, que l'Avikat n'avait qu'un seul pilote katangais capable de piloter un appareil dans une attaque contre le SE-BDY. Toutefois, les informations examinées en 2017 (et avant) ont permis d'établir qu'il y avait plusieurs autres pilotes potentiels, ainsi que d'autres mercenaires et d'autres personnes présentant un intérêt au regard de l'analyse des différentes hypothèses. Les nouveaux éléments examinés comptent des documents de l'ONU, dont une liste, datant de janvier 1961, d'au moins 32 membres du personnel de l'Avikat (14 pilotes, opérateurs radio et techniciens), ainsi qu'un registre du renseignement aérien indiquant que 11 pilotes mercenaires étaient présents à Kolwezi (le principal aéroport sous contrôle katangais) en avril 1962. Parmi les mercenaires présents au Katanga à la fin de 1961 et au début de 1962 et recensés dans les documents de l'ONU comme ayant la capacité de remplir la fonction de pilote se trouvaient Delin, Gelen, Glaspole, Hirsch, Magain, Puren, Van Risseghem, Verloo et Wicksteed (comme indiqué précédemment, ces noms apparaissent sous différentes graphies).

173. Quant à la question des militaires ou paramilitaires étrangers ou soldats irréguliers (y compris les mercenaires) actifs au Katanga, la Belgique a également fourni, en 2017, des renseignements sur Charles « Carlos » Huyghe et Jerry Puren. Les éléments concernant Huyghe indiquent que l'ONU l'a rapatrié du Katanga le 3 août 1961. Quant à Puren (également orthographié « Purren » et « Pureh » ou désigné par l'alias « Du Plessis »), une information partiellement expurgée indique qu'il était encore au Katanga au moment où la Belgique a établi son rapport, mais l'information en question n'est pas datée.

174. De nouvelles informations pertinentes ont été reçues en 2018/19. Le responsable indépendant du Canada a communiqué des notes provenant d'un rapport daté du 16 octobre 1961 adressé par la Mission permanente du Canada au Siège de l'ONU à New York, dans lesquelles il est indiqué qu'un Dove de l'Avikat a été vu à Ndola le 23 septembre 1961 et que, d'après des observations et des conversations entendues incidemment, il venait d'Afrique du Sud et se dirigeait vers Kolwezi (Katanga) et transportait trois mercenaires qui avaient été expulsés du Katanga. Lorsqu'elles avaient été interrogées à ce sujet, les autorités rhodésiennes avaient manifestement donné de faux renseignements sur les passagers. Dans cette correspondance, il est également fait état de signalements émanant de l'ONU selon lesquels le mercenaire Huyghe se trouvait à Ndola à ce moment et un second Dove de l'Avikat transportant le mercenaire Capitaine Browne (dont le nom était apparemment orthographié « Brown ») avait tenté d'entrer au Katanga mais avait été arrêté par les autorités britanniques.

175. Le responsable indépendant de l'Allemagne a indiqué que les mouvements exacts de Heinrich Schäfer, le pilote qui avait effectué la livraison du Dornier DO-28 au Katanga à la fin du mois d'août 1961, n'étaient plus connus après la date de la livraison. Il est indiqué, dans une note du 2 octobre 1961 rendant compte d'une

conversation téléphonique entre le représentant de Dornier à Bonn et un responsable du Ministère fédéral de l'économie, que Schäfer était rentré en Allemagne « depuis longtemps ». La note ne précise pas la date exacte de son retour. Étant donné que Schäfer n'était arrivé au Katanga qu'environ un mois avant la date de la note, l'expression « depuis longtemps » ne peut pas renvoyer à une date remontant à plus que quelques semaines auparavant.

176. Toujours au sujet du pilote Schäfer, Gülstorff a relevé un autre détail concernant la livraison du premier DO-28. Il a constaté, à l'examen des archives de Dornier, que le pilote n'y était pas désigné par le nom de Schäfer. Vers octobre 1961, Otto Wien, un représentant de Dornier, a mentionné « un pilote allemand qui n'était pas un employé de Dornier », et M. Leander, directeur des exportations chez Dornier, ainsi que M. Sohn, employé chez Dornier, ont fait mention d'un pilote allemand qu'ils ne connaissaient pas. Aucune justification claire n'explique pourquoi Dornier n'était pas en mesure de nommer Heinrich Schäfer ou ne voulait pas le faire, alors qu'il était son pilote d'essai en chef depuis le milieu des années 1950.

177. Le responsable indépendant de la France a fait observer que les mercenaires français alors présents au Katanga représentaient une frange mineure mais importante du corps des mercenaires dont la France disposait. Il note qu'en France ils avaient manifestement une réputation de professionnels de haut niveau par rapport aux autres mercenaires étrangers, qu'ils formaient et supervisaient la Gendarmerie katangaise et qu'ils étaient payés par l'Union Minière du Haut Katanga (UMHK). Au vu de l'ambivalence qui transparaît dans les orientations officielles de la France (décrites plus loin), le responsable indépendant s'est demandé si la présence de mercenaires français au Katanga avait un lien avec l'appareil gouvernemental français (et qu'ils pouvaient donc être considérés comme faisant office de branche armée chargée d'exécuter la politique officielle française) ou si l'administration française considérait seulement leur présence comme une commodité, ces mercenaires ne risquant pas de poser problème en France ou dans d'autres zones de l'empire colonial français.

178. Le responsable indépendant a confirmé que le Colonel Trinquier (un ancien parachutiste des guerres d'Indochine et d'Algérie, à qui Tshombé avait confié la mission d'organiser l'armée katangaise et de recruter environ 20 officiers), le Commandant Faulques, le Capitaine Egé et le Capitaine de La Bourdonnaye étaient au nombre des mercenaires français. D'autres ont été recrutés par le représentant du Katanga à Paris, Dominique Diur, au 30 avenue Georges Mandel. Lorsque, pour faire respecter sa politique de non-ingérence au Katanga, le Ministère des affaires étrangères a tenté d'empêcher Diur de procéder à ces recrutements, le Premier Ministre Debré s'est interposé.

179. Le responsable indépendant de la France a noté que Faulques, Trinquier et d'autres avaient reçu du Cabinet du Ministre des Armées, Pierre Messmer, l'autorisation de prendre leur retraite de l'armée française en février 1961 et avaient signé des contrats avec le Katanga. En mars 1961, le Premier Secrétaire à l'ambassade de France à Léopoldville, Robert Massé, a noté que six officiers français étaient présents à Élisabethville et indiqué que Faulques avait déclaré qu'il était « venu au Katanga avec le consentement du Gouvernement français et avec un ordre de mission signé du Ministre des Armées » (le responsable indépendant relève que Faulques a expressément nié avoir joué un rôle dans l'accident du SE-BDY). Le Gouvernement a répondu que ces officiers agissaient sans son autorisation ou son consentement et qu'ils n'étaient pas en service actif.

180. Le responsable indépendant de la France a déclaré que Joseph Lambroschini, nommé Consul de France à Élisabethville en juin 1961, était probablement un « honorable correspondant » du SDECE. Il a fait observer que la France avait intérêt à maintenir ces « putschistes en herbe » à distance, en Afrique, en particulier après

que Messmer avait découvert, en septembre 1960, que le Colonel Trinquier multipliait les contacts pour s'opposer à la politique de de Gaulle en Algérie. Le putsch survenu en avril 1961 en France s'est déroulé en l'absence de ces mercenaires, ce qui confirme l'hypothèse selon laquelle leur présence au Katanga présentait un avantage pour le Gouvernement. Enfin, le responsable indépendant de la France a fait observer que lorsque les forces de l'ONU ont saisi le bureau de poste et la station radio le 13 septembre 1961, Tshombé s'est réfugié au consulat britannique et non au consulat de France.

181. Le responsable indépendant de la Suède a appelé mon attention sur des mentions de son entretien avec Van Risseghem que Rösiö avaient faites dans son article de 1994 intitulé « Ndola once again ». Rösiö y indique que Van Risseghem lui avait « parlé en détail des autres pilotes et [qu'il ne] voit aucune raison logique qui expliquerait pourquoi il falsifierait les journaux de vol ou dissimulerait quoi que ce soit. Il les connaissait tous : Fouquet, Pence, de Radiques, de Stoute, Dubois, Melot, Hedges, Puren, Delcors, Mans, Heuckets, Hislier, Boutet, Bertaux, Volont, Pier, Hirsch et Osy ». Certains de ces noms apparaissent également dans les documents de l'ONU, mais d'autres en sont absents.

182. À l'examen des archives de l'ONU, il ressort également, d'une note datée du 3 mars 1962 adressée au représentant de l'ONU, Jose Rolz-Bennett, par Charles (Chuck) Cox, que ce dernier était à Salisbury en février 1962 pour l'acquisition d'un avion DC-4 et que le bureau des douanes lui avait conseillé de se mettre en rapport avec le « Capitaine Jan van Reisinghan », un ancien pilote de la Sabena, de nationalité belge, qui était à la tête de l'Avikat. Il y exposait un plan visant à baser des avions de l'Avikat au Tchad, pays que les forces de l'ONU n'avaient pas l'autorisation de survoler. Il apparaît certain que « van Reisinghan » est ici une graphie incorrecte de Van Risseghem, celui-ci ayant informé Cox que plusieurs pilotes de l'Avikat se trouvaient alors à Kolwezi, dont « Peter Wickstend », « Josh Purin », « Hedges », « Glasspole » et le Hongrois « Sputnik ». Ces références confirment avec une forte probabilité que le représentant avait été informé que Peter Wicksteed, Jerry Purin, Jimmy Hedges, Max Glaspole et Sandor Gürkitz travaillaient pour l'Avikat et étaient basés à Kolwezi au début de l'année 1962.

183. Comme indiqué plus haut, j'ai reçu en 2018 des informations nouvelles émanant de la fille de Claude de Kemoullaria, au sujet d'une rencontre que ce dernier a eue chez lui, le 16 juin 1993, avec l'ancien mercenaire français, Robert (Bob) Denard. Il est indiqué dans ces notes, citées plus haut, que Bracco était un des pilotes du Fouga, que Magain « ne disait rien » et que Delin était le chef de l'Avikat mais qu'il n'était pas pilote.

184. L'équipe du film *Cold Case Hammar skjöld* a apporté de nouvelles informations sous la forme d'extraits des transcriptions des entretiens menés avec l'ancien mercenaire Carlos Huyghe, qui avait alors 93 ans. Huyghe a reconnu ses activités de mercenaire au Congo mais réfuté les propos de Jerry Puren selon lesquels il se serait trouvé à Ndola la nuit de l'accident. Il a expliqué que cela était impossible puisqu'il n'était pas arrivé en Afrique avant le 18 septembre 1961, précisant qu'il venait d'Europe (il disait être parti de Paris et arrivé en Afrique du Sud). Il a déclaré qu'il était retourné au Katanga environ une semaine plus tard depuis Johannesburg, en passant par Ndola, accompagné du mercenaire « Sputnik » (Gürkitz), qui se trouvait alors à Johannesburg, attendant la réparation d'un avion. Il ne savait pas si « Sputnik » était à Ndola la nuit du 17 au 18 septembre 1961.

185. Selon l'équipe du film *Cold Case Hammar skjöld*, Huyghe a fourni des documents dont il a affirmé qu'ils prouvaient qu'il ne se trouvait pas à Ndola à la date en question. Il a montré aux personnes qui menaient l'entretien une copie de transcriptions de pages de son passeport tamponnées par le consulat belge de

Johannesburg ainsi que des pages comportant des dates d'entrée et de sortie du territoire. Elles lui ont demandé des précisions sur certaines dates car une mention indiquait qu'il avait quitté le Katanga le 3 août 1961 et une autre qu'il était arrivé à l'aéroport de Mala le 5 août 1961. Ces indications contredisaient sa déclaration selon laquelle il avait quitté le Katanga pour se rendre en Europe. Huyghe a cependant répondu que ces dates devaient être erronées.

186. Huyghe a également confirmé que Roderick Russell-Cargill recrutait des mercenaires pour le Katanga mais il a affirmé qu'il n'effectuait pas de recrutement lui-même. Il a dit que Russell-Cargill (qui, plus tard, a informé l'ONU que Huyghe était impliqué dans l'assassinat de Patrice Lumumba) avait recruté Jerry Puren au Katanga et que Crèveœur et lui-même étaient déjà sur place et l'avaient accepté comme navigateur dans l'Avikat. Il a également déclaré que le Gouvernement français avait envoyé 17 officiers français au Katanga, à la connaissance du Président de Gaulle, que Bob Denard avait des liens avec les renseignements français et qu'il avait dirigé des combats contre l'ONUC. Il a indiqué que Trinquier, Faulques et Debourdonnaie étaient au Katanga à la période considérée. Je relève qu'à cet égard la déclaration d'Huyghe recoupe l'analyse menée par le responsable indépendant de la France. Huyghe a déclaré qu'il souhaitait laver son nom dans les affaires Lumumba et Hammarskjöld.

187. Dans sa déclaration, Rosez a également donné des informations sur les mercenaires. Il a dit que, lorsqu'il vivait à Élisabethville, sa famille avait pour voisin immédiat le Général Norbert Muke, commandant en chef de la Gendarmerie katangaise. En 1961, Rosez s'était lié d'amitié avec le fil du Général (également prénommé Victor) et était devenu proche du Général lui-même, car il se rendait souvent chez les Muke. Parfois, le Général recevait la visite d'autres personnalités politiques, comme le Ministre Godefroid Munongo et Évariste Kimba et ses deux fils.

188. Rosez a raconté qu'il avait vu nombre de mercenaires étrangers au Katanga en août et septembre 1961. Il en connaissait certains personnellement, il avait vu certains d'entre eux se battre contre les forces de l'ONUC et il en avait rencontré d'autres en différents lieux d'Élisabethville (dont « le Palace » en face du bureau de poste, l'hôtel Léopold II (bar et gîte), la piscine municipale et la piscine du Lido). Rosez a déclaré qu'il avait rencontré des mercenaires chez des amis de la famille, chez les van Dijks, chez le Général Muke ou en ville. Il connaissait de vue les mercenaires recensés dans sa déclaration. Il connaissait le véritable nom de certains d'entre eux et seulement le surnom de certains autres à l'époque, mais il a appris leur nom par la suite. Les mercenaires étaient impatients de raconter leurs histoires et, dans un milieu aussi restreint, il n'était facile de garder des secrets.

189. Parmi les mercenaires étrangers qui ne faisaient pas partie de l'Avikat et que Rosez dit avoir vus personnellement à Élisabethville en août ou septembre 1961 se trouvaient : Robert (Bob) Denard (soldat français), Jean-Baptiste Dubois (soldat belge, hébergé par les van Dijks), Dislaire Lucien, Jacques Saquet, le Colonel Van DeWalle, le Major Weber, le Commandant Lebvebre, Ropagnol (Français, surnommé « le Légionnaire ») et Faulques (Français, surnommé « Indo »). Parmi les mercenaires étrangers incorporés à l'Avikat que Rosez dit avoir vus personnellement à Élisabethville en août ou septembre 1961 se trouvaient : Jimmy Hedges (Sud-Africain, pilote privé de Tshombé, qui a résidé chez les van Dijks avec un autre Sud-Africain, un navigateur qu'il ne connaissait que sous le nom de « Fossy »), Jerry Puren (un navigateur-bombardier sud-africain), Jan Van Risseghem (un pilote belge/britannique qui était souvent avec Puren), Sandor Gürkitz (un pilote hongrois, qu'il se souvient avoir vu un jour alors qu'il allait à l'école de dessin technique vers 0800 heures avenue Ruwe), Joseph Delin (un commandant belge), Dubois (un pilote belge de Fouga qui était à bord du même vol que Tshombé lorsqu'il a atterri à

l'aérodrome de Luano) et Roger Bracco. Rosez a déclaré qu'il pourrait avoir vu brièvement Magain à l'aérodrome de Luano, sans en être absolument certain.

190. Pour ce qui est des événements précis datant de la période qui nous intéresse, Rosez a dit se souvenir que, le 15 septembre 1961, le mercenaire Denard était retourné au Katanga pour participer au combat de « Radio Collège », lors duquel un petit peloton de parachutistes était commandé par des « civils » (dont Denard, Faulques, Ropagnol et d'autres). Rosez et son père se trouvaient au collège entre le 14 et le 16 septembre et ont vu ces mercenaires, qu'ils ont reconnus. Il s'agissait d'une longue fusillade qui s'est poursuivie jusqu'au soir du 15 septembre. Les soldats irlandais de l'ONUC se cachaient dans la maison du « Commissaire Soete ». La nuit du 15 septembre, il a vu de loin Denard, qui était avec au moins cinq autres mercenaires et le volontaire Jean-Baptiste Dubois (les autres étaient probablement Faulques, Ropagnol et de Saint-Paul mais il ne pouvait pas le confirmer à ce moment). Ils étaient à la recherche des soldats irlandais dans les rues et les maisons abandonnées. À ce moment, il n'y avait plus de soldats de l'ONUC dans l'ensemble du secteur autour de l'« Institut Marie José », de l'hôpital Élisabeth et du collège. Radio Collège s'est remis à diffuser ses émissions et incitait la population à s'unir pour combattre les forces congolaises et les soldats de l'ONUC. Le Général Muke commandait ce qui restait de Camp Massart pour défendre le camp et les installations de l'UMHK. Nombre de ses hommes étaient dispersés dans la ville et il a mis un certain temps à les rappeler. Il a également exigé que l'Avikat intervienne et elle l'a appuyé avec le Fouga.

191. En 2018, le fils du mercenaire Mike Hoare a publié un livre sur son père, intitulé « *Mad Mike* » Hoare : *the Legend*, dans lequel il a écrit : « Pour ce que cela vaut, alors qu'il était déjà très âgé, Mike m'a dit en passant un jour qu'il était retourné au Katanga par la route avec Phyllis, et qu'en chemin ils s'étaient arrêtés à l'hôtel Rutland à Ndola, en Rhodésie du Nord. Il n'arrivait pas à se souvenir pourquoi il y était retourné mais il se souvenait de la date, le 17 septembre 1961, parce que c'était le jour où le Secrétaire général de l'ONU, Dag Hammarskjöld, s'était rendu à Ndola pour négocier une trêve avec Tshombé et où son aéronef DC6-B s'était écrasé, les 16 passagers à bord ayant tous péri dans l'accident. Incrédule et sceptique de nature, Mike pensait que la véritable cause de l'accident avait été dissimulée et ne serait jamais révélée. Il a clairement déclaré ne rien savoir de l'accident et n'avoir été impliqué d'aucune façon dans cette affaire. » C'est la première fois qu'une information indique que Hoare se serait trouvé à Ndola au moment de l'accident.

192. Les nouveaux éléments reçus de Simensen en juillet 2019 ont appelé mon attention sur le rôle potentiel joué par un pilote nommé « Dubois », mentionné dans le rapport de 2017. Il est indiqué dans ces éléments que le service de renseignement militaire de l'ONU avait posé plusieurs questions au Commandant de la force de l'ONUC le 18 octobre 1961. Il ressort des annotations écrites figurant dans les réponses que le Commandant avait identifié le pilote du Fouga comme étant « Dubois ».

193. Comme le fait observer Simensen, le pilote était mentionné dans les notes afférentes au rapport de Rösiö de 1993, intitulé « The Ndola disaster ». Rösiö s'était mis en rapport avec Van Risseghem par le truchement du contact belge (l'historien Daniel Despas) du Colonel Jonas Waern. La lettre de réponse de Van Risseghem (dont des extraits de journaux de vol) est enregistrée dans la note de Rösiö datée du 2 mars 1993. Dans la traduction faite par Simensen de la note (qui est en suédois), il est indiqué : « Delin travaillait comme maître de charge à Élisabethville. Il a reçu le grade de sous-lieutenant qui lui donnait l'autorité de l'uniforme face au personnel noir et il a ensuite été envoyé à Kolwezi parce que les trois pilotes de Fouga qui y étaient en poste étaient indisciplinés et alcooliques et que le quatrième devait être renvoyé en

Belgique. Comme un des trois pilotes de Fouga s'était écrasé à Élisabethville, il n'y avait plus que deux pilotes de Fouga, plus Van Risseghem et un instructeur français, pour le seul Fouga en service, un CM-170, qui restait à Kolwezi. Au terme de la formation qu'il avait suivie en Afrique du Sud, Delin devait devenir navigateur et non pilote. Il n'avait pas d'expérience et n'avait pas été accepté par l'armée de l'air belge. Il avait pour seul atout de parler katangais. Il semblerait que Despas ait également été en rapport avec le Colonel Vandewalle. Risseghem a déclaré qu'il était disposé à en dire plus. Il a joint une photocopie d'un journal de vol dans lequel trois Fouga étaient enregistrés au début, sous les codes K91, K92 et K93, et seul le K93 restait à la fin. Aucun vol n'est consigné entre le début de l'opération Rumpunch, le 28 août, et le 20 septembre, date à laquelle Risseghem serait revenu de Belgique. Celui-ci a effectué son dernier vol avec le Fouga le 10 août. À part Van Risseghem, les autres pilotes étaient Dubois et Dagonier. D'autres noms apparaissent pour les copilotes ou apprentis, mais ils ne correspondent à aucune autre information précédente. Les autres avions étaient des modèles Heron, DC-3, Dove et un Dornier 28. Le tampon indique "État du Katanga, Force Aérienne". Despas a peint un Fouga pour remercier Risseghem, considéré comme "pilote titulaire du KAT93 et Commandant de l'AVIKAT" (AVIKAT étant sans doute une abréviation pour la Force aérienne katangaise). Des coupures de journaux étaient également incluses, comportant des critiques acerbes de l'article du Guardian, et allant dans le sens de l'hypothèse de la confusion Ndolo-Ndola, décrivant le piteux enseignement de la navigation de Transair qui ne savait pas distinguer l'ouest de l'est. Il ressort également du journal de vol que le Fouga ne pouvait pas rester en vol plus d'une heure et 30 minutes. »

194. Comme il a été indiqué, en 2017 et 2019, que Dubois pouvait avoir été pilote de Fouga, il faudrait, dans le cadre de toute enquête ultérieure, chercher d'autres éléments permettant de déterminer où il se trouvait le 17 septembre 1961.

195. Il ressort des nouvelles informations reçues en 2018/19 qu'il y avait, au Katanga et dans la région, beaucoup plus de mercenaires étrangers, dont des pilotes, que ce qui avait été conclu au terme des premières investigations. Je n'ai pas été en mesure de recouper toutes les informations et celles-ci ne sont pas non plus nécessairement exhaustives. Ainsi, dans l'état actuel des connaissances, il est impossible d'établir une liste définitive de tous les mercenaires qui se trouvaient au Katanga ou non loin de Ndola la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Toutefois, en l'absence d'hypothèse articulée à cet égard, il n'est pas non plus nécessaire de le faire. Ce que nous sommes en mesure de conclure c'est qu'à l'époque des faits il y avait sans doute plus de personnes d'intérêt combattant activement l'ONU qu'il n'avait été admis lors des premières investigations. J'attribue donc à nouveau une valeur probante modérée à la nouvelle information selon laquelle il n'y avait plus qu'un seul pilote dans l'armée katangaise la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Si une hypothèse était élaborée à ce sujet, l'information nécessiterait d'être vérifiée plus avant.

## 5. Types d'appareil et aérodromes éventuellement utilisés

196. Lors des premières investigations, une attention insuffisante a été prêtée à l'éventail possible d'appareils qui auraient pu avoir été utilisés pour attaquer le SE-BDY. Parmi les informations qui n'ont pas été jugées pertinentes lors des premières investigations et se sont par la suite pourtant avérées importantes, on peut citer le fait que le Fouga Magister était considéré comme le seul appareil de l'Avikat capable d'avoir mené une attaque et que Van Risseghem n'a pas été pris en compte comme pilote de l'Avikat. Nous savons désormais que l'Avikat utilisait d'autres appareils dans des offensives militaires, dont plusieurs De Havilland Dove et au moins un Dornier DO-28. Comme l'a fait observer le responsable indépendant de la Suède, la possibilité qu'un autre type d'aéronef ait été utilisé a été soulevée par le Gouvernement suédois en 1962, en particulier dans son rapport du 26 février 1962

intitulé « Commentaires du Gouvernement suédois sur le rapport de la Commission fédérale d'enquête sur l'accident du SE-BDY ». D'autres, comme Bo Virving, ont fait des observations du même ordre. Et cependant, ces possibilités n'ont pas été examinées de près lors de premières investigations.

197. Le Groupe d'experts a analysé la possibilité qu'un Fouga Magister, ou encore un De Havilland Dove, un Dornier DO-27 ou DO-28 ou un autre type d'appareil, ait été utilisé pour mener une attaque aérienne contre le SE-BDY. Il a conclu qu'il était établi que d'autres appareils étaient présents dans le secteur à l'époque considérée, mais il a finalement attribué une valeur probante faible à l'information selon laquelle un de ces appareils aurait été utilisé dans l'attaque. Dans le rapport de 2017, il est indiqué que l'information selon laquelle un Fouga, De Havilland, Dornier ou autre aéronef pourrait avoir attaqué le SE-BDY avait été jugée faible, prise isolément, mais qu'il convenait de l'examiner au regard d'autres éléments de preuve, y compris les témoignages.

198. En 2018/19, j'ai reçu des responsables indépendants et d'autres sources des informations complémentaires sur les modèles d'aéronef et les aérodromes à prendre considération, comme exposé ci-dessous.

**a) Aéronef : Fouga Magister**

199. Il a été établi dans le cadre des premières investigations qu'un Fouga Magister de l'Avikat était opérationnel en septembre 1961 et qu'il avait infligé d'importantes pertes aux forces de l'ONUC pendant les hostilités. Cependant, la question de savoir combien d'avions à réaction étaient au Katanga, comment ils y étaient arrivés et quelles étaient les autres ressources de l'Avikat n'a pas été examinée.

200. En 2013, la Commission Hammarskjöld s'est entretenue avec David Doyle, ancien agent de la CIA au Katanga. Il a déclaré avoir travaillé à « l'antenne » de la CIA à Elisabethville jusqu'en juillet 1961, avec Freddie LeClair et un autre communicateur. Il a dit qu'un soir, alors qu'il était au Katanga et effectuait un contrôle de routine à l'aéroport, il a vu un avion KC-97 de l'armée de l'air des États-Unis non immatriculé et les membres de l'équipage (de l'armée de l'air américaine) en tenue civile en train de décharger trois Fouga Magister. Doyle a déclaré que ces appareils avaient été « donnés à la CIA par la France pour contrer les aéronefs de l'ONU » et que les frais avaient été pris en charge par « Tshombé ou la France ou la Belgique ». Sur la base de ces informations, le Groupe d'experts a demandé aux États-Unis quel rôle ils avaient joué dans la fourniture du Fouga (orthographié « Fuga3 ou « Fugha » dans certains documents). Les États-Unis ont répondu au Groupe d'experts que « la CIA avait effectué une investigation et n'avait trouvé aucun document sur la présence de Fouga Magister dans la région du Katanga à la période considérée ». Toutefois, à la suite de nouvelles investigations menées en 2017, les États-Unis ont par la suite indiqué qu'ils avaient effectivement des documents établissant que l'entreprise américaine Seven Seas Airlines avait livré trois Fouga Magister au Katanga le 16 février 1961 ou vers cette date. Aucune explication n'a été donnée sur la raison pour laquelle ces avions n'avaient pas été repérés lors des premières recherches de la CIA. J'ai attribué une valeur probante forte à ce nouveau renseignement.

201. Un examen de documents de l'ONU et d'autres informations mené en 2017 a permis d'établir qu'il restait au moins un ou deux Fouga opérationnels le 17 septembre 1961 (neuf avions à réaction avaient été commandés au départ mais seuls les trois appareils susmentionnés ont été effectivement livrés). D'après certaines sources, il ne restait plus qu'un Fouga (immatriculé #93) opérationnel en septembre 1961, car l'autre Fouga (immatriculé #91) s'était écrasé le 23 juin 1961 lors d'un entraînement près d'Elisabethville, le pilote de l'Avikat Dagonnier ayant péri dans l'accident. Un autre Fouga (immatriculé #92) était au sol, en juillet 1961, à l'aéroport

de Luano Élisabethville en raison d'avaries mécaniques. Il a ensuite été saisi par l'ONU le 13 septembre 1961 dans le cadre de l'opération Morthor.

202. Toutefois, il ressort de l'examen mené en 2017 d'autres informations communiquées par les États Membres et l'ONU qu'il y avait plus qu'un seul Fouga opérationnel à la date visée ou juste avant. En effet, certaines communications faisaient mention de plusieurs avions à réaction, dont de multiples câbles de Gullion, l'Ambassadeur des États-Unis, adressés au Secrétaire d'État des États-Unis, notamment un câble du 16 septembre 1961 dans lequel il était fait état de « deux [Fouga] Magister probablement opérationnels », situation « évidemment préoccupante » car un de ces appareils pouvait faire une sortie nocturne. Il est également fait référence à plusieurs avions à réaction dans les communications de l'ONU. De plus, il aurait été difficile pour un Fouga de mener à lui seul toutes les attaques commises contre les forces de l'ONU à l'époque. Par exemple, les archives de l'ONU indiquent que les attaques de Fouga se produisaient plusieurs fois par jour, notamment les 15, 16, 17 et 18 septembre, et qu'elles étaient accompagnées de tirs de roquette et de mitrailleuse et de bombardements. À cette période en particulier, un bombardement a tué des membres du personnel de l'ONU et détruit plusieurs aéronefs de l'ONU, dont un UNC 199, un DC-3 et un DC-4. J'ai souligné qu'il convenait de vérifier si le Fouga #91 s'était écrasé le 23 juin 1961 et si le Fouga #92 avait été saisi par l'ONUC le 13 septembre 1961.

203. Autre information nouvelle, le responsable indépendant de l'Allemagne a retenu un rapport daté du 25 juillet 1961 établi par l'ambassade d'Allemagne de l'Ouest à Léopoldville, dans lequel il était indiqué que l'Avikat possédait « 8 avions de transport Dakota, 3 hélicoptères, 2 Fouga et plusieurs avions de reconnaissance ». Cependant, des rapports ultérieurs ne faisaient état que d'un seul Fouga, notamment un rapport de l'ambassade d'Allemagne de l'Ouest à Léopoldville daté du 25 septembre 1961, dans lequel il est indiqué que des attaques menées par un seul avion à réaction avaient détruit plusieurs appareils de l'ONU, dont huit aéronefs et trois hélicoptères, et que les frappes visaient également les contingents de l'ONU au sol pour les « démoraliser ». Dans un autre compte rendu de ce type figurant dans un câble du 21 octobre 1961 adressé par l'ambassade d'Allemagne de l'Ouest à Washington au Ministère ouest-allemand des affaires étrangères, il est fait état d'un Fouga contrôlant tout l'approvisionnement des contingents de l'ONU et jouant un rôle déterminant dans les opérations d'infanterie au sol.

204. Les responsables indépendants de la Belgique ont conclu, après analyse en 2017 de documents de même nature recensés dans leur rapport, qu'un seul Fouga (#93) était opérationnel en septembre 1961.

205. Le responsable indépendant du Canada a trouvé un rapport du Ministère national de la défense daté du 19 septembre 1961 dans lequel figure ce qui suit : l'Avikat « compte environ 200 militaires et a sa base à Kolwezi (environ 320 km au nord-ouest d'Élisabethville). Les pilotes sont européens (belges, français, rhodésiens et sud-africains) et opèrent les appareils suivants : 3 à 7 Fouga Magister (avions à réaction, armés de roquettes, canons et mitrailleuses), 6 Harvard, 6 Dove, 4 Dakota ([chacun] armé de mitrailleuses) ».

206. Le responsable indépendant du Zimbabwe a trouvé des informations similaires, dont un rapport du 4 octobre 1961 établi à l'intention du Comité combiné de la sécurité et du renseignement de Rhodésie, dans lequel il est indiqué que l'Avikat est dotée d'un Fouga militaire rhodésien, d'un Dornier 28, de deux Piper Cub, de deux Dove et d'un Sikorsky 55 (ancien appareil de l'ONU) et que six Fouga devaient encore lui être livrés. Le document fait également état de 10 bases aériennes et mentionnent des pilotes capables d'opérer les appareils susmentionnés.

207. Le responsable indépendant de la Suède a analysé un rapport que le chef d'état-major de l'armée suédoise, le Général Göransson, avait établi après s'être rendu au Congo du 23 au 27 septembre 1961. Il y est indiqué que « les trois avions (Fouga Magister) de l'adversaire sur la base aérienne de Kolwesi avaient toute liberté d'action. » Ceci figurait dans le rapport alors que l'Ambassadeur des États-Unis, Gullion, avait apparemment informé le Général Göransson qu'il n'y avait « qu'un seul Fouga ». Le responsable indépendant a également noté qu'une étude intitulée « Analyse faite par l'armée de l'air suédoise de la capacité du Fouga, 1993-02-01 » avait été menée en 1993 sur la base des travaux de 1962 et décembre 1961. La conclusion de l'étude de 1993 était qu'un Fouga avait certes la capacité théorique d'effectuer une mission à Ndola en ayant décollé de Kolwezi, mais que c'était peu probable dans les faits en raison du facteur temps.

208. Le responsable indépendant de la Suède a également noté un mémorandum de l'ONUC daté du 31 octobre 1961 dans lequel la base de Kamina rendait compte des événements survenus entre le 14 et le 20 septembre 1961 et indiquait qu'un Fouga avait attaqué Kamina à 0730 heures le 18 septembre 1961. Ceci infirme les témoignages recueillis par le Comité d'enquête rhodésien (par exemple, la déclaration #84 du témoin Forrest), selon lesquels le Fouga se trouvait encore à Kolwezi à 0800 heures.

209. Le responsable indépendant de la France a fait observer que la livraison du Fouga de fabrication française au Katanga en 1961 était connue au plus haut niveau en France (y compris du Président de Gaulle et du Ministre des affaires étrangères, Couve de Murville). Après septembre 1961, Couve de Murville a écrit au Premier Ministre, M. Debré, qu'il avait « appris que la même opération douteuse que pour le Fouga allait se renouveler pour une livraison d'armes, avec l'appui de la Défense et du SDECE – sic – (une fois de plus) ». Apparemment, vers novembre 1961, le Président de la République du Congo, Fulbert Youlou, avait passé commande d'une grande quantité d'armes auprès de la France, probablement pour le Katanga. Couve de Murville a déclaré : « Je croyais que les affaires katangaises étaient réglées... et que le chapitre des interventions parallèles au Katanga était clos et que la décision [avait été prise] de faire concorder notre politique officielle avec celle de certains services [Défense et SDECE] hors de ma compétence. » Il est indiqué dans une note marginale de la correspondance que le Premier Ministre Debré a répondu par oral. Il ressort de ce dossier que les armes vendues par la France qui transitaient par la République du Congo étaient expédiées au Katanga. Cependant, la correspondance ne contenait pas d'autres précisions sur le nombre de Fouga opérationnels en septembre 1961, ni sur d'autres points.

210. Lors d'un entretien en 2019, Victor Rosez m'a fait part de souvenirs personnels, racontant notamment que, plus tôt en 1961, il avait vu trois Fouga escorter l'avion DC-6 du Major Weber, le conseiller militaire qui avait quitté le Katanga pour se rendre à Brazzaville à la demande de l'ONU. Cependant, le Fouga #91 s'est écrasé en juin 1961, le pilote et le copilote ayant péri dans l'accident, à environ un kilomètre du domicile de la famille de Rosez, place d'Uvira à Elisabethville. Le père de Rosez a été témoin de l'accident. Le Fouga #92 a été saisi par l'ONU en août 1961 et Rosez l'a vu à l'aéroport de Luano Elisabethville, car, du fait de son amitié avec un Tunisien contrôleur du trafic aérien, il pouvait entrer et sortir à sa guise. Il a dit avoir vu plusieurs fois le Fouga #93 en vol, une fois attaquant l'aéroport de Luano et une fois attaquant le Claire Manoir, et déclaré qu'à sa connaissance le Fouga #93 était le seul Fouga Magister qu'il restait à l'Avikat en septembre 1961.

211. Rosez a également fait d'autres observations sur les opérations du Fouga. S'agissant des vols de nuit, il a déclaré avoir entendu dire que vers le mois d'août 1961 le Fouga avait fait un vol vers minuit. Le 13 septembre 1961, il a appris que le

Fouga avait détruit un avion DC-3 de l'ONU à l'aéroport d'Élisabethville. Il a précisé qu'il avait entendu ces récits à l'époque mais qu'il n'avait pas été lui-même témoin des faits. Le 14 septembre, il a vu le Fouga Magister en vol et entendu dire par des amis qui agissaient avec les forces katangaises que le Fouga avait attaqué les contingents de l'ONUC, pris un hélicoptère en chasse à Jadotville, attaqué un DC-3 stationné à Kamina et mené une autre frappe aérienne contre les contingents de l'ONUC à Élisabethville. Il savait que le Fouga avait largué des bombes de 25 kilogrammes, voire 50 kilogrammes. Il avait en effet participé à la fabrication de certaines d'entre elles (voir ci-après). Le 17 septembre 1961, Rosez a entendu dire que le Fouga avait pris en chasse un DC-3 de l'ONU et lui avait tiré dessus, lors d'une attaque air-air.

212. Selon l'entretien que Picard a eu avec Bracco en 2018 (voir plus haut), Bracco et Van Risseghem opéraient ensemble le Fouga de nuit en 1961, mais Van Risseghem avait demandé à Bracco de ne pas enregistrer ces excursions dans ses journaux de vol. Un vol de nuit du Fouga en août 1961 est cependant inscrit dans le journal de vol de Van Risseghem.

213. Des évaluations des capacités opérationnelles du Fouga ont déjà été effectuées. Ces observations sont importantes parce qu'elles mettent en évidence les capacités limitées de l'appareil d'opérer de nuit, en particulier de mener une attaque air-air et de décoller d'un terrain d'aviation sans revêtement, ces limites ayant déjà été soulignées en ce qu'elles réduisent la probabilité d'une attaque contre le SE-BDY. Lors des premières enquêtes, les témoignages du personnel katangais selon lesquels le Fouga n'était pas utilisé de nuit ni dans des attaques air-air et qu'il ne décollait que de Kolwezi ont été acceptés sans être remis en cause. Il a cependant été démontré que ces déclarations étaient en partie fausses, comme dans le cas des propos du Major Delin qui avait affirmé être le seul à savoir piloter le Fouga. En outre, des informations reçues en 2017 sur les capacités opérationnelles de l'appareil indiquent que le Fouga a effectivement été opéré de nuit ainsi que dans des attaques air-air. Parmi les exemples de communications sur ce point, on citera celle du 15 septembre 1961 dans laquelle Gullion exprimait son inquiétude face aux missions nocturnes effectuées par le Fouga et celle du 18 septembre 1961, envoyée par New York au Secrétaire d'État des États-Unis, confirmant que le Fouga avait « attaqué Dakota américain, qui a volé endommagé d'Élisabethville à Léopoldville. Avion abîmé mais a atteint Léopoldville en sécurité ». Ainsi, le Fouga n'était pas seulement capable de mener des attaques air-air, mais il l'a effectivement fait contre un aéronef américain au Katanga.

214. Les nouvelles informations reçues en 2018/19 s'inscrivent dans la poursuite de l'examen mené les années précédentes. À présent, compte tenu du poids des différents éléments de preuve, il semble établi que l'Avikat n'avait plus qu'un Fouga opérationnel en septembre 1961. Toutefois, la multitude des attaques qu'il a menées sur un vaste territoire indique qu'il était opéré et entretenu de façon rigoureuse et efficace, notamment par plusieurs pilotes et agents d'appui. Les vols de nuit et attaques air-air du Fouga sont mentionnés par plusieurs sources. La question des aérodromes qui peuvent avoir été utilisés au décollage ou à l'atterrissage est examinée plus avant ci-dessous.

215. Je répète qu'il convient de faire preuve de circonspection dans toute analyse car les opinions d'expert reçues en 2015 et 2017 indiquent qu'il aurait été très difficile pour le Fouga d'effectuer des missions nocturnes ou de faire du harcèlement ou de mener des attaques air-air, compte tenu de ses instruments et de l'équipement utilisé pour l'appuyer au sol. De plus, cette analyse montre seulement qu'un Fouga avait la capacité de menacer ou d'attaquer le SE-BDY, ce qui signifie que cette possibilité ne peut pas être exclue. Cependant, elle ne confirme pas l'hypothèse selon laquelle

l'attaque contre le SE-BDY aurait été effectivement menée par un Fouga. Compte tenu de ce qui précède, j'attribue une valeur probante modérée aux informations relatives à la présence et aux opérations du Fouga au Katanga en septembre 1961.

**b) Aéronef : Dornier**

216. Le Groupe d'experts indépendants et l'Éminente personnalité ont analysé des informations communiquées par Torben Gülstorff au sujet de la présence au Katanga d'avions Dornier DO-27 et DO-28 et de la possibilité que l'un d'eux ou les deux aient été impliqués dans une attaque contre le SE-BDY. Dans son rapport, Rösiö avait fait observer qu'un Dornier avait été utilisé pour bombarder l'ONU de nuit.

217. En 2017, j'ai reçu de Gülstorff, de la Belgique, de l'Allemagne, des États-Unis et de l'ONU des informations complémentaires concernant le Dornier. Dans le rapport de 2017, il est considéré comme établi que des Dornier DO-28 avaient été vendus au Katanga par l'Allemagne de l'Ouest en 1961, qu'au moins un de ces avions était présent avant la nuit du 17 au 18 septembre 1961 et qu'il pourrait avoir subi des modifications lui permettant de mener des attaques aériennes et d'effectuer des bombardements. D'après les informations de l'ONU, les Dornier qu'avait l'Avikat en 1961 menaient des opérations, dont des bombardements diurnes et nocturnes, des opérations étaient signalées dans des secteurs éloignés d'environ 1 000 kilomètres l'un de l'autre (Kaniama et Ndola) et au moins une tentative de chasse air-air avait été faite en octobre 1961. Bien que certains de ces faits se soient produits après l'accident du SE-BDY, ils donnent des indications sur la capacité qu'avait le Dornier d'effectuer de telles opérations.

218. Parmi les informations sur les Dornier reçues en 2018/19, le responsable indépendant de l'Allemagne a fourni des renseignements détaillés sur la livraison de ces appareils. À la mi-1961, le Gouvernement ouest-allemand avait initialement réfuté les allégations selon lesquelles l'Allemagne avait livré des Dornier et affirmé que, par principe, l'Allemagne ne fournissait pas d'armes aux régions traversant des crises politiques et qu'elle respectait les résolutions sur le Congo adoptées par le Conseil de sécurité et l'Assemblée générale.

219. Cependant, le 29 septembre 1961, l'ambassade des États-Unis à Bonn a informé le Ministère ouest-allemand des affaires étrangères qu'un DO-28 armé avait été observé au Katanga, sans plus de détails. Par la suite, le responsable indépendant de l'Allemagne a communiqué à l'Éminente personnalité des informations nouvelles permettant d'établir qu'au début de l'année 1961 Jean Cassart avait passé commande de six DO-28, par l'intermédiaire de sa société, Mitraco (le représentant de Dornier au Congo). Un des avions avait été livré à l'acquéreur le 18 août 1961 à l'aérodrome de Dornier à Oberpfaffenhofen et, après contrôle des douanes et avec l'autorisation du Luftfahrtbundesamt (Office fédéral de l'aviation), il s'était rendu au Katanga en partant de l'aéroport international de Munich le 21 août 1961 et en faisant escale à Ajaccio en Corse. L'appareil était piloté par Heinrich Schäfer, ancien pilote d'essai de Dornier, accompagné de Jean Cassart. Il est arrivé au Katanga vers le 29 août 1961.

220. Les autres informations analysées ont permis d'établir que quatre autres Dornier DO-28, pilotés par des Belges, étaient arrivés au Katanga via Luanda après la mi-octobre 1961. Comme cette date est postérieure à celle de l'accident du SE-BDY, ces avions ne sont pas pris en compte aux fins de la présente analyse. Compte tenu d'un télégramme du 25 octobre 1961, adressé par l'Observateur permanent de la République fédérale d'Allemagne auprès de l'Organisation des Nations Unies à l'ONU, l'Organisation avait été informée de l'existence des Dornier, et l'Observateur permanent aurait conclu que « l'Allemagne était absolument en règle. »

221. Dans un rapport du 19 juillet 1961, le Consulat ouest-allemand à Luanda a informé l'Allemagne de l'Ouest de la présence à Luanda de 16 DO-27 (monomoteurs). Il s'agissait d'appareils équipés pour des fins militaires, armés de lance-roquettes et déployés par l'armée portugaise pour combattre les rebelles du nord de l'Angola, des agriculteurs allemands de la région ayant été témoins de certaines de ces attaques. Un rapport daté du 29 août 1961 fait état d'une opération militaire portugaise menée dans la « Serra de Canda », près de la frontière entre l'Angola et le Congo, au cours de laquelle plusieurs DO-27 munis de lance-roquettes ont été utilisés pour couvrir une opération aérienne le 25 août 1961.

222. Dans un câble du 10 juillet 1961 adressé à l'Observateur permanent de l'Allemagne de l'Ouest à New York, le Ministère ouest-allemand des affaires étrangères indiquait que six Dornier DO-27 avaient été livrés à la Belgique. L'équipement des appareils était exclusivement civil mais on ne pouvait pas « exclure la possibilité que certains des Dornier ... livrés à des pays tiers aient pu être ensuite transférés au Katanga et armés d'équipement militaire ». Cependant, le responsable indépendant de l'Allemagne n'a pas trouvé d'information étayant cette hypothèse dans les dossiers qu'il a consultés.

223. Le responsable indépendant de la Belgique a à nouveau fait remarquer que l'Avikat possédait des DO-28 mais qu'on ne savait pas exactement combien elle en avait achetés ni quand ils avaient été livrés au Katanga. Dans un document de la Sûreté de l'État daté d'octobre 1961, il est indiqué qu'un DO-28 pourrait avoir été envoyé d'Allemagne à Brazzaville, puis à Kolwezi, avant septembre 1961. Par la suite, un deuxième avion du même type pourrait avoir été envoyé directement d'Allemagne au Katanga, à une date inconnue. Dans un autre document de la fin octobre 1961, il est fait état d'une « livraison » récente de quatre Dornier par l'Allemagne au Katanga, portant le nombre des DO-28 à six. Il est également noté dans les archives belges que les DO-27 et DO-28 pouvaient être modifiés et utilisés comme avions de combat.

224. J'ai demandé au responsable indépendant du Portugal de me communiquer tout renseignement disponible sur l'utilisation faite par le Dornier de l'Avikat de l'espace aérien angolais entre août et octobre 1961. Il m'a répondu que les archives historiques de l'armée de l'air ne contenaient aucune mention de l'avion ou des pilotes visés dans ma requête.

225. Gülstorff a communiqué en 2018/19 des informations nouvelles faisant suite aux informations qu'il avait déjà transmises en 2015 et 2017. Elles concordaient largement avec les informations confirmées par le responsable indépendant de l'Allemagne. Il a cependant ajouté qu'outre le DO-28 arrivé en août (immatriculé 3016) et les quatre arrivés vers le 16 octobre 1961 (immatriculés 3017 à 3020), un autre DO-28 avait été démonté, expédié en Angola portugais, puis transporté à Kolwezi, où il avait été réassemblé par un technicien de la société. Toutefois, comme il est également arrivé après l'accident du SE-BDY, il n'est pas pris en compte aux fins de la présente analyse.

226. Gülstorff a également indiqué que des DO-27 avaient été utilisés à des fins militaires en 1961, notamment en Angola, et que, dans un câble daté du 24 novembre 1961, le Ministère ouest-allemand des affaires étrangères avait informé Dornier qu'un DO-28 avait attaqué l'ONUC et les contingents congolais au Katanga. Quant aux capacités opérationnelles, Gülstorff, se basant sur des renseignements du Ministère bavarois de l'économie et des transports datant du 10 novembre 1961 et sur la correspondance du personnel de la Dornier Aerospace Foundation datant de juin 2018, a indiqué que la vitesse maximum du DO-28 était d'environ 328 kilomètres à l'heure, que sa vitesse de croisière était d'environ 250 kilomètres à l'heure et que sa vitesse de vol la plus lente était d'environ 65 kilomètres à l'heure. Il a ajouté que, selon les

mêmes sources, le DO-28 avait une manœuvrabilité excellente et que, comme c'était un avion à décollage et atterrissage court, il avait la capacité de décoller ou d'atterrir sur des pistes de moins de 300 mètres. Il a précisé que le premier DO-28 (3016) était équipé d'un radiocompas Lear ADF 14-d-1, qui pouvait l'aider à voler de nuit, ainsi que d'un instrument radio Narco Marc V HF et de l'émetteur-récepteur Sunair 5-T-R HF qui était spécialement conçu pour les communications longue distance.

227. Après l'établissement du rapport du responsable indépendant de l'Allemagne, j'ai reçu des informations supplémentaires de Gülstorff à propos d'activités concernant le Dornier menées par des agents des services secrets allemands en collaboration avec la CIA. Cette dernière a adressé à la Direction des plans un rapport marqué « secret » daté du 28 juillet 1961, intitulé « Évaluation de l'aéronef Dornier ». On y lit ce qui suit : « aux fins de certaines missions, le meilleur appareil à utiliser est un aéronef léger de type ADAC (avion à décollage et atterrissage court). À ce jour, ces missions ont été exécutées au moyen d'un [avion] Helio Courier ... 2. L'Agence demande qu'une équipe de pilotes et ingénieurs de l'armée de l'air évalue les modèles pertinents de Dornier fabriqués en Allemagne à des fins de comparaison, [notamment] le Do. 27, le Do. 27T à turbopropulseur et le Do. 28 ». Compte tenu d'autres éléments relatifs aux opérations aériennes menées par la CIA au Congo en 1961 (voir ci-dessous), il faudrait déterminer si, parmi les Dornier que la CIA recherchait, certains avaient été utilisés contre l'ONU au Congo.

228. Gülstorff a fourni un document daté du 20 octobre 1961 et récemment déclassifié par la CIA, intitulé « Rapport sur le contact de Caravel ». On y lit ce qui suit : « Avions Dornier destinés au Katanga : on a expliqué le risque que l'Allemagne soit mise sur la sellette en raison de la transaction et récapitulé les événements. Caravel a été informé du nom du marchand d'armes belge Jean Cassart et de celui de l'intermédiaire présumé, Freddy Loeb (domicilié à Kitwe, Rhodésie) afin qu'il puisse faire des vérifications auprès d'INTERPOL, qui pourraient à leur tour entraîner des enquêtes plus approfondies. Caravel compte obtenir la version de Dornier car "il se trouve que nous avons un agent chez Dornier". » Le fait que la CIA connaissait les identités de Cassart, qui fournissait des avions à l'Avikat, et de Loeb, qui assurait la liaison avec les services de renseignement britanniques, l'UMHK et les hauts responsables katangais (entre autres), et le fait qu'elle avait un agent lié à Dornier méritent d'être étudiés plus avant (ce point est élaboré ci-après).

229. Dans sa déclaration, Rosez a dit se souvenir que, le premier week-end de septembre 1961, il devait se rendre à une réunion de préparation de la rentrée scolaire. Vers le premier samedi de septembre 1961, il se trouvait à Kipushi où il visitait une ferme et son petit lac. Ceux-ci appartenaient à un ami qui avait un petit avion monomoteur. Il a vu un Dornier DO-28, immatriculé 3016, dont il a trouvé les portes étonnamment grandes. Son ami et lui-même se sont entretenus avec des mercenaires francophones dont l'accent différait du leur (par la suite, il s'est dit qu'ils étaient peut-être français et non belges). Les mercenaires leur ont dit que d'autres avions allaient être livrés et demandé qu'une aire soit laissée libre à cet effet sur la piste qui était très petite. Rosez a précisé qu'il avait personnellement vu un système de bombe sur le Dornier DO-28 qui était arrivé en août 1961.

230. Comme on l'a noté plus haut, les journaux de vol de Van Risseghem et Bracco font mention de vols de DO-28. De même, il y est indiqué que le DO-28 utilisait des terrains d'aviation au Katanga, en Rhodésie du Nord, en Angola et en République du Congo (ce point est examiné plus en détails ci-après). De plus, il y a, dans de nouveaux éléments provenant des archives de l'ONUC qui m'ont été communiqués, un rapport daté du 14 décembre 1961 adressé par l'attaché de l'air de l'armée de l'air américaine à l'Ambassadeur des États-Unis Gullion, dans lequel il est indiqué que lorsque Matlick s'est rendu à Ndola, le 13 décembre 1961, on lui a présenté un pilote

de « l'opposition » qui opérait le Dornier DO-28 et dont il a retenu qu'il avait été enregistré sur des formulaires de l'aéroport en tant que « Wicksteed (ou Wickstead), nationalité britannique ». Le pilote avait laissé le DO-28 stationné à Ndola avant de faire « un court trajet au Katanga pour récupérer ses bombes » puis bombarder de nuit des cibles de l'ONUC à Élisabethville.

231. Les informations nouvelles sur les Dornier reçues en 2018/19 viennent étoffer les informations recueillies les années précédentes. De nombreuses sources confirment qu'au moins un DO-28 était présent en septembre 1961 et qu'il opérait sur une aire géographique étendue. De même, il est fait état d'un DO-28 modifié et armé qui opérait la nuit et menait des attaques air-air. Ici aussi, l'analyse permet seulement d'établir qu'il est possible qu'un Dornier ait menacé ou attaqué le SE-BDY mais elle ne suffit pas à étayer l'hypothèse selon laquelle l'attaque contre le SE-BDY aurait été effectivement menée par un Dornier. Compte tenu de ce qui précède, j'attribue une valeur probante modérée aux informations relatives à la présence et aux opérations du Dornier au Katanga en septembre 1961.

**c) Aéronef : autres modèles**

232. Le Groupe d'experts indépendants et l'Éminente personnalité ont examiné la question de savoir si d'autres types d'avion auraient pu être impliqués dans une attaque contre le SE-BDY. On trouvera ci-après une analyse de ce point sur la base des nouvelles informations reçues en 2018/19.

233. Le responsable indépendant du Canada a communiqué des notes provenant d'un rapport daté du 16 octobre 1961 adressé par la Mission permanente du Canada au Siège de l'ONU à New York, dans lesquelles il est indiqué qu'un Dove de l'Avikat a été vu à Ndola le 23 septembre 1961 et que, d'après des observations et des conversations entendues incidemment, il venait d'Afrique du Sud et se dirigeait vers Kolwezi (Katanga) et transportait trois mercenaires qui avaient été expulsés du Katanga. Lorsqu'elles avaient été interrogées à ce sujet, les autorités rhodésiennes avaient manifestement donné de faux renseignements sur les passagers. Dans cette correspondance, il est également fait état de signalements émanant de l'ONU selon lesquels le mercenaire Huyghe se trouvait à Ndola à ce moment et un second Dove de l'Avikat transportant le mercenaire Capitaine Browne (dont le nom était apparemment orthographié « Brown ») avait tenté d'entrer au Katanga mais avait été arrêté par les autorités britanniques.

234. Dans sa déclaration, Rosez a dit avoir vu de nombreux avions au sol ou en vol à divers endroits (voir plus bas) du Katanga en 1960 et 1961. Ces avions avaient librement accès aux aéroports et aux pistes, hormis lors des très brèves périodes de troubles. Il a dit avoir personnellement vu les avions de l'Avikat ci-après au Katanga en 1960 et 1961 : plusieurs DC-3 Dakota ; des C-47 en vol (il n'en a plus vus après décembre 1961) ; un Fouga Magister ; quatre De Havilland Dove ; un Dornier DO-28 ; des avions T-6 Texan et Harvard (utilisés dans le nord) ; un hélicoptère Alouette, des Sikorsky S-55 et S-58, un Piper, un Cessna et au moins deux hélicoptères Beechcraft.

235. Rosez a déclaré avoir vu un Dove modifié et armé d'un lance-bombes en octobre 1961 quand il s'est rendu à Kolwezi pour suivre un entraînement de parachutisme avec Bob Denard. L'exercice a été annulé parce que Denard s'était blessé à la jambe et ne pouvait plus rejoindre Rosez et ses collègues. Ils ont toutefois eu l'occasion de voir différents appareils. Le lance-bombes ressemblait à un boîtier métallique capable de loger trois bombes et il était monté sur le ventre du Dove et muni d'une trappe et d'un levier. Dans un des Dove, ils ont pu observer des caisses en bois contenant au moins une douzaine de bombes de 12,5 kilogrammes. Un autre Dove était équipé d'une mitrailleuse Browning .50 montée sur la porte latérale. Il est à noter que

certaines informations fournies par Rosez à cet égard se recoupent avec les informations fournies par Puren et Virving qui avaient déjà été analysées par la Commission Hammarskjöld et le Groupe d'experts.

236. Rosez a également déclaré qu'il avait personnellement vu la fabrication des bombes destinées aux aéronefs de l'Avikat et qu'il avait aussi participé à leur fabrication. Les locaux de la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK) où travaillait son père étaient attenants à l'usine de l'Union minière du Haut Katanga (UMHK) à Élisabethville. Comme nombre des amis de son père travaillaient à l'UMHK, il se rendait fréquemment dans les locaux des deux entreprises. Rosez n'avait que 16 ans en 1961 mais, en raison de la pénurie de main d'œuvre, il a aidé à fabriquer des bombes à l'usine de l'UMHK, avenue de Kato, de mai à août 1961. Son ami, Cornelis van Dijk, lui a montré comment fabriquer les bombes et, en quelques heures, il avait appris la technique et savait faire des filetages intérieurs et extérieurs et découper des tuyaux métalliques (qui pouvaient avoir été de vieux panneaux de signalisation ou lampadaires). Les tuyaux étaient coupés à une certaine longueur, des plaques étaient découpées puis soudées pour former des queues et les pièces étaient ensuite assemblées par des boulons. Ces bombes fonctionnaient avec des allumeurs à fusible belges de l'armée belge qui étaient disponibles en grande quantités à la « base terrestre » de la Gendarmerie katangaise, sise avenue Industriel. Il y avait également de grandes quantités de munitions de différents types dans ces locaux.

237. Rosez a déclaré que les bombes étaient destinées à l'Avikat, dont une série de bombes de 25 kilogrammes, certaines conçues pour le Fouga Magister et certaines pour le T-6 Texan. Il y avait également des bombes de 50 kilogrammes fabriquées à Kolwezi qui étaient destinées au T-6 Texan (Rosez n'a pas participé à leur fabrication) et des bombes de 12,5 kilogrammes destinées au De Havilland Dove. Rosez a précisé qu'il avait vu la fabrication d'autres armes à la même usine de l'UMHK, notamment le forage des canons des mitrailleuses des Fouga de 7,5 mm à 7,62 mm, taille standard de munition. S'il est vrai que les canons étaient forés alors il est possible que les balles tirées par ces armes n'aient pas été marquées de rayures. Ce point n'a pas été vérifié.

238. Rosez a dit aussi que tout le monde, lui compris, savait qu'un Belge nommé (Colonel) Jean Cassart avait organisé la livraison de nombre des aéronefs de l'Avikat. Il avait une très grande salle d'assemblage dans le « quartier industriel » d'Élisabethville, à l'arrière de la base terrestre. Plusieurs T-6 Texans y ont été assemblés avant août 1961. Le Colonel Cassart y avait ménagé un espace pour les travaux à effectuer sur les aéronefs. Il achetait des avions d'occasion en Belgique et les vendait au Katanga. Rosez a déclaré avoir personnellement rencontré Cassart plus d'une fois chez le Général Muke mais n'a pas assisté à leurs réunions dans la grande salle de conférence située à l'étage du bas.

239. Comme indiqué plus haut, les extraits du journal de vol de Van Risseghem faisaient mention de vols de nuit à bord du DC-3 et du Dove. On y lit « atterrissage nocturne 5 » du DC-3 le 22 juin 1961, avec le copilote « V Gee », et « atterrissage nocturne 5 » du Dove le 27 juillet 1961, avec le copilote Verloo.

240. Les dossiers récemment publiés en 2017 et 2018 en application du *President John F. Kennedy Assassination Records Collection Act (1992)* (loi sur la collection de dossiers relatifs à l'assassinat du Président John F. Kennedy) contiennent également des renseignements sur l'armée de l'air katangaise. Ces documents n'ont pas été communiqués par le responsable indépendant des États-Unis, mais par Williams. Ils sont examinés en détail ci-après. Selon certains éléments, dans un rapport adressé à Washington en novembre 1961, il est indiqué que le Fouga était basé à Kolwezi et qu'outre le Fouga, « le gros de la flotte de la KAT [Avikat] comptait probablement 5 Dornier 28, 2 ou 3 Dove et peut-être aussi un C-47. »

241. Comme dans le cas des avions Fouga et Dornier examinés plus haut, les informations nouvelles reçues en 2018/19 au sujet des autres modèles d'avion viennent étoffer les informations des années précédentes. Selon de nombreuses sources, les appareils étaient équipés d'armes et menaient des offensives sur un vaste secteur, y compris la nuit. Cette analyse n'étaye pas en elle-même une hypothèse particulière selon laquelle tel ou tel modèle d'avion aurait été utilisé pour attaquer le SE-BDY, mais confère une probabilité plus forte à pareille hypothèse. Compte tenu de ce qui précède, j'attribue une valeur probante modérée aux informations relatives à la présence et aux opérations d'avions d'autres modèles au Katanga en septembre 1961.

#### d) Aérodrômes

242. Sur la base des informations analysées en 2017, il était conclu dans le rapport de 2017 qu'il y avait probablement beaucoup plus d'aérodrômes au Katanga à l'époque considérée qu'on ne le pensait initialement et que les forces katangaises avaient la liberté de franchir les frontières rhodésiennes et d'utiliser les aérodrômes du Katanga. Ces informations comprenaient des éléments de correspondance des États-Unis indiquant que la Rhodésie du Nord avait autorisé les avions katangais à utiliser l'aérodrôme de Ndola, ainsi qu'un communiqué de presse de l'ONU daté de décembre 1961, faisant état d'un Dornier katangais utilisant l'aéroport de Ndola pour mener des bombardements aériens contre l'ONU à l'aéroport d'Élisabethville, situé à environ 250 kilomètres de distance.

243. En 2017, j'ai examiné quels aérodrômes munis de pistes de plus de 750 mètres pouvaient s'avérer pertinents mais je note que, dans les informations recueillies en 2018/19, il est indiqué que le DO-28 pouvait utiliser des terrains d'aviation plus petits. Selon l'opinion d'experts, le Fouga nécessitait une piste à revêtement dur (asphalte ou béton) pour décoller ou atterrir, car tout objet extérieur éventuellement projeté d'une piste d'herbe ou de gravier risquait de l'endommager. Cependant, j'ai également constaté qu'il existait des éléments, y compris le témoignage de Delin, attestant que le Fouga pouvait aussi décoller ou atterrir sur des surfaces non dures. Delin avait déclaré à la Commission d'enquête rhodésienne que le Fouga pouvait décoller d'un bon nombre d'aérodrômes et qu'au moins une fois il en avait fait « décoller un de Kolwezi et avait atterri sur une piste en terre et que, pour décoller, il fallait mettre de l'eau et le lancer sur la piste ». S'agissant des vols de nuit, il a été établi lors des premières enquêtes que, de façon ponctuelle, du kérosène et du sable avaient été utilisés pour faire des balises lumineuses. Une carte des aérodrômes éventuellement pertinents du secteur figure dans l'annexe du rapport de 2017.

244. De nouvelles informations concernant les terrains d'aviation ont été recueillies en 2018/19. Le responsable indépendant de la Suède a communiqué une lettre datée d'avril 1993 adressée par Rösiö au Ministère des affaires étrangères (la lettre étant ultérieure à la remise de son rapport) rendant compte des principales conclusions de ses entretiens en Belgique. Il indiquait que l'aéroport de Kipushi avait été utilisé par un DO-28 pour attaquer les forces de l'ONUC, y compris la nuit. Cela s'était produit au moins à partir d'octobre 1961, voire plus tôt. Parmi les autres conclusions, il était établi que Delin n'était pas le pilote et que « Beukels » pouvait avoir été un certain « Beuken » de la Société anonyme belge de constructions aéronautiques.

245. Comme l'a fait remarquer Picard, un ancien soldat rhodésien a également fait mention écrite de vols de nuit effectués par le Dornier. Dans l'ouvrage d'Alexandre Binda intitulé *The Saints: the Rhodesian Light Infantry*, un commandant de l'infanterie légère rhodésienne (commando A, 1<sup>er</sup> Bataillon) en 1960/61 qui était affecté à la frontière entre le Congo et la Rhodésie du Nord a déclaré : « Nous avons également constaté que l'aérodrôme à piste courte de Kipushi était à cheval sur la

frontière. Nous le contrôlions pour la plus grande partie de jour, mais la nuit, il était souvent utilisé par des mercenaires pilotant un Dornier ADAC (avion à décollage et atterrissage court) qui ressemblait à un modèle agrandi du de Havilland Twin Otter. Il transportait des munitions et des armes, et parfois des personnes, pour les forces katangaises et il évacuait les victimes faites parmi les mercenaires... Nous avons signalé les activités clandestines menées à l'aérodrome mais on nous a donné l'instruction de ne pas intervenir et nous y avons donc obéi. »

246. Rosez a confirmé dans sa déclaration qu'il savait qu'au début de l'année 1961 la principale base aérienne de l'Avikat était située à Luano mais il a vu que les aérodromes de Kolwezi, Jadotville, Kisenge, Dilolo, Kipushi, Ndola et Kitwe étaient également utilisés. Quant aux vols de nuit du Fouga vers août 1961, il a entendu dire qu'il décollait et atterrissait à l'aérodrome « KM30 », dont la piste d'environ 1,5 kilomètre de long était en terre battue rouge.

247. Les extraits des journaux de vol susmentionnés de Van Risseghem de juin à septembre 1961 indiquent que les appareils de l'Avikat utilisaient des aérodromes au Katanga, en Rhodésie du Nord, en Angola et en République du Congo. En septembre, le Dornier DO-28 a utilisé plusieurs aérodromes pour décoller ou atterrir, notamment les suivants : Brazzaville, Vila Herique (probablement une orthographe incorrecte de Vila Henrique en Angola), Kolwezi, Kipushi, Ndola, Jadotville, Kamina et Kongolo.

248. Il y avait, dans les informations communiquées par Gülstorff, un compte rendu daté du 21 octobre 1961 d'une réunion entre représentants de l'Ambassade ouest-allemande à Washington et du Département d'État des États-Unis, dans lequel il est fait mention d'un DO-28 basé à Kipushi.

249. Comme cela a été fait dans le rapport de 2017, j'attribue une valeur probante modérée à l'information nouvelle selon laquelle les forces katangaises pouvaient avoir utilisé davantage d'aérodromes au Katanga, en Rhodésie du Nord et ailleurs qu'on ne le pensait initialement.

## 6. Présence militaire rhodésienne

250. Les informations nouvelles reçues au sujet de la présence des forces militaires rhodésiennes au Katanga la nuit du 17 au 18 septembre 1961 mettent en relief l'utilisation des aérodromes rhodésiens selon une perspective qui n'avait pas été prise en compte dans les premières enquêtes.

251. Le responsable indépendant du Zimbabwe a communiqué des éléments confirmant que des contingents nord-rhodésien étaient stationnés et préparés au combat à la frontière katangaise et parfois sur le territoire katangais. Il y a, parmi ces éléments, des rapports militaires de juin 1961 et une instruction opérationnelle nord-rhodésienne du 8 octobre 1961. Un rapport de l'armée de l'air royale rhodésienne daté du 18 septembre 1961 expose les motifs de la militarisation, expliquant notamment que la protection des aérodromes vulnérables comme celui de Ndola vise à « envoyer le message sans ambiguïté que la Fédération est prête à se battre si son espace aérien est violé » et que tout intrus serait « immédiatement attaqué par l'armée de l'air royale rhodésienne ». Un rapport de services de renseignement du 18 octobre 1961 confirme également que les Nord-Rhodésiens savaient que « des aéronefs de l'armée de l'air katangaise continuaient d'utiliser l'aérodrome de Kipushi, [notamment] un Dornier 28, un hélicoptère et un Piper Caribbean ».

252. Dans les éléments issus des archives de l'ONU qui m'ont été communiqués, il y a un câble daté du 27 septembre 1961 adressé par l'ONUC à Elisabethville (Conor Cruise O'Brien) à l'ONUC à Léopoldville (Sture Linner), transmettant des informations reçues le 23 septembre 1961 d'un Africain rhodésien concernant la présence des forces rhodésiennes au Katanga. L'auteur indique que, lors d'un

déplacement de Kipushi en Rhodésie du Nord le 14 septembre 1961, il a croisé d'importants contingents rhodésiens (équipés de toute sorte de matériel, d'environ 20 véhicules blindés et comptant plus de 150 soldats rhodésiens blancs) qui campaient du côté katangais de la frontière. Le lendemain, il a vu certains de ces soldats en tenue civile se mêler aux civils africains. En parlant avec un des soldats, il a appris que les soldats rhodésiens blancs « avaient reçu l'instruction de ne pas se battre de jour car c'était la nuit qu'ils pouvaient exploiter pleinement les contingents de rhodésiens blancs équipés de toutes les armes lourdes et des véhicules blindés ». Dans ses commentaires sur ce récit, O'Brien fait notamment remarquer que l'ONUC avait d'autres informations selon lesquelles la Gendarmerie katangaise « recevait du matériel et des techniciens venus de Rhodésie et d'Afrique du Sud ».

253. Il ressort des informations analysées en 2018/19 que le SE-BDY se dirigeait vers un secteur fortement militarisé, dans lequel le conflit était actif ou en cours de préparation des deux côtés de la frontière entre le Congo et la Rhodésie du Nord. De même, il est clair que les documents nord-rhodésiens, qui sont aujourd'hui dispersés entre divers lieux, notamment le Zimbabwe, la Zambie, le Royaume-Uni et l'Afrique du Sud, demeurent des sources qui n'ont probablement pas encore été examinées de façon exhaustive et pourraient contenir de nouvelles informations pertinentes.

## 7. Attaque terrestre

254. Les éléments reçus en 2018/19 contiennent des informations historiques selon lesquelles des forces terrestres auraient directement attaqué le SE-BDY ou essayé d'atteindre l'épave (et les survivants éventuels) immédiatement après l'accident.

255. La Commission de 1961 a brièvement examiné la possibilité « d'une distraction momentanée du pilote lors d'une attaque, ou d'un simulacre d'attaque, des airs ou du sol » et il est rappelé, dans le rapport de 2017, que la possibilité d'une « attaque air-air ou sol-air ou d'une autre menace extérieure » figurait parmi les quatre grandes questions examinées par le Groupe d'experts indépendants. La plupart des informations nouvelles examinées depuis concernaient la possibilité d'une attaque air-air et le rapport de 2017 concluait notamment qu'il était « presque certain que Dag Hammarskjöld et les personnes qui l'accompagnaient n'avaient pas été assassinés après avoir atterri ». Toutefois, la possibilité d'une attaque sol-air pendant le vol du SE-BDY n'a pas été élucidée et, selon des allégations persistantes, des militaires au sol auraient pu tenter d'atteindre l'épave avant qu'elle ne soit découverte. Peu d'informations nouvelles sur ce point ont été reçues en 2018/19 (voir ci-après).

256. Certaines informations nouvelles ont trait au récit de Wren Mast-Ingle. On rappellera que Mast-Ingle a dit à Williams que lorsqu'il travaillait pour une société minière de la Copperbelt, il s'était rendu de Luanshya à Bancroft en septembre 1961 et avait entendu un avion s'écraser lors de ce voyage. Il a déclaré qu'une fois arrivé à l'épave, il a vu un fuselage criblé d'une rangée de trous. Quelques minutes plus tard, des véhicules sont arrivés et il se souvient qu'il s'agissait de Jeeps ou de Land Rovers d'une couleur plus claire que le noir, et un groupe de six à huit hommes blancs armés en uniforme de combat lui a ordonné de quitter les lieux. Le Groupe d'experts indépendants a relevé que six des nouveaux témoins avaient dit s'être rendus sur le site de l'accident aux premières heures le 18 septembre (Chimema, Custon Chipoya, Lumiya Chipoya, Mast-Ingle, Mwebe et Mwansa) et déclaré qu'ils y avaient vu des policiers, des soldats ou les deux. Les témoins Mpinganjira et Chisanga ont aussi dit avoir vu deux Land Rovers se diriger à vive allure vers le site de l'accident quelques heures après les faits. Le Groupe d'experts a attribué une valeur probante faible au récit de Mast-Ingle, en particulier à la mesure dans laquelle il avait contribué à établir que des parties de l'aéronef avaient été « criblées de balles ».

257. Picard a rapporté que, lors de nouveaux entretiens avec Mast-Ingle en 2018, celui-ci avait décrit de façon plus étoffée l'apparence des uniformes de combat portés par les hommes qu'il avait vus, précisant qu'ils « étaient différents » et qu'ils « ressemblaient plus à des tenues de camouflage qu'à de simples uniformes vert kaki » et qu'ils avaient « d'étranges casquettes à rabat ». Selon Picard, qui a mené des recherches à cet égard, les contingents et les régiments de parachutistes français déployés en Algérie avaient des chapeaux de brousse camouflés à rabat qui se portaient avec une tenue appelée « léopard » et une casquette « Bigeard ». Il est d'avis que ceux qui avaient laissé des tenues de combat à Ndola pourraient avoir été des mercenaires français ayant combattu en Algérie et agissant sous les ordres de Faulques au Katanga.

258. Dans sa déclaration, Rosez a également dit avoir entendu que des tenues de combat singulières se trouvaient à Ndola. Il a raconté qu'au début de l'année 1962, son ami l'inspecteur de police, David Robert Steel, de la police Ndola, lui avait montré des tenues de combat qui avaient été laissées par un groupe de mercenaires au commissariat de Ndola en septembre 1961 et que la police avait conservées comme « souvenirs ». Rosez a ajouté que les tenues de combat qu'il avait vues à cette occasion ressemblaient à celles de la légion étrangère française en Indochine en 1950.

259. Dans des informations reçues en 2018/19, les deux sources susmentionnées ont déclaré indépendamment l'une de l'autre que des tenues de combat particulières avaient été vues à Ndola et aux alentours après l'accident. Mast-Ingle a confirmé son premier récit concernant des hommes armés en tenue de combat présents sur le site de l'accident avant sa découverte officielle. À l'heure actuelle, cette information n'a pas été vérifiée mais pourrait être corrélée avec d'autres informations concernant l'hypothèse de l'attaque sol-air reçues à la fin de l'établissement du présent rapport (examinées ci-dessous).

## **B. Sabotage : Opération Céleste/South African Institute for Maritime Research**

260. Des informations importantes sur ce sujet reçues en 2018/19 viennent enrichir les éléments analysés par le Groupe d'experts (voir ci-dessous).

261. Des documents rendus publics à la fin des années 1990 pendant les travaux Commission Vérité et réconciliation d'Afrique du Sud faisaient état d'un complot visant à saboter le vol du SE-BDY. La Commission était saisie de documents faisant mention d'une bombe placée dans l'avion, activée peu avant son atterrissage et ayant provoqué l'accident. Il y était indiqué que, selon des documents portant l'entête d'une organisation obscure nommée « South African Institute for Maritime Research » (SAIMR), des agents de cet organisme avaient planifié et exécuté « l'Opération Céleste » dans l'objectif « d'éliminer » Hammarskjöld.

262. La Commission Hammarskjöld a examiné ces documents en 2013, après leur découverte par Christelle Terreblanche et les recherches menées par Williams. Elle a certes gardé des réserves quant à leur crédibilité mais jugé qu'ils pouvaient avoir une certaine valeur comme éléments de preuve secondaire de sabotage et devaient faire l'objet d'une analyse scientifique. L'évaluation de la valeur probante des documents du SAIMR n'a pas pu figurer dans les rapports de 2015 et de 2017 parce que l'Afrique du Sud n'a pas autorisé qu'ils soient consultés et n'a pas accordé son assistance aux fins des recherches. Malgré les questions soulevées par l'« Opération Céleste » et le SAIMR, j'ai fait observer en 2017 qu'il demeurerait indispensable de les examiner pour vérifier l'hypothèse de l'acte de sabotage ayant causé l'accident du SE-BDY.

263. En 2018/19, l'équipe de tournage du film *Cold Case Hammarskjöld* a communiqué des informations concernant les documents du SAIMR et organisé un entretien avec Alexander Jones, qui affirmait être un ancien soldat sud-africain et avoir été employé par le SAIMR comme paramilitaire. En 2019, l'équipe du film a facilité une rencontre pour que le responsable indépendant de la Suède puisse interroger Jones sur des questions touchant l'enquête sur la mort de Dag Hammarskjöld. Je note que d'autres questions sont soulevées dans le film *Cold Case Hammarskjöld* mais je ne les aborde pas car elles sortent du cadre de la présente investigation.

264. Pendant l'entretien, Jones a indiqué qu'il avait commencé son service militaire dans l'armée sud-africaine quand il avait 16 ou 17 ans et avait été formé dans les services de renseignement. Il considérait cette activité comme un honneur car il avait toujours voulu être militaire. À la fin de ses études secondaires en 1989 ou 1990, Jones a vu dans le journal *The Citizen* une annonce publiée par une organisation qui cherchait à recruter pour des opérations militaires. Comme il pensait qu'il n'y avait pas d'avenir dans les Forces de défense sud-africaines, il se disait que cette perspective pouvait présenter un intérêt financier. Lui et des amis ont répondu à l'annonce et ont été invités à une réunion dans le vieux Carlton Centre, qui était à l'époque un hôtel du centre de Johannesburg. Il a alors appris que l'organisation cherchant à recruter était le South African Institute for Maritime Research ou SAIMR. Il a observé qu'elle paraissait s'inscrire dans la tradition navale (observation qui s'est confirmée après son recrutement car le SAIMR utilisait comme base d'opérations une base navale satellite à Wemmer Pan (Johannesburg) liée à la marine sud-africaine).

265. Jones a déclaré que, lors de la réunion de recrutement à Johannesburg vers l'année 1990, deux personnes ont été présentées aux candidats : Keith Maxwell, qui paraissait avoir la fin de la quarantaine ou le début de la cinquantaine et a été présenté comme « le Commodore », et une personne plus jeune dont le nom n'a pas été révélé. Ils ont montré aux recrues potentielles des documents de « propagande », ou de marketing, concernant le SAIMR. Il s'agissait notamment de trois grandes photographies dont on a dit aux candidats qu'elles avaient été prises lors des opérations les plus glorieuses du SAIMR, en particulier l'assassinat d'une personne de haut rang. Aucun autre détail sur l'opération ou la victime n'a été donné à cette occasion. Jones a compris que les photographies étaient des supports de propagande pour expliquer l'idéologie du SAIMR aux candidats et leur faire comprendre qu'il s'agissait d'une organisation paramilitaire opérationnelle grâce à laquelle ils allaient être plongés au cœur de l'action et gagner de l'argent.

266. Lorsqu'il exhibait les clichés de l'opération, le Commodore Maxwell était visiblement empli de fierté et s'est clairement enorgueilli d'avoir participé à cet assassinat réussi d'un haut responsable. Il a précisé que l'opération avait eu lieu en 1960 au Congo, mais Jones n'en a pas compris davantage et n'a pas deviné l'identité de la victime. Sur l'un des clichés, on voyait trois hommes entourés d'arbres brûlés. Jones s'est fait la remarque que Maxwell devait avoir été très jeune à l'époque. Il a appris plus tard que le deuxième homme était le « Capitaine Cedars ». L'identité du troisième lui est demeurée inconnue. Le deuxième cliché représentait des arbres dans une forêt incendiée. Selon Jones, le troisième représentait clairement l'épave brûlée d'un avion écrasé, dans laquelle on pouvait distinguer une hélice. Il a dit n'avoir vu ces clichés qu'à cette seule occasion.

267. Jones a raconté avoir été recruté par le SAIMR après la réunion et avoir intégré une cellule opérationnelle appelée l'Unité Delta. Les cellules avaient différentes fonctions opérationnelles, notamment administration et finances, et leurs membres ne connaissaient pas l'identité des membres des autres cellules. En raison de sa formation aux renseignements, Jones est devenu lieutenant, c'est-à-dire un officier

subalterne de l'organisation. L'officier qui dirigeait l'Unité Delta était un Américain nommé Cedars, d'un âge comparable à celui de Maxwell, soit la fin de la quarantaine ou le début de la cinquantaine à l'époque.

268. Selon Jones, Maxwell portait un uniforme naval à épaulettes et une épée, à la mode britannique de l'ère de l'Amiral Nelson. Il a expliqué que l'organisation était pompeuse et vouait un culte fanatique aux traditions navales britanniques. Quant aux autres hauts gradés, il dit avoir rencontré une fois le « Flag Commodore Wagner », âgé de 70 ou 80 ans, dont le grade était supérieur à celui de Maxwell. Maxwell avait à l'époque le grade de Commodore (équivalent de contre-amiral) mais s'est mis à se faire appeler Flag Commodore (équivalent de vice-amiral) par la suite. Jones connaissait également un Pike du grade de Lieutenant Commander (équivalent de capitaine de corvette) et un Dagleish, parmi les officiers de haut rang. Il a en outre entendu parler d'un certain Malan, mais ne le connaissait que de nom.

269. Jones a dit n'avoir jamais su qui finançait le SAIMR mais s'être douté que le financement venait de l'extérieur car Maxwell n'avait jamais lui-même d'argent. Il se souvient qu'un ou deux étrangers assistaient à certaines grandes réunions, dont des Français et des Britanniques (à en juger par leur accent). Il ne savait pas si le SAIMR était affilié à d'autres gouvernements.

270. Les membres du SAIMR connaissaient le logo de l'organisation, qui utilisait le même dans toutes ses unités. Il apparaissait sur tous les documents et insignes du SAIMR. Jones pense que l'organisation n'a jamais changé de logo durant toute son existence.

271. Jones a dit avoir quitté le SAIMR en 1993 parce qu'il avait évolué sur le plan idéologique. Il a tenu à souligner qu'il n'était plus la même personne que lorsqu'il était entré au SAIMR et qu'il lui avait été particulièrement difficile de s'en ouvrir et de parler de l'organisation, ce qu'il avait fait au prix de grandes sacrifices pour lui-même et sa famille.

272. Jones a déclaré qu'il n'avait pas parlé de son expérience avec Williams ou avec des journalistes auparavant. Si cette affirmation est vraie, cela signifie que les déclarations faites à Williams par une source anonyme (qui disait avoir été membre du SAIMR et attribuait à l'organisation ou à Maxwell certaines caractéristiques de même ordre) sont corroborées par les déclarations de Jones. Les conclusions que je tire de l'entretien avec Jones sont exposées ci-après.

273. Il semble y avoir des liens entre le SAIMR et le Katanga. Par exemple, le mercenaire « Mad » Mike Hoare est mentionné dans des documents plus tardifs du SAIMR remontant aux années 1980. Selon certaines allégations, le SAIMR aurait également opéré au service des forces spéciales sud-africaines ou britanniques, ou avait des liens avec elles, et aurait eu des anciens soldats rhodésiens dans ses rangs.

274. Des informations nouvelles sur le SAIMR ont également été communiquées par l'équipe du film *Cold Case Hammarskjöld*, celle-ci ayant trouvé une version des mémoires de Maxwell qui n'avait pas encore été analysée. En 2015, le Groupe d'experts indépendants avait examiné une version dactylographiée fournie à Williams par le journaliste De Wet Potgieter, lui-même ayant reçu l'ouvrage directement de Maxwell. Ces mémoires, intitulés « Story of my life », commencent en 1964. Fait nouveau, en 2019, j'ai reçu de l'équipe du film *Cold Case Hammarskjöld* un extrait d'une version manuscrite de l'ouvrage, dans laquelle Hammarskjöld est directement mentionné, ce qui n'était pas le cas dans la version dactylographiée. L'équipe a obtenu cette version de la famille d'un ancien membre du SAIMR qui avait été assassiné. L'extrait, intitulé « Johannesburg 1961 », expose le complot visant à éliminer Hammarskjöld dans les termes résumés ci-après.

275. « Johannesburg 1961 » donne certaines informations historiques sur la situation au Katanga en 1961. L'objectif du voyage de Hammarskjöld au Katanga y est décrit comme étant à la fois d'organiser les pourparlers de paix entre le Congo et le Katanga et de négocier avec les dirigeants rhodésiens et sud-africains le renforcement éventuel des forces aériennes de l'ONU présentes dans la région. Les officiers supérieurs de l'Unité Delta du « Marine Institute of South Africa » sont réunis, et le « Commodore par intérim Wagman » déclare qu'il faut « éliminer » les trois personnalités clefs que sont Hammarskjöld, Conor Cruise O'Brien et Sean McKeown, en évitant de « répéter l'affaire Lumumba ». Wagman annonce aux officiers qu'entre « la mi-septembre et la fin septembre », leurs forces allaient mener une contre-attaque contre l'opération Rumpunch (de l'ONUC) pendant que Hammarskjöld serait au Congo et que, dans le même temps, « Congo Red » « s'occuperait des trois » personnalités. Une nouvelle scène est ensuite décrite, dans laquelle un homme est recruté pour poser une bombe sur le Transair DC-6. L'homme perce des trous et installe des contacts électriques sur le bord de la trappe du train d'atterrissage puis introduit d'autres vis dans le train d'atterrissage même pour y fixer des sangles en caoutchouc maintenant des explosifs, des piles et des détonateurs. Les fils sont bloqués avec du mastic et vissés sur les contacts électriques. Le technicien observe ensuite le décollage de l'avion, mais le dispositif ne se déclenche pas et l'avion reste indemne.

276. Dans la scène suivante, des officiers sont réunis et discutent de l'échec du sabotage. Wagman s'inquiète du risque que la bombe n'explose plus tard pendant que l'avion transporte des civils. S'adressant aux officiers, il clôt la réunion en disant : « Messieurs, il est 2 heures et demi, rentrez chez vous et essayez de dormir. Nous ferons un autre plan demain matin, ou plus exactement plus tard dans la matinée. » À cet instant, quelqu'un donne à Wagman un message inscrit sur un morceau de papier, disant que l'appareil a détoné à l'approche de Ndola et que « la mission de Congo Red est accomplie. » Rien n'indique que le « technicien » qui a installé la bombe était le membre du SAIMR appelé Congo Red. Au contraire, le technicien dont il était question plus haut avait reçu une certaine somme pour exécuter la tâche. En conséquence, le texte ne permet pas de comprendre comment « la mission de Congo Red [a été] accomplie ».

277. Les documents du SAIMR analysés par Williams contiennent quelques incohérences internes. Par exemple, dans la correspondance datée du « 12 juillet 1960 », on lit ce qui suit : « nous savons de source sûre que l'ONU va essayer d'avoir la mainmise sur la province » du Katanga et les autorités katangaises « ont accepté de mettre plusieurs avions à réaction privés à votre disposition, dont deux "Fouga" militaires ». Or la date du 12 juillet 1960 est antérieure de plus de six mois à la date à laquelle les Fouga ont été livrés au Katanga. Dans un autre document daté du 15 juillet 1961, il est indiqué que la sécession est survenue le 11 juillet 1960 et que les agents du SAIMR devaient se tenir prêts à combattre à la fois les forces des Baluba et celles de l'ONUC.

278. Les documents de « l'Opération Céleste » analysés par Williams ont des similarités avec les documents relatifs à des opérations du SAIMR plus tardives, dont ceux qui concernent « l'Opération Anvil », une tentative de coup d'État menée aux Seychelles en 1981, dans laquelle Maxwell et Dalgleish, ainsi que Jerry Puren et Mike Hoare (anciens mercenaires présents au Congo en 1961) et d'autres auraient été impliqués. Les documents portent le même en-tête et les mêmes noms d'unité et de membres du personnel reviennent régulièrement, y compris « Congo Red ». Il ressort des dossiers de la Commission Vérité et réconciliation que la Commission elle-même semblait convaincue que le SAIMR avait bel et bien existé, au moins dans les années 1990.

279. Dans le film *Cold Case Hammar skjöld*, plusieurs sources affirment que certains des documents de « l'Opération Céleste » sont écrits de la main de Maxwell. D'après une analyse de non-spécialiste, l'écriture ressemble à celle des mémoires manuscrits qui m'ont été transmis par l'équipe du film. Si les documents de « l'Opération Céleste » ont bien été écrits de la main de Maxwell et s'ils ont effectivement été établis en 1961 (sans préjuger de leur véracité), alors Maxwell doit avoir été en lien avec le SAIMR en 1961 et ne pouvait donc, selon les estimations, pas être âgé de plus de 20 ans à l'époque. Une autre possibilité à envisager, si l'écriture est bien celle de Maxwell, est qu'il ait établi de faux documents de sa propre main, pour fabriquer ainsi une image de sa propre expérience de mercenaire et des opérations du SAIMR, à des fins éventuelles de « propagande » ou de marketing.

280. Selon un article de la British Broadcasting Corporation daté du 20 août 1998, le Ministère des affaires étrangères et du Commonwealth du Royaume-Uni a déclaré, en réponse aux allégations de participation de Britanniques aux activités du SAIMR, que « les agents des services de renseignement britanniques ne s'amuse pas à dégommer les gens. Pendant la guerre froide, les Soviétiques pratiquaient la désinformation de façon assez systématique et pourraient avoir mis [les lettres] en circulation. » Selon Williams, la CIA a également nié toute implication le même jour. On ignore toutefois si les pays concernés par les documents en question ont mené des enquêtes internes sur le SAIMR, Keith Maxwell ou, plus largement, le complot de sabotage du vol du SE-BDY. Il serait pertinent que les recherches menées au Royaume-Uni et aux États-Unis portent également sur Maxwell, sur le SAIMR et sur les résultats de toute enquête interne menée après que les allégations ont été divulguées en 1998.

281. Les nouvelles informations reçues en 2018/19 concernant le SAIMR ont un poids certain. J'ai lu la transcription de l'entretien mené en 2019 entre Jones et le responsable indépendant de la Suède et j'ai reçu l'évaluation que ce dernier en a faite. Je n'ai pas été en mesure de vérifier tous les aspects des déclarations de Jones, mais les informations qu'il a fournies sont détaillées et paraissent assez cohérentes pour qu'il semble raisonnable, compte tenu des éléments dont on dispose actuellement, de croire que l'organisation appelée SAIMR a bel et bien existé dans les années 80 et 90. Comme je n'ai pas vu les photographies que Jones affirme qu'on lui a montrées et comme il ne les a vues qu'une seule fois il y a trente ans et n'a donc pu les décrire qu'avec peu de détails, je ne suis pas en mesure d'évaluer leur valeur probante. En ce qui concerne la version manuscrite des mémoires de Maxwell, je ne suis pas non plus en mesure de vérifier la véracité de leur contenu. Cela dit, vu leur teneur, leur style, la façon dont ils ont été obtenus et les sources du document, il semble crédible qu'ils aient été écrits par Maxwell lui-même. Il faudrait cependant d'autres éléments de preuve et analyses d'expert pour le confirmer.

282. Les nouveaux éléments reçus n'augmentent pas la valeur probante des informations relatives à l'« Opération Céleste ». Toutefois, de même qu'il faut encore déterminer si l'organisation appelée SAIMR a véritablement existé, ces éléments indiquent que l'hypothèse de l'« Opération Céleste » reste à vérifier. À cet égard, la coopération de l'Afrique du Sud est indispensable pour obtenir les documents originaux et les faire analyser par les services scientifiques compétents. Même des copies, si elles étaient communiquées, permettraient déjà de procéder à l'analyse du type de document, de l'écriture et d'autres aspects, en particulier à une comparaison avec la version manuscrite des mémoires de Maxwell. Hormis les documents relatifs à l'« Opération Céleste », les autres éléments que détiennent les services de renseignement sud-africains, et éventuellement britanniques et américains, peuvent probablement aider à vérifier si le SAIMR existait et menait des opérations en 1961. Il convient d'examiner ces questions plus avant pour déterminer si les allégations de sabotage doivent être considérées comme recevables ou non.

## IV. Autres éléments d'information nouveaux

283. On trouvera ci-après une analyse des informations nouvelles reçues d'États Membres et de particuliers ayant trait au contexte de l'accident mais pas directement à ses causes, cette distinction séparant les informations examinées dans la présente section des éléments analysés dans la précédente. L'examen porte sur la valeur probante des éléments reçus en fonction de la nature et du type de l'information qu'ils contiennent ainsi que sur la façon dont ils peuvent entrer dans le champ des investigations restant à mener.

284. Comme on le verra ci-après, des progrès ont été faits dans la connaissance des questions soulevées par cet aspect particulier, notamment concernant la présence d'agents de services de renseignement étrangers actifs dans la région à l'époque considérée et le contexte et les événements parallèles qui ont marqué l'année 1961. Ces points ont un poids particulièrement important pour la suite des investigations car ils indiquent la voie dans laquelle chercher de nouveaux éléments clefs et tendent à montrer que les États Membres n'ont pas encore pleinement divulgué des dossiers importants.

285. Pour préciser une question d'ordre rédactionnel, je note que le rapport établi en 2015 par le Groupe d'experts indépendants contient, à la section intitulée « Nouvelles informations concernant les activités des services officiels et des autorités locales », une sous-section intitulée « Rapport d'un service de renseignement étranger » et que le rapport de 2017 contient une sous-section sur le même sujet, intitulée « Les actions des autorités et responsables locaux ». Dans le présent rapport, l'examen de ces différentes questions est regroupé dans la sous-section qui suit.

### A. Actions des autorités et responsables locaux

#### 1. Services de renseignement étrangers

286. Le fait que des services et des agents de renseignement étrangers aient été présents dans la région en 1961 représente une source d'information importante car ces institutions et leur personnel avait pour mission principale de recueillir des renseignements. Le rapport de 2017 faisait observer que la présence de services de renseignement étrangers au Congo et dans la région à l'époque n'avait pas été mentionnée dans les rapports des premières enquêtes. Les déclarations officielles et personnelles publiées depuis 1961 montrent cependant qu'en sus de l'activité politique interne et étrangère il y avait une importante activité de services de renseignement étrangers, de paramilitaires et d'autres agences et agents dans le secteur. Comme il n'a pas été tenu compte de leur potentiel informatif, ces précieuses sources de renseignements n'ont pas été exploitées. C'est donc dans cette perspective qu'il convient d'appréhender l'examen fait au cours des dernières années de ces agences et de leur personnel, en cherchant dans le même temps à recueillir toute information propre à faire progresser l'enquête sur les circonstances de la mort de Dag Hammarskjöld.

287. Il ressort des informations examinées depuis 2015 et à la lumière du contexte historique que les Gouvernements belge, français, sud-africain, russe, britannique et américain détiennent probablement les informations non divulguées les plus pertinentes qui aient été produites par des services de renseignement, des paramilitaires ou d'autres agences et agents au Congo et alentours en 1961, ou échangées entre pareils acteurs. Comme on l'a déjà noté, la Belgique et la France ont mis en place des mécanismes permettant à des responsable indépendants ainsi qu'à des responsables de haut rang d'accéder à leurs archives en 2018/19, les recherches conduites dans ce cadre ayant permis d'obtenir certaines des informations nouvelles

ici examinées. Les éléments permettant de conclure que d'autres informations pertinentes se trouvent probablement encore dans d'autres archives de ce type sont exposés ci-après.

**a) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**

288. Pour des raisons historiques, le Royaume-Uni avait une forte présence en Afrique autour du Congo en 1961. Dans ses travaux de 2011, Williams a pris pour point de départ de sa recherche d'éléments pertinents une pièce des archives de Lord Alport conservées à l'Université d'Essex, intitulée « Secret Report by Neil Ritchie, Appendix A to Alport to Sandys, Despatch No. 8, 25 September 1961 » (Rapport secret de Neil Ritchie, annexe A de Alport à Sandys, envoi n° 8, 25 septembre 1961). Il a été établi que Neil Ritchie était un agent du service de renseignements secrets britannique (MI6) qui exerçait, à titre d'activité de couverture, la fonction de Premier Secrétaire à la Haute-Commission britannique à Salisbury. Ritchie a joué un rôle déterminant dans les événements qui ont précédé l'accident car c'est lui qui, avec d'autres intervenants dont le Consul britannique au Katanga, Denzil Dunnott, et le Haut-Commissaire britannique à Salisbury, Lord Alport, a organisé en septembre 1961 la rencontre avec Tshombé à Ndola à laquelle Hammarskjöld et son groupe se rendaient lorsque le SE-BDY s'est écrasé.

289. Lors des préparatifs de la réunion, Ritchie a pris deux petits avions pour aller chercher Tshombé et Dunnott à Kipushi (Katanga), où ils se trouvaient avec Henry Fortemps, le Directeur général adjoint de l'UMHK à Élisabethville, pour les emmener à Ndola par vol international. Comme examiné plus en détail ci-après, Ritchie a agi en étroite coordination avec la direction de l'UMHK et utilisé les installations, l'équipement et le personnel de l'Union. Il s'est également coordonné avec d'autres représentants des autorités britanniques et rhodésiennes, ainsi qu'avec des particuliers. La mesure dans laquelle les diplomates et responsables du renseignement britanniques étaient intervenus dans l'organisation de la rencontre entre Hammarskjöld et Tshombé n'était pas connue lors des premières enquêtes. Et, à ma connaissance, il n'y a jamais eu de récit détaillé officiel de la façon dont ces responsables en sont venus à se coordonner avec le chef d'État autoproclamé du Katanga et l'UMHK qui finançait la sécession du Katanga et les salaires des mercenaires luttant activement contre l'ONU.

290. Les informations nouvelles issues des archives diplomatiques du Royaume-Uni reçues en 2017 faisaient indirectement référence à la présence de Ritchie. Le rapport de 2017 mentionnait au moins trois communications du 17 septembre 1961 adressées par Lord Alport au Bureau des relations du Commonwealth, dans lesquelles Neil Ritchie était évoqué. Le chercheur Simensen a appelé mon attention sur le courrier du 16 octobre 1961 dans lequel Duncan Sandys demandait à Lord Alport de « faire savoir à M. Ritchie à quel point [il] appréciai[t] le sens de l'initiative et le discernement dont il avait fait preuve pendant les âpres négociations du cessez-le-feu ». Dans d'autres documents examinés en 2017, il est fait mention de David Driver, l'agent de liaison pour les questions de sécurité au service du MI5 en Afrique centrale qui était également basé à Salisbury.

291. De nombreuses sources privées indiquent également la présence de Ritchie dans le secteur à cette époque. Dunnott lui-même évoque Ritchie dans ses mémoires, *To Katanga and On*. Lors d'entretiens menés par Picard en 2017, Brian Unwin a également confirmé l'activité de Ritchie comme agent du MI6, qualifiant de « brillante » la façon dont il avait organisé la rencontre entre Tshombé and Hammarskjöld.

292. Gordon Hunt travaillait pour le Rhodesian Selection Trust et faisait l'intermédiaire entre différents intérêts de la région en septembre 1961. Dans ses

mémoires, « Hotline from the Katanga », la personne qu'il appelle « notre homme au Katanga » n'est autre que Ritchie. Le Groupe d'experts indépendants a examiné l'ouvrage, rédigé en 1969 sur la base de la correspondance contemporaine et de ses souvenirs. Hunt dit avoir été « formé par le service de renseignements britannique en temps de guerre comme en temps de paix » et avoir fait l'intermédiaire entre les représentants du Gouvernement britannique au Katanga, les intérêts commerciaux, le Gouvernement belge, les mercenaires étrangers au Katanga, l'UMHK et le Gouvernement rhodésien de Sir Roy Welensky. Lors d'entretiens que Picard a menés en 2017 avec le fils de Gordon Hunt, celui-ci a déclaré qu'il savait que son père était un ancien agent du MI5.

293. Dans ses mémoires, Hunt décrit une ligne de communication « directe » entre le Katanga et la Rhodésie du Nord opérée par l'UMHK et le Rhodesian Selection Trust, qui était utilisée par « le Ministère britannique des affaires étrangères, le Consul, la Croix-Rouge et la Fédération rhodésienne » et était, durant « une période, le seul moyen d'obtenir des informations venant du Katanga ». Il décrit le rôle qu'il a joué dans l'organisation de la rencontre entre Hammarskjöld et Tshombé à Ndola mais précise que « tout devait être planifié dans les moindres détails et c'est "notre homme au Katanga" qui en a reçu la responsabilité. » À la lumière des mémoires de Ritchie et d'autres informations, il est presque certain que le rôle joué par « notre homme au Katanga » décrit dans l'ouvrage contribue à confirmer l'identité de Ritchie.

294. Il est ressorti de l'examen des archives de l'UMHK communiquées par Picard en 2018 qu'entre le 17 et le 19 septembre 1961, les membres du corps diplomatique, des services de renseignement et des entreprises commerciales britanniques effectuaient tous leurs communications internationales avec les autorités belges et katangaises et avec l'ONU par l'entremise des installations de l'UMHK. Les câbles de l'UMHK montrent également qu'après l'accident du SE-BDY, Ritchie devait revenir à Ndola le 19 septembre (il était parti la veille) pour aller chercher Tshombé et l'emmener à Kipushi en avion.

295. Picard a également mené des entretiens avec Manfred « Freddy » Loeb, un ingénieur qui travaillait pour la société Traction et Électricité et l'UMHK. Celui-ci a confirmé la présence et le rôle clef de Ritchie ainsi que la nature des communications facilitées par l'UMHK. Loeb a fourni à Picard un exemplaire de ses mémoires intitulés « Fragments de la vie d'un voyageur du siècle ». Il y décrit notamment son séjour au Katanga en septembre 1961. Quant à la raison pour laquelle il se trouvait au Katanga à l'époque, il déclare ce qui suit : [les contingents de l'ONU avaient]

isolé les communications de l'Union Minière et essayaient de déstabiliser Tshombé. J'ai donc appelé le directeur général de Traction Électricité, Georges Landsberg, pour lui proposer mon assistance et, quatre heures plus tard, j'étais sur un vol Paris-Johannesburg. Accompagné de l'agent diplomatique britannique, Neil Ritchie, j'ai sauté dans un petit avion reliant Kitwe à un village de Rhodésie du Nord, près de la frontière katangaise, où se trouvait le point de terminaison de la ligne électrique (220 kva) qui venait de Jadotville. J'étais hébergé chez le directeur de la compagnie d'électricité, le Colonel [Gordon] Hunt, qui était directement venu à Burma et était un personnage haut en couleur.

[...]

À l'époque, l'outil de communication le plus couramment utilisé était le télex. Comme les transmissions étaient interrompues entre Élisabethville et la Belgique, je devais impérativement trouver un moyen de rétablir les communications avec le siège de l'Union Minière à Élisabethville.

296. Loeb poursuit comme suit :

Nous avons réussi à communiquer par téléphone et télex avec la direction de l'Union Minière à Élisabethville puis nous avons transmis les messages aux dirigeants de Bruxelles, en passant par le réseau public de Rhodésie du Nord. Cette voie de communication a été utilisée pour faire suivre des télex du Gouvernement katangais de Tshombé (qui n'avait pas d'autres moyens de communication) au siège de l'ONU à Léopoldville.

J'ai donc pu suivre les progrès des négociations entre Dag Hammarskjöld (de l'ONU) et Moïse Tshombé, qui ont abouti quelques jours plus tard à une interruption temporaire du conflit armé. Tous ces télex ont transité par moi, mais je les ai remis à Tshombé à sa demande. Il n'y en aura donc pas de trace.

Neil Ritchie était avec moi pour suivre l'évolution de la situation et sans doute pour en rendre compte aux autorités de Londres. Ensemble, nous avons appris que Dag Hammarskjöld prévoyait de se rendre à Ndola pour mettre la dernière main à un accord de cessez-le-feu avec le Président katangais. Nous étions à la sous-station de Kitwe dans la soirée du 17 septembre, jusqu'à tard dans la nuit, dans l'attente des nouvelles de son arrivée. Hammarskjöld devait être logé à la Maison de la Reine mais, le matin, nous avons reçu un télex nous informant du prétendu « accident ».

Ritchie et moi-même avons quitté Kitwe pour nous rendre à Élisabethville, où nous nous sommes allés voir le Consul britannique pour évaluer la situation et lui remettre les documents les plus récents reçus de Hammarskjöld. Tshombé a accepté le cessez-le-feu et je suis retourné à Kolwezi pour terminer ma mission à Luilu.

[...]

[Plus tard], Fontainas, le représentant de l'exécutif de l'Union Minière à Kolwezi m'a demandé de retourner à Kitwe pour réactiver le système de communication qui avait été utilisé en septembre.

297. Il ressort des mémoires de Loeb et de ses entretiens avec Picard, entre autres, que Loeb savait que « l'accident » n'en était pas un. On peut raisonnablement penser, compte tenu de ses souvenirs, que Ritchie a eu d'autres échanges avec les autorités britanniques et que des documents contenant certaines des dernières communications de Hammarskjöld ont été transmis à Dunnett.

298. Les États-Unis étaient également au courant de la présence de Loeb et de ses interactions avec le Royaume-Uni et l'UMHK. Picard fait observer que le Département d'État des États-Unis détient un document daté du 29 septembre 1961 provenant de l'Ambassadeur à Bruxelles, Douglas MacArthur (déclassifié en 2017), confirmant que Freddy Loeb était un Belge né avec la nationalité allemande, résidant à Kitwe, qui faisait l'intermédiaire pour Welensky and Munongo. On y lit également ceci : « Loeb est un agent des intérêts britanniques soutenant l'[UMHK] Union Minière et il aurait 5 millions de livres sterling à sa disposition pour financer notamment l'achat d'armes à l'appui du séparatisme katangais. Ma source dit de Loeb qu'il est très efficace. »

299. Ritchie et Driver n'étaient pas les seuls responsables des services de renseignement britanniques présents dans la région à cette époque. Daphne Park, la femme ayant le plus haut niveau de responsabilité au MI6 à la période considérée, opérait sous la couverture de Première Secrétaire à Léopoldville. M<sup>me</sup> Park (c'est ainsi qu'elle s'appelait à l'époque) s'est ouverte publiquement de son service au Congo dans cette fonction entre 1959 et 1962 et d'autres agents ont fait de même. À

Léopoldville, Park était soutenue par d'autres responsables du MI6, dont John de St. Jorre et Hugo Herbert-Jones. M<sup>me</sup> Park a publiquement fait mention de ses activités de coordination avec les responsables de la CIA, ce que ces derniers et d'autres ont confirmé.

300. Parmi les récits individuels recueillis, on citera l'entretien de Williams avec l'officier responsable de l'ONUC, Sture Linner. Ce dernier a affirmé que des responsables de la CIA et du MI6 se trouvaient parmi les personnes ayant rencontré Hammarskjöld à une réception dans sa villa à Léopoldville une semaine seulement avant l'accident. D'autres personnes ont été publiquement reconnues comme ayant été agents du MI5 ou MI6 basés en Rhodésie du Nord ou du Sud ou au Congo à l'époque considérée, notamment Basil (Bob) de Quehen, qui est ensuite devenu chef du Bureau fédéral du renseignement et de la sécurité de Rhodésie. Celui-ci aurait activement contribué à assurer la liaison entre le Bureau et les services de renseignement et de sécurité du Katanga et d'Afrique du Sud.

301. Parmi les informations nouvelles reçues en 2019 du responsable indépendant du Canada se trouve un courrier daté du 25 septembre 1961 entre le représentant des Affaires extérieures canadiennes à Londres et Boothby (il s'agissait de Basil Boothby, alors chef du Département de l'Afrique au Ministère des affaires étrangères). Ce dernier aurait reconnu, lors de réunions, que la politique britannique « concernant le Katanga souffrait continuellement d'un élément de doute. Col Waterhouse et la Tanganyika Concessions Holdings qui avaient des intérêts communs avec l'Union Minière pourraient avoir exercé des pressions de façon clandestine ». Bien que le Royaume-Uni ait fermement nié toute implication dans la mort de Hammarskjöld, il importe de tenir compte, dans la suite des recherches, du fait que l'influence des intérêts commerciaux britanniques sur la politique relative au Katanga ait été reconnue de la sorte, d'autant plus étant donné le rôle essentiel joué par d'autres intérêts commerciaux connexes au Katanga, comme ceux de l'UMHK.

302. Dans un câble du 20 septembre 1961 adressé par le Haut-Commissaire de Nouvelle-Zélande à Londres au Ministre des affaires extérieures à Wellington, le Haut-Commissaire dit avoir vu un exemplaire du « rapport de Landsdowne sur sa réunion avec Hammarskjöld le 18 septembre » que détenait le Bureau des relations du Commonwealth. Étant donné que Dag Hammarskjöld n'était plus en vie le 18 septembre, cette date doit être erronée ou faire référence à la date du rapport de Lord Landsdowne. Quoiqu'il en soit, il semblerait que l'existence de ce rapport, qui doit décrire l'une des dernières réunions tenues avec Hammarskjöld de son vivant, n'ait pas été connue lors des premières enquêtes. Parallèlement, Dunnett, dans ses mémoires susmentionnés, dit avoir « reçu l'ordre de se rendre à Kipushi et d'accompagner Tshombé à Ndola où il devait rencontrer Hammarskjöld ». Il n'indique pas qui lui a donné ces instructions. Cependant, comme le rapport de Ritchie faisait partie des documents d'Alport et que ces deux membres du personnel britannique, ainsi que Dunnett et Landsdowne, se sont rencontrés autour la date du décès d'Hammarskjöld, il faudrait demander au Royaume-Uni de communiquer le rapport de Landsdowne établi vers la date du 18 septembre 1961, ainsi que tout rapport connexe.

## **b) États-Unis d'Amérique**

303. Comme on l'a vu plus haut, Southall, Abram et Doyle, entre autres, ont communiqué des informations sur le fait que les services de sécurité, de renseignement et de défense américains étaient actifs dans la région en 1961. La Commission Hammarskjöld et le Groupe d'experts indépendants ont noté que le rapport d'activité de 1975/76 établi par le Comité spécial du Sénat des États-Unis chargé d'étudier des opérations gouvernementales en matière d'activités de

renseignement (le « Comité de l'Église ») sur les complots d'assassinat présumés de dirigeants étrangers pouvait contenir des informations utiles (par souci de commodité, ce rapport et les études connexes menées par ce Comité seront désignés sous l'expression « rapports du Comité de l'Église »). Certains aspects des conclusions de ces rapports et études connexes ont été portés à mon attention en 2018/19. Ils témoignent d'une forte présence des services de renseignement américains au Congo et alentour en 1961.

304. Il ressort de l'introduction du rapport du Comité de l'Église sur les complots d'assassinat présumés de dirigeants étrangers qu'Allen Dulles, le chef de la CIA, a informé « un agent de la CIA à Léopoldville, en République du Congo, qu'“en haut lieu”, “l'élimination” de Lumumba était “un objectif urgent et primordial” » de l'action clandestine de la CIA. Dans la suite du rapport, on peut lire : « Peu après, le service des opérations clandestines de la CIA a monté un complot pour assassiner Lumumba. La CIA est allée jusqu'à fournir au Congo des substances létales et des instruments meurtriers en vue de l'assassinat. » Finalement, le complot n'a pas été mis à exécution.

305. Larry Devlin, alors chef du bureau de la CIA au Congo, a confirmé dans son autobiographie les informations contenues dans les rapports du Comité de l'Église, notamment celle selon laquelle il avait été chargé d'assassiner Patrice Lumumba. D'autres fonctionnaires de la CIA ont fait des déclarations allant dans le sens de celles de Devlin ; il ressort des rapports du Comité de l'Église, de l'autobiographie, de documents officiels et d'autres sources que Devlin s'occupait à cette période d'un grand nombre d'agents et de collaborateurs au Congo. Des fonctionnaires de la CIA ont mentionné expressément Bill Jeffers ; Howard Imbrey ; Sydney Gottlieb (un scientifique de la CIA qui, sous le pseudonyme de « Joseph Braun », a apporté des substances toxiques à Devlin en vue de l'assassinat de Lumumba) ; David W. Doyle (le chef du bureau de la CIA à Élisabethville mentionné plus haut, comme il ressort de ses mémoires « True Men and Traitors ») ; Justin O'Donnell (envoyé au Congo sous le pseudonyme « Michael Mulrone ») ; un agent d'un pays tiers portant le nom de code « QJWIN » (envoyé en secret au Congo en novembre 1960 et dont « Mulrone » s'est occupé) ; « WIROGUE » (un agent d'un pays tiers également envoyé en secret au Congo en décembre 1960), et plusieurs autres agents et sources qui avaient été recrutés. Devlin a dit qu'il collaborait directement avec des mercenaires étrangers au Katanga, dont Mike Hoare et Bob Denard, et que la CIA (après 1961) avait fourni un appui aérien pour les opérations terrestres de ces mercenaires. Des noms de code et des pseudonymes qui n'ont pas été mentionnés plus haut ont également été utilisés : par exemple, Devlin lui-même était « Victor Hedgman » devant le Comité de l'Église et « Guthman » dans de nombreux documents de la CIA concernant le Congo.

306. Le mandat du Comité de l'Église (dans la mesure où il concernait Lumumba) était limité à l'assassinat de Lumumba en janvier 1961 ; par conséquent, les informations que le Comité a mis au jour sur QJWIN et WIROGUE portent uniquement sur les mois qui ont suivi. Toutefois, à la suite de la divulgation, en 2017 et 2018, de dossiers au titre du President John F. Kennedy Assassination Records Collection Act (1992), de nouvelles informations pertinentes sont devenues disponibles. Je remercie Williams d'avoir porté ces informations à mon attention. Parmi les documents récemment divulgués se trouvent des dossiers concernant QJWIN et WIROGUE qui n'ont pas été communiqués auparavant. Il y est dit que QJWIN a quitté le Congo en décembre 1960 à la suite d'une « mission ponctuelle », mais que WIROGUE, qui avait été formé aux armes légères, à la démolition et à la « vaccination médicale » en vue de sa « nouvelle mission » (pour laquelle il avait fait de la chirurgie esthétique), était resté à Léopoldville et s'était installé au Congo. Les dossiers révèlent que QJWIN et lui avaient initialement séjourné dans le même hôtel

et que WIROGUE, ignorant que QJWIN était également un agent de la CIA, avait cherché à le recruter pour son « escouade d'exécution ».

307. Selon ces documents, fin janvier 1961, le chef du bureau de la CIA à Léopoldville (Devlin) a été autorisé à prendre des dispositions pour que WIROGUE prenne des cours de pilotage et pilote l'avion de la CIA sur place, immatriculé « YQCLAM ». En mars, WIROGUE était nommé conseiller de l'armée de l'air congolaise et en avril, il donnait des cours de pilotage à des aviateurs congolais. Sur instruction de Washington D.C., Devlin a demandé à WIROGUE de constituer une unité de renseignement aérien. WIROGUE est parti pour Brazzaville au début de juillet 1961 et a été conduit à Washington D.C. pour rencontrer Bronson Tweedy, le chef de la Division Afrique de la CIA. On lui a donné de nouveaux papiers d'identité et de l'argent avant de l'emmener dans un avion militaire à Francfort (Allemagne de l'Ouest) ; son contrat a été résilié le 8 septembre, mais il est retourné au Congo. Il a pris un vol de Francfort à Brazzaville, où il est arrivé le 22 septembre 1961, quelques jours à peine après la mort de Dag Hammarskjöld et en même temps que le Dornier DO-28 de l'Avikat et Jan Van Risseghem ; il a rejoint Léopoldville, au Congo, le jour même. Il a ensuite continué de travailler pour la CIA.

308. Les documents de la CIA contiennent également des informations sur les responsables du renseignement d'autres pays. Par exemple, le 12 novembre 1961, un Allemand de l'Ouest qui travaillait pour la CIA au Congo sous le nom de code STAHL – et dont le vrai nom était Wolf Meister – a posé un Dornier DO-27 à Ndolo, le deuxième aéroport de Léopoldville, qui était utilisé par l'armée. STAHL a été arrêté, mais WIROGUE a obtenu sa remise en liberté.

309. Les dossiers récemment divulgués au titre du President John F. Kennedy Assassination Records Collection Act contiennent une grande quantité de renseignements sur WIROGUE et QJWIN qui n'ont pas été communiqués par ailleurs ; ils contiennent aussi de nouvelles informations se rapportant au Congo sur des agents du renseignement, des recrues pour des missions contractuelles et d'autres projets codés de la CIA (dont un concernant des pilotes et des avions ayant pour nom de code « WICLAM »). Certains documents portent la mention « ZRRIFLE », qui est le nom de code donné par la CIA aux opérations planifiant des assassinats (désignés par l'euphémisme « mesures d'exécution »). Toutefois, bon nombre des informations contenues dans les documents divulgués en ont été supprimées. Dans certains cas, des dossiers de près de 200 pages ont été expurgés à tel point que presque toutes les pages sont blanches, si bien que leur divulgation n'a qu'une utilité extrêmement limitée (par exemple, seulement 3 des 186 pages du dossier n° 104-10182-10003, 8 des 176 pages du dossier n° 104-10182-10004 et 8 des 144 pages du dossier n° 104-10182-10002 ne sont pas totalement expurgées). On trouve d'autres documents sur WIROGUE, ZRRIFLE et Lumumba dans les « autres dossiers » de la CIA, qui sont liés à l'assassinat de Kennedy mais qui n'ont pas encore été divulgués ou décrits en ligne.

310. En ce qui concerne ses observations sur la présence d'autres étrangers, Devlin a dit aussi que « des initiés américains [pensaient] que les Français espéraient chasser les Belges au Katanga et obtenir le contrôle des grandes richesses minérales de la province », car, d'après lui (reflétant en cela certaines conclusions du responsable indépendant de la France), certains des mercenaires les plus compétents du Katanga venaient de France. Devlin a dit également que « Jacques Foccart, le chef du renseignement français pour l'Afrique au Palais de l'Élysée à Paris, [avait] offert de gracier certains [mercenaires] s'ils se battaient pour Tshombé au Katanga ».

311. À une conférence tenue en 2004 (« The Congo crisis, 1960-1961: a critical oral history conference » [conférence destinée à recueillir des récits oraux sur la crise au Congo en 1960 et 1961]), Devlin a dit aussi que « l'attaché de l'air [américain] avait été en contact avec le pilote du [SE-BDY] avant », à savoir avant que le SE-BDY ne

quitte Léopoldville. Si c'est le cas, des recherches plus poussées dans les dossiers de cet attaché de l'air pourraient faire apparaître d'autres renseignements pertinents, notamment sur les communications qui ont eu lieu pendant le vol.

312. Comme il a été dit plus haut, en 2019, Gülstorff a communiqué des documents de la CIA récemment déclassifiés montrant que les États-Unis étaient au courant, au milieu de l'année 1961, des liens qui unissaient Cassart à Loeb et Dornier et, implicitement, également au Katanga et à l'UMHK. Un autre « rapport sur le contact de Caravel » daté du 23 novembre 1961 confirme qu'un fonctionnaire de la CIA a reçu un agent de l'organisation connu sous le nom de « Caravel » « dans son bureau, pendant une heure, avec lequel il a discuté des points suivants :... d. CARAVEL n'a toujours pas de nouvelles de "notre homme à Dornier" mais il a fait remarquer (comme nous l'avions conclu à la lecture des données d'ODACID) que mis à part les noms des signataires du contrat se rapportant aux avions et peut-être ceux des techniciens allemands ayant participé à la livraison du premier avion, on ne pouvait pas savoir grand-chose. Il n'abandonne pas pour autant ». Cela montre que la CIA et le Département d'État cherchaient activement des informations sur des questions touchant à l'enquête de 1961, vraisemblablement concernant la fourniture de Dornier à l'Avikat.

### c) Allemagne

313. En juillet 2019, Gülstorff a fourni également des informations concernant la présence d'agents du renseignement allemand au Congo et alentour en septembre 1961. Dans un rapport datant du début de décembre 1961, la CIA avait dit qu'elle disposait d'informations provenant de la police de sécurité autrichienne selon lesquelles un certain Hans Germani était un agent du renseignement ouest-allemand. Elle avait cité une deuxième source, le corps de contre-espionnage de l'armée américaine, qui savait aussi que Germani travaillait avec le renseignement ouest-allemand. Une dépêche avait été reçue le 10 janvier 1961 du chef du bureau de liaison de la CIA à Munich, adressée aux chefs « EE » et « NE », citant diverses sources confirmant qu'un certain Hans Germani, né le 11 avril 1927 à Trieste et demeurant à Vienne, était un agent du renseignement ouest-allemand infiltré (auquel la CIA avait donné le nom de code « Uphill ») qui travaillait pour le magazine *Der Spiegel*.

314. Selon un rapport du 20 septembre 1961 adressé au Ministère ouest-allemand des affaires étrangères par l'ambassade de l'Allemagne de l'Ouest à Salisbury, Hans Germani, infiltré en tant que journaliste, s'était rendu à Élisabethville pour filmer l'intervention de l'ONUC et les combats. On pouvait y lire : « l'équipe du film Dr. Germani, qui revient d'Élisabethville, a rencontré deux allemands, Bachmann (propriétaire d'un garage) et Lönne (de Düsseldorf ?), ainsi que deux journalistes allemands. Tous allaient bien et ne souhaitaient pas partir. Un Allemand travaille [aussi] à l'hôtel Léopold II. Il n'y a pas de victimes allemandes. » Selon d'autres recherches menées par Gülstorff sur la base de déclarations faites plus tard par Lönne, c'était l'un des deux Allemands qui ont combattu dans un groupe de mercenaires dirigé par Faulques jusqu'au début de 1962.

315. Si les informations de la CIA datant de 1961 concernant Germani sont exactes, cela signifie que le service de renseignement ouest-allemand avait un agent au Katanga au moment de l'accident du SE-BDY et que des dossiers, concernant Germani notamment, ont forcément été établis par les autorités ouest-allemandes. Comme il a été dit, étant donné que cette information a été reçue en juillet 2019 après que le représentant indépendant de l'Allemagne a eu terminé son rapport, il n'a pas été possible de lui en parler. Toutefois, j'appelle l'attention sur ce point, sur lequel il faudra peut-être assurer un suivi.

316. En ce qui concerne les « services de renseignement étrangers », beaucoup d'informations n'ont toujours pas été divulguées. Comme le montrent les nouvelles informations examinées en 2018/19, certains États Membres se sont montrés réticents à divulguer leurs dossiers. Je reviendrai sur ce point dans mes conclusions.

## 2. Recherches et opérations de sauvetage

317. Il convient de rappeler que les informations reçues depuis les premières enquêtes ont établi que l'épave du SE-BDY avait probablement été découverte avant l'heure déclarée officiellement par les autorités rhodésiennes, à savoir vers 15 heures le 18 septembre 1961, soit 15 heures environ après la disparition de l'avion. Les recherches ont commencé près de 10 heures après l'heure d'atterrissage prévue du vol SE-BDY. L'armée de l'air royale rhodésienne a envoyé des Canberra de Ndola en direction du nord et du sud, alors qu'on savait que le vol avait une approche ouest-est. Il aurait fallu environ cinq heures de plus pour trouver l'épave, bien que de nombreuses équipes de recherche aient été déployées et que l'épave se soit trouvée à 16 kilomètres environ de sa destination prévue.

318. Le fait qu'il ait fallu 15 heures pour retrouver l'épave aurait été dû en partie aux retards pris dans les opérations de recherche, notamment au fait que rien n'a été fait pour commencer les recherches de jour, bien que Marius van Wyk ait dit personnellement au directeur de l'aéroport, John « Red » Williams, à 3 h 30, qu'un éclair avait été aperçu dans le ciel alors que l'avion était porté disparu, bien que le contrôle de la circulation aérienne à Salisbury ait exprimé son inquiétude à 4 h 30 et bien qu'un avion de l'ONU doté d'un équipage norvégien ait tenté de participer aux recherches à 7 heures, heure à laquelle les membres de l'équipage ont été placés en état d'arrestation.

319. En 2017, de nouveaux éléments reçus du Royaume-Uni ont appuyé la conclusion selon laquelle le lieu de l'accident avait été découvert avant 15 h 10, heure officielle. Il s'agit notamment de déclarations de Lord Alport, Derek Riches et Unwin, qui ont dit qu'il avait été découvert quelques heures plus tôt.

320. De nouvelles informations ont été reçues en 2018/19. Dans sa déclaration, Rosez a évoqué son souvenir des événements du 18 septembre 1961. Il a déclaré que ce jour-là, il avait appris vers 10 heures que le Fouga Magister avait bombardé et mitraillé le quartier général de l'ONUC (où se trouvait Conor Cruise O'Brien) au Clair Manoir, à Elisabethville. Juste après, tous les tirs katangais avaient cessé soudainement. Les gendarmes katangais s'étaient mis à parler d'un événement survenu en Rhodésie, et il avait appris, par ce qu'il a décrit comme « le Tam africain » (qu'il a qualifié de bouche à oreille sur de longues distances), que l'avion de Dag Hammarskjöld s'était écrasé près de Ndola. Au cours de l'après-midi, des informations supplémentaires selon lesquelles le SE-BDY avait été abattu avaient été diffusées par les stations de Radio Collège et de la nouvelle Radio Katanga et communiquées par des personnes venues de Rhodésie ; rapidement, on avait précisé qu'il avait été abattu par un avion de l'Avikat. Rosez a ajouté qu'il était difficile de donner l'heure exacte, car les différentes stations de radiodiffusion émettaient sur des fuseaux horaires différents.

321. De nouveaux éléments (reçus en octobre 2017, après la publication du rapport de 2017) ont été examinés en 2018/19, dont une déclaration signée de Kenneth Wright (Royaume-Uni), dans laquelle il disait que sa famille et lui avaient été témoins d'un grave accident d'avion alors qu'ils se rendaient de Ndola à Chingola le matin du 18 septembre 1961.

322. Membre des forces armées britanniques (Royal Marines), Wright était alors en congé et rendait visite à ses parents en Zambie, où son père travaillait à la mine de

civre de Nchanga. Après avoir passé la nuit dans un hôtel à Ndola, ils avaient pris une route de raccourci pour rejoindre la route principale menant à Kitwe, où ils avaient prévu de déjeuner. En chemin, ils avaient remarqué de la fumée noire, signe d'un incendie dans la brousse voisine ; il y avait des gens sur le bord de la route, dont un policier africain en tenue. Son père, qui parlait couramment Bemba, avait demandé ce qui se passait, après quoi ils s'étaient dirigés ensemble vers l'incendie. Une fois sur place, il était apparu qu'un très gros avion s'était écrasé et avait pris feu, mais il n'y avait aucune trace d'un quelconque survivant et ils ne pouvaient voir aucun corps humain intact. Wright a ajouté qu'il ne s'agissait manifestement pas d'un feu de brousse, car il était limité à une petite zone et il y avait une odeur de chair brûlée. Les personnes présentes avaient dit que l'avion s'était écrasé la nuit précédente ; Wright et sa famille avaient supposé que les services d'urgence locaux étaient déjà venus sur place et ils avaient donc quitté les lieux.

323. Confirmant d'autres informations transmises ces dernières années, les déclarations faites en 2018/19 par Rosez et Wright confirment la thèse selon laquelle l'accident a été découvert le 18 septembre 1961 avant l'heure officielle, fixée à environ 15 heures. Bien qu'ils ne concernent pas directement la cause de la tragédie, ces éléments sont importants car ils remettent en question les actes de différents gouvernements immédiatement après l'accident et invitent à se demander pourquoi il n'a pas été consigné que l'accident était survenu plus tôt.

## B. Questions diverses

### 1. Défaillance mécanique alléguée : fuite de carburant

324. Le responsable indépendant des États-Unis a déclaré qu'un seul document répondant aux critères de recherche avait été trouvé dans les archives nationales. Il s'agissait d'un rapport d'information de l'Office of Naval Intelligence daté du 18 septembre 1961 et intitulé « Congo: possible reason for Hammarskjöld plane loss » (Congo : raison possible de l'accident d'avion de Dag Hammarskjöld) (le rapport McDonald). Ce rapport contenait les observations de l'attaché naval des États-Unis stationné à Léopoldville concernant la possibilité que des réparations défectueuses aient pu jouer un rôle dans l'accident de l'avion du Secrétaire général. Il est intéressant de noter les propos de l'attaché naval : « À son retour à Léopoldville, l'avion a subi des réparations ; un moteur, notamment, a été remplacé. Lorsque ce type de réparation est effectuée, il faut veiller à ne pas renverser de kérosène ou à nettoyer ce kérosène après le démarrage. Il semblerait que cela n'ait pas été fait par l'équipage de l'ONU qui a réparé l'avion à Léopoldville, de sorte que lorsque le train d'atterrissage a été sorti à l'approche de Ndola, des étincelles ont provoqué des émanations dans le boîtier de transmission » ; « selon le chef d'équipage, ce type d'accident n'est pas rare sur les avions DC-6. »

325. Dans son rapport de 1961, la Commission a conclu, au paragraphe 91, qu'elle était « convaincue, d'après les éléments dont elle dispos[ait], que les dommages causés au SE-BDY par des coups de feu tirés à Elisabethville étaient mineurs et que les réparations voulues [avaient] été faites avant le décollage de l'avion de Léopoldville le 17 septembre [1961] ». Au vu de cette conclusion, j'ai sollicité l'expertise de Sven Hammarberg, enquêteur spécialisé dans les accidents et ancien pilote de chasse ayant précédemment aidé la Commission Hammarskjöld, le Groupe d'experts indépendant et l'Éminente personnalité.

326. Hammarberg a déclaré n'avoir « trouvé aucune information étayant la théorie avancée dans le rapport McDonald. Tous les rapports disponibles... sont cohérents sur ce point : le DC-6B "Albertina" a été légèrement endommagé par une balle de petit calibre le matin du 17 septembre ; le moteur a été inspecté avec soin et réparé dès

l'après-midi à Léopoldville, et un embout d'échappement cabossé a été remplacé ; l'avion était en bon état de marche avant le décollage final ». Hammarberg a attiré l'attention sur une partie du rapport de la Direction de l'aéronautique civile suédoise qui précisait ce qui suit : « Immédiatement après avoir atterri à Léopoldville, Wilhelmsson a signalé au personnel au sol que l'avion avait été la cible de tirs à son départ d'Élisabethville. Le personnel au sol scandinave de Transair a donc effectué une inspection minutieuse de l'extérieur de l'avion afin de déterminer s'il avait été touché. Six à huit mécaniciens et assistants mécaniciens ont participé à cette inspection. Ils ont découvert que le moteur intérieur gauche (moteur n° 2) avait été touché sur son côté droit par une balle qui avait fait un trou d'environ 8 à 10 mm de diamètre dans le compartiment réacteur ; la balle a traversé la surface portante et touché un tuyau d'échappement, qui a été déformé. Le tuyau d'échappement a été remplacé. Toutefois, aucune mesure n'a été prise concernant les trous de tir dans le moteur et la plaque de guidage. Aucun autre dommage n'a été détecté. »

327. Hammarberg a passé en revue les entrevues des mécaniciens avec les autorités suédoises de l'aviation civile et a lui-même consulté deux autres experts concernant l'avion DC-6B : le capitaine Lars Gibson (pilote de DC-6) et Lennart Johansson (ingénieur de vol de DC-6/6B). Ces deux professionnels chevronnés ont déclaré qu'il était impossible qu'un moteur ait été remplacé avant le départ du SE-BDY pour Ndola, contrairement à ce qui ressort du rapport McDonald. Johansson a fait remarquer que le remplacement du tube d'échappement endommagé était une réparation qui pouvait être faite rapidement, était sans conséquence sur le système d'alimentation en carburant et ne pouvait occasionner aucune fuite de kérosène, contrairement à ce que laisse entendre le rapport McDonald.

328. La source possible des informations figurant dans le rapport McDonald n'est pas claire. Après avoir examiné notamment le rapport de la Direction de l'aéronautique civile et les comptes rendus des entretiens, qui donnent des précisions sur les personnes ayant effectué les travaux de réparation en question, Hammarberg a conclu que rien ne donnait à penser que le personnel américain avait aidé le personnel de l'ONU ou le personnel au sol de Transair à l'aéroport de Léopoldville, et il n'était fait mention d'aucun autre mécanicien que ceux déjà cités.

329. En ce qui concerne la suggestion du rapport McDonald selon laquelle « ce type d'accident n'est pas rare sur les avions DC-6 », Hammarberg, après avoir examiné la base de données du réseau de la sécurité aérienne, a conclu que « d'après ce que l'on sait, jamais un DC-6, un DC-6A, un DC-6B, un R6D-1 (de la marine américaine) ou un C-118 (des forces aériennes américaines) n'[avait] eu un accident causé par l'incendie d'un moteur ou du train d'atterrissage ».

330. J'ai examiné le rapport McDonald, l'opinion d'expert de Hammarberg selon laquelle le moteur du DC-6 utilisé pour le vol SE-BDY n'a pas pu être remplacé, comme il ressort du rapport McDonald, le fait qu'aucune information sur un problème de « fuite de carburant » n'a apparemment été soulevée auparavant et le fait que le responsable indépendant des États-Unis a fait observer qu'ils n'avaient « trouvé aucune information supplémentaire concernant ces observations ». Compte tenu de ce qui précède, je considère que ces nouvelles informations, à savoir le rapport McDonald, n'ont aucune valeur probante.

## **2. Autres informations justifiant un complément d'enquête**

331. Les éléments supplémentaires reçus en 2018/19 donnent des pistes d'enquête qui restent à explorer. Les informations présentées dans cette partie se rapportent au contexte ou à l'une des hypothèses de l'accident ; elles sont présentées ici car, faute de temps, il n'a pas été possible de faire un suivi plus poussé, soit car elles ont été reçues juste avant l'achèvement du présent rapport, en juillet 2019, soit plus tôt, mais

on ne disposait pas des ressources nécessaires pour procéder à un complément d'enquête.

332. Le responsable indépendant de la Suède a fait observer que les archives militaires suédoises contenaient un document de la Chancellerie du Président du Katanga déposé par un ancien agent du renseignement suédois de l'ONUC. Le document comprend des notes tirées des décrets pris par le Président et un registre quotidien des événements militaires et politiques survenus pendant la période allant du 5 au 21 décembre 1961. Il a été créé en vue de l'établissement d'un « deuxième Livre bleu », ce qui donne à penser qu'il pourrait exister un livre antérieur contenant les registres de septembre ou octobre 1961. Je constate qu'aucune information sur la réaction des Katangais face à l'accident du SE-BDY ne figure dans le registre que j'ai examiné, mais il y a tout lieu de penser que ce type de registre contient des informations importantes.

333. Dans ces archives militaires suédoises se trouve également un exemplaire de ce qui semble être un journal officiel du consulat belge à Elisabethville datant de décembre 1961, exposant les événements militaires et autres survenus à Elisabethville et au Katanga à cette période. Là aussi, si un document similaire existe dans les archives belges pour septembre ou octobre 1961, il est possible qu'il contienne d'autres informations pertinentes.

334. Il convient de rappeler que le rapport de 2017 contient une analyse des allégations selon lesquelles les autorités britanniques auraient cherché à influencer les conclusions des premières enquêtes. Des informations connexes reçues en juillet 2019, lors de l'établissement du présent rapport, indiquent que le responsable indépendant du Zimbabwe a fourni des informations du même type mettant en cause les autorités rhodésiennes. Il s'agissait notamment de communications adressées le 20 septembre 1961 au Ministère de l'intérieur (Marsh) par le Cabinet du Premier Ministre de la Rhodésie (Black), dans lesquelles l'auteur mettait en cause un certain M. Steadman, qui avait rendu publique la déclaration du « seul survivant de l'accident, le sergent Harold Julien, selon laquelle M. Hammarskjöld avait donné certaines instructions lorsque l'avion avait survolé l'aéroport de Ndola ». Selon M. Steadman, qui s'était rendu sur les lieux de l'accident, puis à l'hôpital où Julien était soigné, Julien avait parlé aux docteurs Glyn et Gibson : « il a dit que M. Hammarskjöld avait changé d'avis lorsque l'avion survolait Ndola et avait décidé de se rendre au Katanga. Il a ajouté que peu après avoir quitté Ndola, il y avait eu une grosse explosion à bord, suivie d'une série d'explosions plus petites lorsque l'avion avait été contraint de se poser. Le survivant s'est échappé en sautant par une trappe de sécurité. » Par la suite, le colonel Archer avait téléphoné « pour avertir le docteur Glyn [responsable de Harold Julien] qu'aucun membre du personnel hospitalier ne [devait] parler de ça », à savoir des déclarations de Julien évoquant des étincelles dans le ciel. L'auteur était allé « trouver les docteurs Glyn et Gibson, [avait] mis en avant des considérations de sécurité et leur [avait] demandé de s'assurer qu'aucun membre de leur personnel ne parle ». Ces informations donnent à penser non seulement que les autorités de Rhodésie du Nord ont tenté d'empêcher que l'éventualité d'une ingérence extérieure ne soit rendue publique, mais aussi qu'il est possible que Julien en ait dit plus sur les derniers instants du vol SE-BDY qu'il ne ressort des enquêtes initiales, ce qui exige clairement un examen plus approfondi.

335. Une autre correspondance laisse supposer une tentative d'influence de la part des autorités rhodésiennes : dans une lettre du 8 mars 1962 adressée au Haut-Commissaire pour la Rhodésie et le Nyassaland au Nigéria (Bowles), le Cabinet du Premier Ministre et des affaires extérieures (Parry) dit ceci : « Je suis moyennement optimiste en ce qui concerne le rapport de l'ONU. Nous avons fait de notre mieux pour convaincre les commissaires de l'ONU, dont la plupart m'ont

semblé raisonnables. » Dans un mémorandum semblable du même jour adressé au Premier Ministre, Parry évoquait également la dissimulation de preuves à la Commission de 1961. En outre, il ressort d'un mémorandum adressé au Premier Ministre Welensky le 29 novembre 1961 par le Ministre de la justice (Greenfield) qu'en demandant la nomination d'un membre de l'ONU à la Commission d'enquête rhodésienne, les Rhodésiens avaient espéré éviter que soit créée une commission de l'ONU. Sur une note manuscrite portant la même date, on peut lire « PM est d'accord. »

336. En outre, dans une lettre du 29 novembre 1961 adressée au major Cox, le Ministre des transports de la Rhodésie du Nord, Kenneth Towsey, a dit que les autorités rhodésiennes devaient « faire preuve de la plus grande coopération possible, sans divulguer la moindre position importante ». Le 14 décembre 1961, le major Cox a répondu au Ministre des transports que pour les Rhodésiens, la « Commission d'enquête... était, bien entendu, la meilleure garantie dont disposaient les personnes impliquées dans l'accident ». On ne sait pas très bien à qui il faisait référence en parlant de Rhodésiens « impliqué[s] dans l'accident ».

337. De plus, dans un télégramme adressé au Haut-Commissaire britannique à Salisbury le 14 décembre 1961, le Bureau des relations du Commonwealth décrivait le juge sierra-léonais S.B. Jones, un des cinq membres nommés à la Commission de 1961, comme « un bon ami de la Grande-Bretagne, très anglicisé ».

338. En 2018/19, j'ai reçu des informations et une « analyse de cas » de Vervoort Karel, général de division (à la retraite), qui a dit avoir une grande expérience de vol (y compris avec le Fouga), et de Marc Hallemans (également à la retraite), qui a déclaré qu'il avait lui aussi une grande expérience de vol et qu'il connaissait très bien Van Risseghem. Les deux hommes étaient d'avis que la catastrophe était un accident lié à une erreur de pilotage due au fait que l'équipage suédois était inexpérimenté et fatigué, et qu'il était techniquement impossible d'éliminer le SE-BDY avec un Fouga. Dans leur contribution, Karel et Hallemans ont discuté des éléments de preuve pris en compte lors des premières enquêtes, soulevé à nouveau la question d'une confusion possible entre Ndolo et Ndola (évoquée précédemment), mentionné d'autres accidents de vol dont ils avaient eu connaissance et critiqué les décisions prises avant et pendant le vol SE-BDY. Ils ont conclu que l'accident était donc un « exemple classique de CFIT [impact sans perte de contrôle] ». Ils ont dit souscrire aux conclusions des « trois rapports d'accident officiels, du rapport complémentaire établi par Bengt Rosio en 1993 et du rapport de l'expert en accidents d'avion [Sven] Hammarberg engagé par l'ONU elle-même », et estimé que l'analyse a contrario était le résultat de « juristes inexpérimentés et de profanes n'ayant aucune expérience de vol en Afrique et établissant des rapports dénués de fondement ».

339. Leur contribution a été reçue tardivement et ne semble pas, à proprement parler, contenir d'éléments nouveaux. Elle contient des inexactitudes factuelles fondamentales – par exemple, le fait que l'équipage était inexpérimenté et que les premières enquêtes ont toutes conclu que l'accident résultait d'une erreur de pilotage, alors que deux des trois enquêtes n'ont pu aboutir à une conclusion – et ils n'y expliquent pas certains éléments clés qui contredisent la conclusion selon laquelle il y a eu erreur de pilotage. Elle est également inexacte en ce qu'ils affirment que les enquêtes en cours sont prédisposées à conclure à une hypothèse particulière. Malgré cela, j'estime qu'il importe de tenir compte de cette contribution. Comme nous l'avons vu dans le présent rapport et dans le rapport de 2017, l'hypothèse d'une erreur de pilotage doit clairement rester à l'étude jusqu'à ce que nous soyons sûrs que toutes les informations pertinentes ont été mises au jour. Comme pour les autres contributions, je recommanderai qu'elle soit versée aux archives de l'ONU et soit accessible au public afin de pouvoir être examinée de manière indépendante.

340. Dans un article publié en 2018 qui m'a été communiqué, Matthew Stevenson et Joseph Majerle, un pilote, évoquent la possibilité que le SE-BDY soit descendu à une altitude inférieure pour parer à l'attaque d'un autre avion ou parce que l'avion était déjà en feu. Leur hypothèse repose sur l'expérience de Majerle, qui a examiné des accidents d'avion similaires et discuté avec les pilotes de ces avions ; il a conclu que si les pilotes du SE-BDY avaient percuté le sol par inadvertance et non pas parce qu'ils y avaient été contraints, l'avion aurait parcouru beaucoup plus que 137 mètres avant de s'arrêter. Ils disent aussi que l'on ignore, à l'issue des premières enquêtes, pourquoi les volets hypersustentateurs et le train d'atterrissage étaient sortis, alors que le SE-BDY se trouvait alors à près de 16 kilomètres de l'aéroport de Ndola (soit environ trois minutes de vol à la vitesse estimée), et que cela donne à penser que l'avion a tenté de se poser avant d'atteindre l'aéroport. À nouveau, j'inclus ici l'examen de cet article par souci d'exhaustivité ; l'affirmation selon laquelle les calculs relatifs à la distance parcourue par l'épave par rapport à la vitesse pourraient être erronés, telle qu'elle a été examinée lors des premières enquêtes, exigera de procéder à des vérifications avant d'être analysée plus avant.

341. En juin et juillet 2019, j'ai reçu des informations supplémentaires d'un homme qui a souhaité garder l'anonymat et qui a évoqué l'hypothèse d'une attaque terrestre. Il a présenté une contribution importante fondée sur de nombreux éléments de preuve. Pour lui, les premières enquêtes n'ont pas suffisamment évalué la possibilité d'une attaque terrestre ; il aurait fallu procéder à un exercice d'évaluation et envisager les lieux d'attaque possibles et les types d'armes disponibles. Il affirme qu'il est possible qu'une équipe déployée au sol sur la trajectoire d'approche aux instruments et dotée de véhicules équipés de mitrailleuses à balles traçantes ait tiré sur le SE-BDY depuis deux positions au sol, qu'il précise. Il pense que cela a distraité les pilotes et a dû les forcer à effectuer une manœuvre d'évitement qui les a fait descendre très bas et les a amenés à s'écraser. Il ajoute qu'une équipe prête à lancer une attaque au sol aurait pu faire une estimation de l'approche qu'allait choisir le SE-BDY, étant donné que la politique de Transair était de pratiquer une approche aux instruments à l'aide du manuel Jeppesen ; c'est d'ailleurs l'approche que le SE-BDY a choisie. Il fait remarquer que même si le pilote suivait ce manuel, il avait toute latitude pour déterminer l'angle du virage final, et le fait d'installer des positions d'attaque au sol à deux endroits aurait permis de couvrir la zone requise. Pour ce qui est des armes, il affirme qu'une mitrailleuse comme la Browning M2 ou M1919 ou une mitrailleuse similaire, disponible dans la région à l'époque, aurait eu la portée nécessaire pour atteindre un avion volant à environ 533 mètres au-dessus du sol, et il fournit les calculs étayant ces chiffres.

342. La source anonyme suggère également qu'une équipe d'attaque déployée au sol aurait pu utiliser le brouillage radio pour dissimuler ses activités et mentionne à cet égard les registres du poste de police de Mufulira, qui font état de problèmes radio la nuit de l'accident. La police de Mufulira a également consigné « qu'une sentinelle [avait] entendu un avion bimoteur léger survoler Makombo à environ 2 h 20 », ce qui atteste la présence inexplicquée d'un tel avion. Si un brouillage radio s'est produit ce soir-là, on peut s'attendre à ce que les avions de l'armée de l'air des États-Unis à Ndola l'aient consigné ; cela peut être vérifié. La source anonyme affirme aussi que sa théorie est étayée notamment par les « étincelles dans le ciel » mentionnées par le sergent Julien, par le fait que Dag Hammarskjöld aurait ordonné que l'avion fasse demi-tour, et par les trous constatés (par Bo Virving) dans le radar en dôme, l'hublot, les sièges et l'astrodôme. En ce qui concerne la présence de ce qui pourrait être des impacts de balles dans le radar en dôme et l'hublot, elle affirme que les déclarations faites par le capitaine Els devant le Comité d'enquête rhodésien n'ont pas écarté la possibilité que ces parties aient été endommagées par un projectile tiré

alors que l'avion était quasiment hors de portée ; cela demanderait toutefois vérification par un expert militaire en balistique.

343. L'hypothèse d'une attaque terrestre a été envisagée par les premières enquêtes, en partie parce qu'il avait déjà été établi que des avions de l'ONUC avaient été touchés par des tirs au sol en 1961 ; d'ailleurs, le DC-6 de Dag Hammarskjöld a dû être réparé à Léopoldville avant son dernier vol, précisément pour cette raison. Le mémoire reçu en juin et juillet 2019 expose la théorie de son auteur, mais je n'ai eu ni le temps ni les ressources nécessaires pour l'analyser en profondeur. Je note qu'il serait peut-être bon de l'examiner plus avant.

344. En juin 2019, tandis que j'écrivais le présent rapport, j'ai reçu un dernier document, dans lequel Anna Roosevelt donnait des informations concernant ses recherches sur les individus impliqués dans l'assassinat de dirigeants africains au Congo et alentour à l'époque des faits. L'idée maîtresse était que des officiers belges menaient à bien un programme visant à assassiner des dirigeants africains et à démanteler leurs mouvements politiques dans le but de maintenir le contrôle de la Belgique sur au moins une partie du Congo. Elle affirmait qu'ils étaient contre l'ONU et qu'ils avaient assassiné Dag Hammarskjöld car ils cherchaient à préserver la sécession minière du Katanga et son contrôle militaire et administratif ailleurs au Congo face à l'opposition militaire de l'ONUC.

345. Roosevelt fournit de nombreuses recherches référencées sur ce qu'elle qualifie de liens étroits unissant la Belgique à la sécession du Katanga et à la formation et au soutien de ses structures militaires. Elle mentionne des Belges comme Vandewalle, Brassine, Clemens, Huyghe, Crèvecœur, Weber et Van Risseghem, qui, affirme-t-elle, agissaient sous l'autorité du Gouvernement belge et non en tant que mercenaires. Elle affirme que de nombreux meurtres (individuels et collectifs) étaient liés sur le plan institutionnel et avaient pour objectif central de maintenir le contrôle de la Belgique. Certaines des informations fournies concernent la responsabilité alléguée de la Belgique concernant des actes et des campagnes au Congo (par exemple contre les Luba) qui ne sont pas liés directement à la présente enquête, même si des acteurs et des équipements similaires pourraient avoir été impliqués.

346. Roosevelt affirme qu'il est possible que Huyghe ait joué un rôle dans la mort de Dag Hammarskjöld, étant donné que, selon Puren, il se trouvait à Ndola la nuit du 17 au 18 septembre 1961, avec un autre officier belge de haut rang et plusieurs membres de l'escadron de combat aérien sécessionniste qu'il supervisait. Huyghe ayant travaillé en étroite collaboration avec les services de sécurité militaire et les diplomates des colonies britanniques de suprématie blanche, de l'Afrique du Sud et de la Rhodésie du Nord, ses aviateurs étaient autorisés à accéder à l'aéroport de Ndola, y compris à sa tour, le jour où l'avion de Hammarskjöld s'est écrasé. Elle ajoute que, compte tenu de l'importance, pour la sécession, d'éliminer Dag Hammarskjöld, il est probable que Vandewalle faisait partie des officiers de haut rang dont le nom n'a pas été communiqué qui se trouvaient à Ndola ce jour-là. Je constate que l'on n'a pas vérifié, de manière indépendante, si Huyghe se trouvait à Ndola ce jour-là, ni s'il se trouvait ailleurs, et qu'aucun élément de preuve ne vient étayer une hypothèse ou l'autre.

347. Roosevelt affirme que les dossiers pertinents de l'ONU sont sous contrôle et n'ont pas été déclassifiés. Comme je l'ai fait observer plus haut, j'ai eu accès sans restriction à tous les dossiers de l'ONU et son personnel impartial et professionnel m'a aidé dans mes recherches. Quant à la déclassification des archives de l'ONUC, il en est aussi question dans le présent rapport. Comme je l'ai également noté, j'ai bénéficié de la coopération solide des responsables indépendants de la Belgique, qui semblent avoir eu un large accès aux archives des services de sécurité, de renseignement et de défense. Roosevelt soutient que les actes des membres du

personnel de nationalité belge servant au Katanga étaient imputables au Gouvernement belge. Dans le cadre de la présente enquête, cela ne serait pertinent que dans la mesure où les informations pourraient avoir une incidence directe sur la cause de l'accident, ce qui reste à établir. Je sou mets néanmoins la question à l'examen de la Belgique.

## V. Constatations et conclusions

348. Dans sa résolution [72/252](#), l'Assemblée générale m'a chargé, si possible, de tirer des conclusions des enquêtes déjà menées. On peut tirer certaines conclusions, mais rien ne permet en soi d'établir avec certitude la cause ou les causes de la tragédie. De plus, certains États Membres n'ont semble-t-il pas divulgué certaines informations pertinentes et importantes, et doivent encore se conformer pleinement aux prescriptions de l'Assemblée générale. Le présent rapport, y compris ses conclusions, n'est qu'un maillon dans la chaîne des recherches visant à faire toute la lumière sur les faits. Étant donné, comme je viens de le dire, qu'il existe probablement des éléments pertinents qui n'ont pas encore été divulgués, il est possible qu'il faille modifier les conclusions du présent rapport à l'avenir en fonction de ce que ces autres éléments pourront révéler.

349. Dans mon rapport de 2017, j'ai expliqué les raisons pour lesquelles on pouvait dire que les premières enquêtes n'avaient pas permis de faire une évaluation juste et raisonnable de tous les éléments de preuve. Sans les reprendre dans leur intégralité, ces raisons concernaient notamment le fait que l'on s'était fondé trop largement sur certains aspects de l'enquête rhodésienne initiale, que peu de crédibilité avait été accordée aux déclarations des témoins « africains », que l'on cherchait visiblement à conclure à une « erreur de pilotage » et que des tentatives avaient été faites d'influencer la Commission de 1961. Les premières enquêtes n'ont donc pas suffisamment envisagé la possibilité qu'au moins un autre avion ait été vu alors que le SE-BDY approchait de Ndola, ni que l'aéronef ait été en flammes avant de toucher le sol ou qu'il ait fait l'objet d'une attaque ou d'une pression extérieure. Dans le corps du présent rapport, il a été fait référence chaque fois que nécessaire à la manière dont les lacunes des premières enquêtes avaient pu avoir des effets sur l'analyse faite de certaines informations ou à la nécessité de réexaminer ces informations.

350. Pendant la période d'environ deux ans qui s'est écoulée depuis le rapport de 2017, les éléments nouveaux qui ont fait surface ont concerné essentiellement trois domaines en lien avec la tragédie, à savoir : a) l'existence d'une attaque aérienne ou terrestre ou d'une autre menace extérieure ; b) l'éventualité d'actes de sabotage ; c) les actes des autorités locales et étrangères (en 2017, des informations ont également été reçues sur les « facteurs humains », mais aucune information importante sur le sujet n'a été examinée dans le cadre du présent mandat). Les observations finales y relatives sont examinées dans les catégories décrites ci-dessous.

### A. Cause(s) de l'accident

351. Il est plus commode d'évaluer les causes de l'accident en les classant dans deux grandes catégories : celles qui comportent une forme d'influence (« influence extérieure » renvoie à une attaque aérienne ou terrestre ou à une menace extérieure et « influence intérieure » renvoie au sabotage) et les autres.

## **1. Influence extérieure : il reste plausible qu'une attaque ou une menace extérieure ait causé l'accident**

352. Dans le rapport de 2017, j'ai constaté que la Commission de 1961 n'excluait pas la possibilité que le SE-BDY ait fait l'objet d'une attaque aérienne ou de harcèlement, et que le Groupe d'experts indépendants avait noté que l'on ne pouvait exclure totalement la possibilité qu'un « aéronef inconnu » ait été présent. J'y ai conclu, sur la base des informations existantes, des nouvelles informations et de l'avis d'experts, qu'il était plausible qu'une action hostile d'origine extérieure ait causé l'accident, que ce soit une attaque directe ou une menace extérieure ayant distrahit momentanément les pilotes et les ayant amenés à voler trop bas et à s'écraser. Pour les raisons exposées ci-dessous, je maintiens cette conclusion en 2019.

353. Le contexte était tel qu'il est possible qu'une attaque ait été montée. De nombreuses personnes savaient que Dag Hammarskjöld devait se rendre à Ndola cette nuit-là. De nombreux témoins oculaires ont dit qu'ils avaient vu au moins un autre appareil dans le ciel, que l'autre appareil pourrait avoir été un avion à réaction, que le SE-BDY était en flammes avant de s'écraser ou qu'il avait essuyé des tirs ou avait été pris en chasse par un autre aéronef. De plus, il y avait effectivement des avions et des pilotes capables de mener à bien pareille mission contre le SE-BDY. En fait, à chaque étape de l'enquête, d'autres éléments de preuve ont été découverts qui avaient été dissimulés ou qui n'avaient pas été pris en compte dans les premières enquêtes. Les travaux menés ces dernières années ont également mis en évidence le fait que les événements se sont déroulés dans un contexte de conflit armé actif impliquant diverses parties, dont l'Organisation des Nations Unies. Même s'il aurait été difficile d'attaquer le SE-BDY étant donné les conditions, en particulier la nécessité de voler de nuit sans radar, cela aurait été possible au vu des ressources disponibles.

354. En outre, il est maintenant évident que plusieurs gouvernements ont tenté d'influencer les enquêtes initiales pour qu'elles aboutissent à une conclusion prédéterminée d'« erreur de pilotage » ; au cours des années suivantes, certains États Membres se sont montrés réticents à rendre pleinement compte des dossiers et des archives. Ces éléments sont semble-t-il établis et pertinents.

355. Les catégories d'informations ci-dessous sont toujours à l'étude pour déterminer si des interférences externes ont pu être à l'origine de l'accident.

### **a) Informations provenant de témoins oculaires**

356. Le Comité d'enquête rhodésien a recueilli les déclarations de sept témoins ayant vu un deuxième ou un troisième avion, et la Commission d'enquête rhodésienne a entendu au moins six d'entre eux. Dans l'ensemble, elle s'est montrée critique envers eux et a manqué d'objectivité, ce qui pourrait tenir à ses préjugés. La Commission de 1961 a également entendu au moins six témoins dire qu'il y avait au moins un autre avion, et au moins 12 témoins ont mentionné une lumière vive dans le ciel.

357. Douze nouveaux témoins oculaires ont été interrogés depuis la fin des travaux de la Commission de 1961. En 2015, le Groupe d'experts indépendants a entendu cinq nouveaux témoins qui ont affirmé avoir vu au moins un autre avion, et sept qui ont dit que le « gros avion » était en flammes avant de s'écraser. Il a recensé les facteurs objectifs pertinents dont il avait tenu compte pour évaluer ces déclarations ; pour lui, certaines avaient une valeur probante, d'autres pas. Le Groupe d'experts a notamment tenu compte de la fiabilité et de l'exactitude de toute reconnaissance visuelle réalisée de nuit dans des conditions défavorables, de la capacité d'observation des témoins, du fait que la mémoire s'altère avec le temps et des incohérences et contradictions. Le seul survivant (temporaire) de l'accident, Harold Julien, a également tenu des propos donnant à penser qu'il avait pu y avoir une menace ou une attaque alors que

l'avion s'approchait de Ndola, et peut-être une explosion soudaine. Ces preuves ont été complétées en 2018/19 par des informations en provenance du Zimbabwe qui ont établi que les autorités de Rhodésie du Nord avaient tenté d'étouffer ces déclarations de Julien et d'empêcher qu'elles soient rendues publiques.

358. Dans au moins deux rapports sur le terrain établis le 18 septembre 1961, l'ambassadeur des États-Unis, Gullion, avait dit que l'avion avait « peut-être été abattu » et que plusieurs personnes avaient signalé une « lumière vive dans le ciel ». Ces renseignements avaient été transmis immédiatement à la Maison Blanche, au Secrétaire d'État à la défense, à l'armée, la marine, l'armée de l'air et la CIA.

359. Comme il a été dit dans le rapport de 2017, de nombreuses déclarations de témoins oculaires tendent à établir qu'il y avait au moins un autre avion en vol au moment où le SE-BDY faisait ses manœuvres d'approche vers Ndola, que l'autre appareil présent était un avion à réaction, que le SE-BDY était en flammes avant de s'écraser au sol et qu'il pouvait avoir essuyé des tirs ou avoir été pris en chasse par un ou plusieurs autres aéronefs. Les informations issues des archives des services de renseignement, de sécurité et de défense des États Membres en 2018/19 ne contredisent pas ces déclarations, mais elles n'étaient pas l'hypothèse de manière concluante. Toutefois, comme on l'a vu plus haut et comme on le reverra plus loin, tous les États Membres n'ont pas encore examiné l'ensemble des informations de manière approfondie.

**b) Allégations relatives à des communications interceptées concernant l'attaque**

360. Le Groupe d'experts a attribué une valeur probante modérée aux assertions de Charles Southall et Paul Abram, qui ont tous deux déclaré avoir entendu ou lu des transcriptions des transmissions radio interceptées dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 concernant ce qu'ils pensent être une attaque contre le SE-BDY, qui aurait causé l'accident. Compte tenu de l'évolution de la situation en 2018/19, je suis parvenu à la conclusion que leurs affirmations avaient une forte valeur probante et montraient que les États-Unis surveillaient les échanges radio et que des relevés des transcriptions avaient très probablement été créés.

361. Les déclarations d'Abram, si elles sont vraies, sont évidemment de la plus haute importance dans cette affaire. Pendant de nombreuses années, il a été demandé aux États-Unis de fournir des informations qui réfuteraient ou appuieraient ces déclarations. Le pays est revenu sur sa position entre 2015 et 2017, confirmant finalement les déclarations d'Abram concernant ses états de service en tant que spécialiste des interceptions opérant en Crète, mais disant qu'il ne se trouvait pas en Crète en septembre 1961. Lorsque la déclaration d'Abram affirmant le contraire a été soumise aux États-Unis entre 2017 et 2019 pour obtenir des précisions supplémentaires, encore une fois, aucune réponse n'a été reçue. En 2019, j'ai été informé du décès d'Abram. Comme il a déjà été dit, il importe de se rappeler qu'Abram n'est pas revenu sur ses déclarations au fil du temps ; la dernière fois qu'il est intervenu, en juillet 2017, il a répété qu'il se trouvait en Crète aux dates en question ; sa spécialisation et ses fonctions d'expert des protocoles d'interception vocale et son habilitation de sécurité de l'armée de l'air américaine ont été confirmées, et ces informations n'ont pas été remises en question de son vivant.

362. Les déclarations de Southall sont tout aussi importantes dans cette affaire. Comme pour Abram, de nombreuses occasions ont été données aux États-Unis de contredire ou de clarifier les déclarations de Southall avant sa mort en 2016. Les nouvelles informations reçues en 2019 sont conformes aux déclarations précédentes et étayaient celles-ci, ainsi que l'historique écrit de la correspondance examinée par la Commission Hammarskjöld. Encore une fois, comme l'a fait remarquer le responsable indépendant de la Suède, « Southall s'est employé à communiquer cette

information pendant des dizaines d'années. » Il convient aussi de se rappeler la position incontestée occupée par Southall dans la marine américaine, où il a pris sa retraite en qualité de commandant de la réserve navale ; sa spécialisation en tant qu'agent de « traitement et de transmission » ; son affectation dans un centre de communications navales près de Nicosie en 1961, et le fait que ses déclarations sont restées inchangées pendant de nombreuses années, au moins de 1967 à 2013.

363. En ce qui concerne les autres communications interceptées, les informations analysées dans le rapport de 2017 montrent qu'en 1961, le Royaume-Uni et les États-Unis recevaient des autorités rhodésiennes des extraits de communications sensibles interceptées de l'ONUC. Les nouvelles informations reçues sur ce point du Zimbabwe en 2019 appuient les conclusions du rapport de 2017 à cet égard.

364. De même, les communications qui ont pu être émises durant les derniers instants du vol SE-BDY et pour lesquelles il existe un enregistrement sont potentiellement très importantes elles aussi. Les informations analysées en 2019 montrent que les registres du service de contrôle de la circulation aérienne de Ndola lors des derniers instants du vol étaient incomplets et conduisent à s'interroger sur les raisons pour lesquelles Martin a détruit les notes à partir desquelles il a établi la déclaration brève et incomplète qu'il a faite environ 36 heures après l'accident du SE-BDY, alors qu'il savait que l'avion s'était écrasé.

365. Plusieurs témoins, dont Martin lui-même, ont dit qu'il est possible que des avions des États-Unis surveillaient les échanges radio et communiquaient avec le SE-BDY depuis Ndola. L'interception de communications radio en soi ne conduit pas un avion à s'écraser. Cependant, ces interceptions montrent probablement ce qui s'est passé aux moments cruciaux. Si des parties se trouvant dans différents endroits étaient impliquées dans une attaque aérienne ou terrestre ou faisaient l'objet d'autres menaces extérieures, il est probable qu'elles communiqueraient par radio ou par d'autres moyens similaires.

366. De multiples sources se réfèrent donc à des communications entendues qui n'ont pas été mises au jour depuis. Ces sources sont aussi bien des particuliers que des personnes qui ont travaillé pour les services de sécurité, de renseignement et de défense gouvernementaux. Au vu d'autres circonstances, notamment le fait que les États Membres surveillaient et interceptaient les communications de l'ONU, que des moyens de communication sophistiqués se trouvaient à Ndola cette nuit-là, et que les registres du contrôle de la circulation aérienne de Ndola étaient étrangement incomplets, on ne saurait minimiser l'importance de trouver toute autre trace des communications qui ont eu lieu durant cette nuit tragique. C'est un point sur lequel l'absence de coopération des États Membres peut, à terme, être perçue comme une volonté de cacher la vérité.

### **c) Capacité de mener une attaque extérieure**

367. Comme nous l'avons vu plus haut, on s'est uniquement demandé au cours des premières enquêtes s'il était possible que le SE-BDY ait été attaqué par un Fouga Magister ; cette hypothèse a été écartée sur la base du témoignage du major Delin, de l'Avikat, et de contraintes opérationnelles. La Commission d'enquête rhodésienne a conclu qu'il « [était] venu spontanément... et [n'a] trouvé aucune raison de mettre son témoignage en doute », en dépit du fait que Delin était un mercenaire katangais soupçonné de complicité dans la tragédie. Les déclarations de Delin comportent également des contradictions, notamment en ce qui concerne le nombre de pilotes de l'Avikat alors disponibles, et il a été établi depuis qu'il n'était pas pilote lui-même.

368. Il ressort de renseignements nouveaux obtenus en 2017 et 2019 qu'il y avait de nombreux autres terrains d'aviation, bandes d'atterrissage, pilotes et avions qui

pouvaient être utilisés pour une attaque. Les descriptions faites par les témoins et les documents analysés ont montré que des atterrissages avaient bel et bien eu lieu de nuit, à l'aide de balisage au sable et au kérosène, qu'à l'époque, la plupart des vols de l'ONU au Congo se faisaient de nuit, et que des attaques air-air avaient eu lieu. Ils ont montré également que de multiples avions, y compris ceux à capacité offensive tels que le Fouga Magister, le De Havilland Dove et le Dornier DO-27 ou DO-28 notamment, étaient disponibles au Katanga et que l'Avikat s'en servait pour mener des attaques en septembre 1961.

369. En 2018/19, de nouvelles informations importantes à cet égard ont été communiquées, qui renforcent encore les conclusions tirées en 2017, à une réserve près : l'ensemble des éléments de preuve donne à penser qu'un seul Fouga Magister de l'Avikat était encore opérationnel en septembre 1961. Les nouvelles informations confirment la présence de certains mercenaires au Katanga, y compris de mercenaires français qui auraient pu se trouver là avec l'autorisation tacite ou expresse du Gouvernement français. Les renseignements fournis par plusieurs responsables indépendants et d'autres personnes confirment également que l'Avikat se servait de Dornier DO-28 et Dove armés en septembre 1961 et utilisait plusieurs terrains d'aviation et aéroports internationaux au Katanga, en République du Congo, en Angola et en Rhodésie du Nord.

370. Rosez a déclaré que l'UMHK fabriquait, dans ses usines, des armes destinées à l'Avikat, ce qui constitue la preuve d'une allégation formulée antérieurement.

371. En ce qui concerne Van Risseghem, des extraits de ses carnets de vol (qui doivent encore être analysés plus avant) montrent qu'entre juin et septembre 1961, il a piloté divers avions pour l'Avikat (Dove, Piper, DC-3, Fouga Magister et Dornier DO-28) avec divers copilotes et à partir de différents endroits au Katanga, en République du Congo et en Rhodésie du Nord. Coppens a affirmé que Van Risseghem avait reconnu avoir abattu le SE-BDY ; il a nié cela devant d'autres et déclaré qu'il ne voulait pas avoir de problèmes par rapport à ce qu'il avait fait au Congo. Il ressort de l'analyse d'informations contradictoires, y compris celles provenant des archives des services de sécurité et de renseignement des États Membres, qu'on ne peut pas encore établir avec certitude où se trouvait Van Risseghem dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Toutefois, sa présence à Brazzaville quelques jours après l'accident du SE-BDY, en même temps que plusieurs personnes suspectes, dont des agents de la CIA, doit également faire l'objet d'une enquête plus approfondie. Compte tenu de ses antécédents, de ses relations familiales et de ses états de service dans les forces armées britanniques, ainsi que des informations selon lesquelles les États-Unis pensent qu'il a pu attaquer le SE-BDY, des recherches supplémentaires à cet égard restent nécessaires.

372. En ce qui concerne l'hypothèse Beukels, de Kemoularia a communiqué en 2018 de nouvelles informations sur sa rencontre avec Bob Denard en 1993, qui confirment certains aspects de l'hypothèse même s'il n'était alors plus question de « Beukels » lui-même. De plus, il ressort de l'analyse faite par l'équipe de tournage du film *Cold Case Hammar skjöld* que Beukels (ou Beuckels) n'était pas un pilote de l'Avikat.

373. Les renseignements issus des archives des services de renseignement, de sécurité et de défense des États Membres analysés en 2019 ont montré également que les forces de Rhodésie du Nord étaient rassemblées et prêtes au combat le long de la frontière avec le Katanga et, à un moment donné, au Katanga. À cet égard, je note une fois encore que pas plus qu'en 1961, il n'a été possible d'écarter de manière concluante la possibilité qu'un ou plusieurs autres avions non katangais se soient trouvés dans les airs cette nuit-là, par exemple un (ou plusieurs) des 18 chasseurs bombardiers Canberra, des 30 chasseurs bombardiers Vampire ou des 12 Provost légers de combat de l'armée de l'air royale rhodésienne.

374. Comme il a été dit plus haut, bien que prise isolément, l'information selon laquelle un Fouga, un De Havilland, un Dornier ou un autre aéronef pourrait avoir attaqué le SE-BDY puisse être jugée peu concluante, il convient de l'examiner au regard d'autres éléments de preuve, y compris les témoignages. En outre, même si sa préparation présentait des difficultés opérationnelles, l'attaque ne devait pas nécessairement être directe pour réussir. Il est possible qu'un deuxième avion ait perturbé le vol SE-BDY et que cela ait suffi à causer l'accident. Je répète toutefois qu'il faut rester prudent concernant toute analyse d'une attaque extérieure. Les informations données ci-dessus montrent qu'il est possible que le SE-BDY ait été attaqué ou menacé par un autre avion, ou qu'il ait été la cible d'une attaque terrestre ; on ne peut donc écarter cette hypothèse. Toutefois, à ce stade, ces informations ne précisent pas les détails d'une telle attaque. Comme nous le verrons plus loin, c'est la raison pour laquelle il reste essentiel d'établir un compte rendu complet de toutes les informations qui pourraient être disponibles.

## **2. Interférence intérieure : il n'est pas possible, à l'heure actuelle, de déterminer si des actes de sabotage ont provoqué l'accident**

375. Les différentes formes possibles de sabotage qui auraient pu contribuer à l'accident ont été envisagées dès les premières enquêtes. La Commission de 1961 a noté que comme aucune garde spéciale n'avait été montée auprès du SE-BDY à Léopoldville, la possibilité qu'une personne non autorisée ait eu accès à l'appareil et l'ait saboté ne pouvait pas être exclue.

376. Le Groupe d'experts n'a attribué aucune valeur probante à l'affirmation formulée en 2015 selon laquelle des membres d'une ambassade étrangère (Roumanie) à Léopoldville auraient placé un engin explosif à bord du SE-BDY alors qu'il se trouvait sur le tarmac de l'aéroport de Léopoldville ni à l'affirmation selon laquelle un pirate de l'air ou passager « clandestin » aurait été introduit à bord. Toutefois, ni le Groupe d'experts ni les auteurs du rapport de 2017 n'ont été en mesure d'évaluer pleinement l'allégation de sabotage décrite dans les documents du SAIMR concernant l'« Opération Céleste », l'Afrique du Sud n'ayant pas donné accès à ces documents.

377. En 2018/19, j'ai également cherché à vérifier les allégations formulées au sujet de l'« Opération Céleste ». Avec l'aide de l'équipe de tournage du film *Cold Case Hammar skjöld*, une entrevue a été organisée avec un ancien membre présumé du SAIMR, qui a déclaré que cette organisation menait des activités et qu'il avait vu des documents de propagande concernant l'« Opération Céleste ». En outre, une version manuscrite de documents qui semblaient être les mémoires de Keith Maxwell a également été analysée. Les nouvelles informations reçues ne viennent ni établir ni réfuter la soi-disant « Opération Céleste », mais montrent qu'il reste nécessaire de confirmer ou d'exclure l'hypothèse relative à l'« Opération Céleste », ce qui nécessite la coopération de l'Afrique du Sud. De plus, les éléments que détiennent les services de renseignement sud-africains, et éventuellement britanniques et américains, aident à vérifier si le SAIMR existait bien et s'il menait des opérations en 1961. Il importe que les recherches menées au Royaume-Uni et aux États-Unis portent également sur Maxwell, sur le SAIMR et sur les résultats de toute enquête interne menée après que les allégations ont été divulguées en 1998.

378. Si l'on veut parvenir à tirer une conclusion concernant la possibilité qu'un acte de sabotage ait joué un rôle dans l'accident, il faut que les États Membres continuent de coopérer. Il faut encore procéder à une analyse des documents originaux de l'« Opération Céleste », interroger éventuellement les témoins et examiner les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense des États Membres pour vérifier s'il y est fait référence au SAIMR ou à l'« Opération Céleste » (qui ferait

notamment intervenir la CIA). Malheureusement, c'est une hypothèse que je n'ai pas été en mesure d'infirmier ou d'étayer plus avant en 2018/19.

### **3. Il demeure possible que l'accident ait été causé par une erreur de pilotage, sans interférence extérieure**

379. Comme il a été dit dans le rapport de 2017, il est possible que l'accident ait été causé par une simple erreur de pilotage. De tels accidents se produisent même lorsque l'équipage est expérimenté et dans des conditions de vol normales.

380. Les allégations formulées selon lesquelles il était possible qu'il y ait eu une défaillance mécanique ou une autre panne, notamment de l'altimètre, que le contrôle de la circulation aérienne ait communiqué un calage altimétrique erroné aux pilotes ou que de mauvaises cartes d'atterrissage aient été utilisées ont été dûment écartées entre 2013 et 2017. En conséquence, si l'accident s'est produit sans interférence extérieure, il est presque certain qu'il a été causé par une pure erreur de pilotage, par exemple une lecture erronée de l'altimètre combinée à une erreur d'appréciation visuelle.

381. Bien que l'hypothèse d'une erreur de pilotage semble être trop simple, on ne saurait conclure qu'il n'y a pas eu d'interférence alors qu'il est clair que tous les éléments de preuve pertinents n'ont pas été communiqués. Il ne serait ni judicieux ni responsable de tirer une conclusion définitive alors que l'on sait que tous les éléments de preuve matériels potentiels n'ont pas été examinés. En effet, de nombreux éléments de preuve qui n'ont pas encore été établis de manière incontestable, y compris de nombreux témoignages de première main, réfutent la thèse d'une erreur de pilotage. Il ne sera évidemment pas possible d'examiner la totalité des éléments de preuve ayant existé à un moment donné, notamment car environ 80 % de l'avion a brûlé dans l'accident. Toutefois, on a encore besoin d'informations probablement détenues par les États Membres concernant par exemple la question de savoir si les transmissions vocales interceptées existent réellement et si elles sont authentiques, ou si une agence de sécurité ou de renseignement a enregistré la présence d'un deuxième aéronef, pour les confronter aux allégations des témoins oculaires. Si tous les éléments de preuve disponibles avaient été examinés et qu'aucune autre hypothèse ne pouvait être étayée, il pourrait être légitime de supposer, à toutes fins utiles, que l'erreur de pilotage est la seule explication possible. Toutefois, nous n'en sommes pas encore au point où il serait raisonnable de tirer une telle conclusion.

## **B. Questions diverses**

### **1. Coopération des États Membres**

382. Dans l'ensemble, les États Membres en 2018/19 ont donné suite aux mesures prescrites par l'Assemblée générale dans sa résolution 72/252. Cela est encourageant et montre que les Membres de l'Organisation prennent la question très au sérieux, de sorte que l'application des règles habituelles de classification et de sensibilité de l'information peut, soixante ans après les faits, être revue dans un souci de transparence.

383. La majorité des quatorze États Membres auxquels il a été demandé de procéder à un examen interne ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense se sont conformés à la lettre et à l'esprit de cette demande. Le travail accompli peut être considéré comme un succès et une étape constructive dans la recherche de la vérité ; il a abouti à la découverte et à la divulgation de nouvelles informations pertinentes, notamment en ce qui concerne les domaines dans lesquels les États Membres ont probablement intercepté des communications intéressantes, la

capacité des forces armées d'organiser une éventuelle attaque contre l'avion transportant le Secrétaire général, la présence dans la région de personnel paramilitaire et de personnel du renseignement, et la situation en 1961 et les événements connexes.

384. Il convient en particulier de saluer les États Membres ayant nommé des responsables dont on peut dire qu'ils sont véritablement indépendants et de haut rang et qui ont bénéficié des autorisations et de la coopération nécessaires pour rendre compte de leurs recherches de manière méthodique et exhaustive, y compris des recherches effectuées dans les documents classifiés. Je remercie tous les États Membres, et en particulier la Belgique, la France, la Suède et le Zimbabwe, pour le travail considérable et approfondi accompli par leurs responsables indépendants. Ces États Membres ont examiné et communiqué des informations dont la divulgation a pu être considérée comme contraire à leurs intérêts, en particulier compte tenu du contexte historique qui prévalait alors (c'était notamment l'époque de la décolonisation). Je remercie également tout particulièrement les responsables indépendants de l'Allemagne, du Canada, du Portugal et de la Zambie. Bien que leurs recherches aient porté sur un volume globalement moins important de pièces potentielles, ces États Membres ont, comme les autres, fait ce qui leur était demandé et communiqué des informations importantes à l'issue des recherches ciblées menées par leurs fonctionnaires indépendants et de haut rang.

385. Des progrès encourageants ont été accomplis, mais on ne peut pas dire que les recherches aient été exhaustives dans tous les États Membres. Certains États n'ont pas répondu véritablement aux demandes de renseignement ou semblent avoir pensé que leurs archives de renseignement, de sécurité et de défense ne pouvaient pas détenir d'informations « pertinentes », car ce ne sont pas, en général, des archives dont la législation autorise la consultation ou la divulgation. Comme je l'ai dit, la question de savoir quelle information peut être jugée « pertinente » doit s'entendre dans un sens large et non exclusif, plutôt que dans un sens technique ou juridique. Une information n'est donc pas considérée comme non « pertinente » parce que, par exemple, une législation existante n'exigerait pas ou ne permettrait pas de la divulguer.

386. En ce qui concerne les États Membres avec lesquels je pense qu'il faudrait continuer de collaborer, je constate que l'Afrique du Sud a nommé un responsable indépendant en mai 2019, soit environ 15 mois après ma demande initiale et après la date limite fixée pour les rapports des autres responsables indépendants. C'est une mesure positive dont je me réjouis. Toutefois, aucune information n'a été reçue, alors que depuis le début on pense que l'Afrique du Sud détient très probablement des informations pertinentes.

387. Le Royaume-Uni a également procédé à une nomination en mai 2019, soit environ 15 mois après ma demande initiale et après la date limite fixée pour les rapports des autres responsables indépendants. C'est une autre mesure positive dont je me réjouis. Dans une lettre reçue en juin 2019, le responsable indépendant du Royaume-Uni a confirmé qu'il était absolument persuadé que tous les documents détenus par le Gouvernement britannique qui contenaient des informations pertinentes pour l'enquête avaient été pleinement recensés et soumis en réponse à des demandes antérieures. Je ne pense pas qu'on puisse raisonnablement s'attendre à ce qu'un mois suffise pour procéder à un examen complet de la nature et de la portée demandées, et il est reconnu que l'examen interne a été effectué dans toute la mesure possible et dans le délai imparti. Je pense que la demande détaillée et les questions transmises dans le cadre de l'enquête au responsable indépendant et celles qui sont décrites dans mon rapport pourraient se prêter à un examen futur. Bien que la probabilité très élevée que le Royaume-Uni détienne des informations pertinentes ait

été établie et bien que j'aie indiqué les endroits précis où on pouvait trouver de telles informations, aucun nouveau document et aucune nouvelle information n'ont été reçus, et mes demandes ciblées n'ont pas reçu de réponse. Toutefois, en 2019, le Royaume-Uni semble disposé à collaborer davantage, ce dont je me félicite.

388. En ce qui concerne les États-Unis, je me réjouis qu'une nomination ait eu lieu en 2018. En avril 2019, on m'a informé que des recherches exhaustives avaient été effectuées dans un certain nombre d'organismes publics, dont le Ministère de la Défense, la CIA et l'Office national de sécurité, au cours des années précédentes ; d'autres recherches étaient en cours et leur portée avait même été élargie pour concerner d'autres services de renseignement des États-Unis. Même si la coopération est continue, il convient également de noter qu'en ce qui concerne un certain nombre de questions et de demandes précises, aucune information ou clarification supplémentaire n'a été reçue. La probabilité très élevée que les États-Unis détiennent des informations pertinentes a été établie et des endroits précis où de telles informations pourraient se trouver ont été mentionnés dans la correspondance, mais aucune information autre que le rapport mentionné plus haut n'a été reçue. Il est encourageant de constater qu'en 2019, la portée des recherches a été élargie à d'autres services de renseignement américains ; cet effort mérite d'être salué.

389. En 2019, le Royaume-Uni et les États-Unis ont répété que les recherches menées les années précédentes avaient déjà été exhaustives. Toutefois, quelques exemples concrets déjà mentionnés montrent que cela n'est peut-être pas tout à fait vrai. Le Royaume-Uni par exemple a affirmé ne détenir aucune information concernant l'agent du MI6 Ritchie ; quant aux États-Unis, ils ont dit qu'ils ne disposaient d'aucune information établissant qu'ils avaient fourni des jets Fouga Magister au Katanga en 1961 ou qu'un ou plusieurs avions américains équipés de matériel de transmissions se trouvaient à Ndola le 17 septembre 1961 ni d'aucun livret de service d'Abram. Lorsqu'on a remis aux États Membres des documents indiquant que ces informations avaient été vérifiées de manière indépendante, en 2017, ils ont fait des recherches plus approfondies à l'issue desquelles ils ont reconnu l'existence d'éléments pertinents. Ces exemples montrent, comme on s'en est déjà rendu compte, que lorsque les recherches sont faites de manière ciblée avec des connaissances, un accès et des ressources suffisantes, il est possible de découvrir des informations importantes. C'est la raison pour laquelle j'exhorte à nouveau les États à poursuivre leurs recherches et à les approfondir.

390. En ce qui concerne la Fédération de Russie, j'ai été heureux d'apprendre qu'elle avait mené des recherches dans les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense ; toutefois, aucun responsable indépendant n'a été nommé et aucune précision sur les recherches n'a été donnée. Je ne dispose d'aucune information précise indiquant que l'ex-URSS savait ce qui se passait, mais comme c'était un acteur important dans la région à l'époque, je pense que par souci d'exhaustivité et d'uniformité, il serait bon de demander à la Fédération de Russie de mener un examen complet et approfondi, dans les conditions prévues.

## **2. Il est certain que d'autres informations pertinentes existent**

391. Des progrès importants ont été réalisés dans l'examen des informations pertinentes et pour ce qui est d'établir précisément où il est probable que des informations supplémentaires se trouvent. Le dossier existant montre qu'il est presque certain que des informations non divulguées sur la tragédie se trouvent encore dans les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense de certains États Membres. À en juger par la manière dont les éléments nouveaux sont apparus au fil des ans, il reste probable que des informations supplémentaires se feront jour à l'avenir. En 2017, j'ai fait remarquer que la divulgation sans condition ni réserve des

informations pertinentes retenues jusqu'à présent par les agences ou services de renseignement, de sécurité et de défense d'États Membres n'avait que trop tardé. Malheureusement, tous les États Membres n'ont pas procédé à cette divulgation – en particulier ceux qui sont les plus à même de détenir des informations pertinentes – et on ne peut pas encore dire qu'ils se sont acquittés de la charge de la preuve décrite dans le rapport de 2017.

392. Au cours des deux dernières années, le corpus de connaissances sur les informations détenues par les services de renseignement, de sécurité et de défense des États Membres s'est encore étoffé. Par exemple, comme il a été dit plus haut, les dossiers de la CIA montrent que celle-ci savait que des armes étaient fournies au Katanga, et qu'elle participait peut-être à la fourniture de ces armes, notamment qu'elle avait connaissance de l'existence de Cassart, qui fournissait des avions de l'Avikat, et de Loeb, qui coordonnait les communications avec le renseignement britannique, l'UMHK et les responsables rhodésiens. La CIA était également au courant de l'existence d'un agent, avec lequel elle avait des liens, impliqué dans la fourniture d'avions Dornier ou en ayant connaissance. D'autres documents analysés montrent, par exemple, que des agents de la CIA ont cherché à recruter des agents pour une « escouade d'exécution » au Congo et qu'ils ont réservé un avion de la CIA et organisé des cours de pilotage en vue de mener des opérations là-bas. Le responsable indépendant des États-Unis ne m'a communiqué aucune de ces informations. Elles ont été mises au jour par des investigateurs privés qui ont constaté qu'elles avaient été déclassifiées à l'occasion d'une autre affaire (notamment à l'occasion de la déclassification des documents concernant le Président John F. Kennedy). C'est l'occasion de souligner que les responsables indépendants doivent être des personnes de haut rang réellement indépendantes, que leurs fonctions doivent être considérées de façon globale et répondre aux exigences de la présente enquête de façon à ce que les recherches puissent porter sur les domaines thématiques pertinents. Ils doivent également disposer de ressources suffisantes, les recherches se faisant souvent manuellement dans des archives papier dispersées et nombreuses.

393. Il ressort des rapports du Comité de l'Église, de l'autobiographie de Devlin et d'autres sources qu'à de nombreuses occasions en 1960 et 1961, au Congo et alentour, la CIA a agi sans l'autorisation du Gouvernement américain ou en ne respectant pas sa politique. Il est donc d'autant plus important de vérifier les informations contenues dans les archives du renseignement qu'elles peuvent être différentes de celles issues des archives diplomatiques et politiques qui ont été communiquées. Il importe également de vérifier ces informations car la commission parlementaire belge créée en 2000 pour enquêter sur l'assassinat de Patrice Lumumba a déclaré dans son rapport de 2001 que la CIA avait minimisé son propre rôle dans cette affaire et que les conclusions du Comité de l'Église étaient affaiblies par le fait qu'elles reposaient sur les déclarations de fonctionnaires de la CIA. On ne pourra peut-être pas déterminer quelles informations pertinentes peuvent se trouver dans des documents faisant référence aux opérations menées par la CIA au Congo au début des années 1960 tant qu'on n'aura pas examiné les dossiers relatifs aux points susmentionnés et à toute piste connexe qui pourrait en résulter. Alors que les rapports du Comité de l'Église font référence à une multitude de câbles de la CIA se rapportant aux activités menées à l'intérieur et autour du Congo au cours de la période considérée, aucun câble de la CIA n'a été produit ou mentionné par les États-Unis dans la présente enquête. Je note également qu'aucune réponse n'a été reçue au sujet des conclusions tirées dans le rapport de 2017 qui se rapportent aux États-Unis ; de telles réponses pourraient contenir d'autres informations pertinentes.

394. En ce qui concerne le Royaume-Uni, aucune information relative au rapport de Neil Ritchie n'a été divulguée, alors que ce rapport a forcément été élaboré, que son existence a été reconnue en 2017 et qu'il a été établi que Neil Ritchie et d'autres

responsables du renseignement britannique avaient joué un rôle clef dans les événements qui avaient amené Dag Hammarskjöld et les personnes qui l'accompagnaient à se rendre à Ndola. La présence d'agents des services de renseignement britanniques, dont Park et Ritchie, n'est plus à démontrer. Il a aussi été établi que leur présence coïncidait avec des débats tenus au sein du Ministère britannique des affaires étrangères et des discussions concernant l'« élimination » de Lumumba au cours de la même période de 12 mois (par exemple, la correspondance du 28 septembre 1960 entre Ross et Smith au Département Afrique du Ministère). Le fait qu'aucune information à ce sujet provenant des archives britanniques des services de renseignement, de sécurité et de défense n'ait été divulguée dans le cadre de la présente enquête montre clairement qu'il est probable que d'autres informations importantes existent. Je constate également qu'aucune réponse n'a été reçue en ce qui concerne les conclusions du rapport de 2017 selon lesquelles le Royaume-Uni a reçu des extraits de communications de l'ONU interceptées ou a tenté d'influencer les premières enquêtes et de les orienter vers la conclusion selon laquelle l'accident était imputable à une « erreur de pilotage » ; là aussi, des recherches plus poussées sur ces points permettraient certainement de mettre au jour d'autres informations importantes.

395. En ce qui concerne l'Afrique du Sud, il n'a pas été fait état de travaux importants menés par son responsable indépendant en 2019. Les informations relatives aux documents de l'« Opération Céleste » doivent clairement être vérifiées, ainsi que divers autres points, notamment le transfert de personnel et de matériel de l'Afrique du Sud au Katanga, les informations sur les mercenaires et le personnel du renseignement sud-africains, et les liens entre le personnel katangais, les mercenaires belges et des entités sud-africaines (tant les services de sécurité que les formations paramilitaires).

396. Le responsable indépendant de l'Allemagne a confirmé qu'il avait pu accéder sans entrave aux archives des services de renseignement, de sécurité et de défense et y faire des recherches. Après qu'il a eu terminé son rapport, d'autres informations ont été reçues concernant l'agent présumé du renseignement ouest-allemand Hans Germani et le pilote de Dornier Heinrich Schäfer, sur lesquelles il faudra peut-être enquêter plus avant.

397. Au vu de ce qui précède, il est clair que certains États Membres doivent coopérer activement et mener des recherches approfondies dans les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense. Les recherches devraient porter en priorité sur les transmissions radio interceptées et les éléments connexes (y compris les bandes enregistrées, les transcriptions, les éléments d'information secondaires et tertiaires et autres pièces), en particulier sur les communications émises par le SE-BDY ou enregistrées entre lui et tout autre aéronef, force terrestre ou poste de contrôle de la circulation aérienne. Les informations concernant les dernières minutes du SE-BDY doivent encore être vérifiées, et pourront probablement confirmer ou infirmer certaines des hypothèses envisagées. Étant donné que certains États Membres, dont les États-Unis, le Royaume-Uni et peut-être d'autres, disposaient de moyens d'interception à Ndola la nuit en question, que leurs services de renseignement étaient présents au Congo et en Rhodésie du Nord et qu'ils ont visiblement intercepté des communications de l'ONU (y compris, semble-t-il, les communications du Secrétaire général lui-même), un compte rendu complet de ces informations doit être établi. De tels enregistrements sont particulièrement importants car ils peuvent permettre d'élucider les registres du contrôle de la circulation aérienne, qui se sont révélés incomplets en ce qui concerne les derniers instants du vol SE-BDY.

398. Dans mon rapport de 2017, j'ai jugé plausible l'hypothèse selon laquelle l'accident aurait été causé par une attaque ou une menace d'origine extérieure et j'ai dit que la charge de la preuve incombait désormais aux États Membres, qui devaient montrer qu'ils avaient procédé à un examen complet des dossiers et archives en leur possession ou sous leur garde. Compte tenu de l'analyse qui précède, les activités menées en 2018/19 ne donnent pas de motif de remettre en question une conclusion plutôt qu'une autre, les États ne s'étant pas encore pleinement acquittés de la charge de la preuve qui leur incombe. J'estime que cette charge doit continuer de leur incomber jusqu'à ce que l'Assemblée générale soit convaincue qu'ils s'en sont suffisamment acquittée en communiquant des informations pertinentes relatives à la cause ou aux causes probables de la tragédie.

## VI. Recommandations et conclusions

### A. Fondement des recommandations

399. Le présent mandat fait suite à l'important travail entrepris sous les auspices de l'ONU en 2015 et 2017, qui s'est appuyé sur le travail monumental accompli auparavant par d'autres. L'Assemblée générale a décidé de continuer de chercher à établir la vérité sur la tragédie, comme elle l'a dit dans ses résolutions successives. Ces dernières années, de nouveaux témoins ont été entendus, des dizaines de milliers de pages de documents originaux ont été examinées, des examens médico-légaux ont été effectués, des experts ont été consultés et des États Membres ont apporté leur coopération. Plutôt que de chercher à établir telle ou telle hypothèse, nous nous sommes employés à réfuter les théories du complot et à rejeter les affirmations non fondées et nous sommes concentrés sur ce qui avait vraiment pu se passer.

400. Des théories du complot et des allégations de dissimulation pèsent sur cette affaire depuis le début. De nombreux États Membres clefs avaient examiné les informations provenant des sphères diplomatique et politique, mais à quelques exceptions près, avant 2017, quasiment aucun n'avait fourni d'informations émanant d'organismes de renseignement, de sécurité et de défense, bien que les informations les plus pertinentes se trouvent probablement dans les archives de ces organismes. Dans la résolution [72/252](#), il a été demandé aux États Membres d'examiner leurs archives précisément à la recherche de ce type d'informations, et un mécanisme a été créé pour leur permettre de le faire sans être tenus de divulguer les résultats de leurs recherches. Ce mécanisme leur permettait également de conclure des accords de confidentialité, s'ils le jugeaient approprié, afin de respecter leurs obligations juridiques nationales. Plusieurs États Membres ont ainsi pris des dispositions ponctuelles en ce sens, comme la Suède, dont le Gouvernement a décidé d'accorder au responsable indépendant un accès sans entrave aux documents classifiés, ou la Zambie et le Zimbabwe, dont les cabinets présidentiels respectifs ont fait la même chose.

401. Comme je l'ai dit, l'approche préconisée par l'Assemblée générale s'est révélée fructueuse dans l'ensemble et une majorité d'États Membres ont entrepris des démarches qui, à bien des égards, sont sans précédent. Il fallait s'attendre à une telle approche étant donné que les circonstances dans lesquelles s'est produit l'accident d'avion qui a coûté la vie au Secrétaire général Dag Hammarskjöld et aux personnes qui l'accompagnaient étaient uniques et que le contexte mondial a changé depuis. Il convient donc de noter que l'approche actuelle ne vise pas à créer un précédent, mais à trouver un équilibre satisfaisant entre préserver les intérêts légitimes des États Membres en matière de sécurité et faciliter la divulgation d'informations remontant à près de 60 ans et relatives à des événements et un monde depuis longtemps révolus.

402. Bien que la nette majorité des membres de l'Assemblée générale ait exprimé le souhait de faire la lumière sur les faits, les pays qui détiennent le plus probablement des informations importantes ne les ont pas divulguées. S'il existe des informations susceptibles de nous en apprendre davantage sur les causes de l'accident, il est probable qu'elles se trouvent encore dans les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense d'un petit nombre d'États Membres. Ces États doivent encore confirmer précisément l'existence de tout élément pertinent ou, dans le cas où ils n'auraient aucun élément de ce type, répondre de manière exhaustive aux demandes qui leur sont faites et préciser explicitement et sans équivoque la nature et les résultats de leurs recherches.

403. Il y a lieu de noter à nouveau que de nombreux États Membres ont déjà mené différentes formes d'enquêtes internes concernant leurs activités en Afrique centrale pendant les décennies qui ont suivi la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Les résultats de nombre de ces enquêtes ont été rendus publics il y a longtemps et mentionnent des questions qui étaient autrefois très sensibles, comme la participation d'étrangers à la planification et à la perpétration d'assassinats de dirigeants d'autres pays. La présente enquête n'innove donc pas en abordant des sujets qui peuvent être sensibles.

404. Si l'on pouvait affirmer à ce stade que toutes les informations éventuelles ont été recensées et examinées, on pourrait conclure à l'hypothèse la plus probable de manière impartiale et objective. Toutefois, les informations qui ont été révélées – tant grâce aux efforts de certaines personnes privées que grâce à la coopération d'États Membres – montrent où davantage d'informations doivent se trouver. En outre, comme il est expliqué en détail dans le présent rapport, des États Membres ont changé de position concernant certains points au sujet desquels ils avaient déclaré précédemment ne rien savoir. Le fait que certains États Membres aient été réticents à communiquer des informations supplémentaires est important en l'espèce, mais nous n'en sommes pas encore au point de pouvoir qualifier la non-coopération de dissimulation volontaire.

## B. Recommandations

405. Compte tenu de ce qui précède, je formule quatre recommandations pour l'avenir. Ces recommandations sont compatibles entre elles et peuvent être appliquées simultanément.

406. **Premièrement, je recommande que l'ONU nomme une personne indépendante qui sera chargée de poursuivre le travail entrepris dans le cadre du mandat actuel de l'Éminente personnalité.** Les travaux des responsables indépendants ont permis de mettre au jour de nouvelles informations importantes en 2018 et 2019. Toutefois, tous les responsables indépendants n'ont pas pu terminer leurs recherches dans les délais impartis ou selon les modalités fixées. En outre, même dans les cas où les responsables indépendants ont pu pleinement donner suite aux demandes, il est possible que le présent rapport contienne des informations qui justifient d'autres échanges, des vérifications croisées ou un travail supplémentaire, et demandent notamment de revenir sur des recherches déjà entreprises à la lumière de nouvelles informations, nécessitent que les responsables indépendants collaborent ou demandent de suivre d'autres pistes de recherche.

407. Si une personne indépendante devait être chargée de poursuivre le travail, j'ai signalé plusieurs points sur lesquels il faudrait faire un suivi en priorité ; il faudrait notamment procéder à une étude balistique des photographies fournies par le représentant indépendant de la Suède, qui montrent semble-t-il des impacts de balles dans ce qui pourrait être l'épave du DC-6 ; rechercher tous les registres disponibles

consignant les décollages et atterrissages d'avions dans les aéroports de Brazzaville et des environs en septembre 1961 ; procéder à l'analyse des pièces relatives à Van Risseghem, y compris les carnets de vol ; solliciter des renseignements précis auprès des archives des services de renseignement des États-Unis et du Royaume-Uni ; demander à l'Afrique du Sud l'autorisation de consulter les documents du SAIMR ; rechercher des informations sur Germani et Schäfer ; donner suite à d'autres questions mentionnées dans le corps de mon rapport.

**408. Deuxièmement, je recommande que les États Membres clefs soient de nouveau instamment priés de nommer ou de reconduire dans leurs fonctions des fonctionnaires indépendants de haut rang (des responsables indépendants) chargés de déterminer si des informations pertinentes se trouvent dans les archives de leurs services de sécurité, de renseignement et de défense.** En particulier, mais cette liste n'est pas exhaustive, la Fédération de Russie, l'Afrique du Sud, le Royaume-Uni et les États-Unis pourront être encouragés à nommer ou à renommer, selon le cas, des fonctionnaires indépendants de haut rang dotés de toutes les autorisations et ressources nécessaires pour mener les recherches selon les modalités prévues.

409. Je note que dans la dernière lettre qu'il m'a adressée, en mars 2019, le représentant indépendant des États-Unis a écrit : « J'ai élargi nos recherches pour qu'elles concernent aussi d'autres services de renseignement américains. Ces recherches ne seront pas terminées à temps pour votre rapport final, mais nous nous réjouissons de collaborer avec vous à l'avenir. » Une telle démarche doit être encouragée dans tous les États Membres concernés.

410. Compte tenu des délais impartis, il faudrait de préférence que les responsables indépendants nommés par les États Membres poursuivent leurs travaux avant même que l'ONU ne nomme une personne indépendante, comme il ressort de la correspondance figurant dans le supplément au présent rapport. Comme il a été souligné dans les recommandations adoptées qui avaient été formulées dans le rapport de 2017, les responsables indépendants devraient examiner de manière exhaustive les archives pertinentes des services de renseignement, de sécurité et de défense afin de déterminer si elles contiennent des informations contribuant à faire la lumière sur les circonstances de l'accident du vol SE-BDY, puis communiquer un résumé de ces résultats dans le respect des normes de confidentialité les plus strictes. Après réception de ces informations, chaque État Membre devrait avoir la possibilité de demander l'expurgation d'éléments précis, avant que le document final ne soit présenté à l'Assemblée générale. Dans le cas où des documents pertinents seraient découverts mais ne pourraient être divulgués pour des raisons de sécurité ou autres, le simple fait de reconnaître l'existence de ces documents jouerait un rôle important dans la reconstitution des faits.

411. Alors que la charge de la preuve pèse désormais de manière inégale sur certains États Membres et qu'il semble très probable que des informations précises et importantes existent qui n'ont pas été divulguées, il faut absolument encourager toutes les parties à la transparence. Ne pouvant garantir que toutes les informations pertinentes qui permettraient de tirer une conclusion ont été divulguées ou vues, nous n'avons pas été en mesure de tirer des conclusions fermes, bien que 58 ans se soient écoulés depuis la tragédie.

**412. Troisièmement, je recommande que, dans le cadre de tout nouveau mandat, une conclusion soit tirée sur la question de savoir si les États Membres se sont conformés aux obligations imposées par l'Assemblée générale.** Si cela est prévu dans un futur mandat, il pourra être utile de laisser à une personne indépendante le soin de déterminer s'il est possible de tirer une conclusion de l'absence de coopération ou d'une coopération partielle. Une telle exigence pourrait être utile pour que l'on

puisse, à l'issue de la présente enquête, tirer une conclusion sur le niveau de coopération des États Membres concernés.

**413. Quatrièmement, je recommande que l'ONU continue de s'employer à rendre publics les documents clefs de l'enquête concernant la mort de Dag Hammarskjöld grâce à un recueil en ligne ciblé.** À cet égard, je note qu'il convient de reconnaître et de saluer le fait que l'ONU a déjà, de sa propre initiative, créé un recueil en ligne consacré à la question, qui rassemble de nombreuses informations importantes. Bien que tout nouveau travail de ce type relève en fin de compte du Secrétaire général, je pense que ce serait un exercice de transparence bénéfique à l'Organisation. On pourrait, idéalement, envisager d'inclure tous les documents et archives de l'Organisation relatifs à l'enquête dans un recueil accessible au public, qui pourrait comprendre les documents de base du Groupe d'experts indépendant et de l'Éminente Personnalité sur lesquels reposent les rapports de 2015, de 2017 et le présent rapport. Quant aux archives de la Commission Hammarskjöld, à ma connaissance, lorsque la Commission a terminé ses travaux, elle a communiqué ses dossiers à l'ONU en déclarant expressément qu'elle n'était pas opposée à ce qu'ils soient rendus publics.

414. Pour terminer, j'insiste une fois encore sur le fait que nous devons continuer de conjuguer nos efforts afin d'établir la vérité. Cela est non seulement important au regard du rôle que joue l'ONU dans le monde et de ses relations avec les États Membres, mais aussi du devoir qu'a l'Organisation vis-à-vis des familles des victimes et de l'établissement de la vérité historique. Encore une fois, nous avons beaucoup progressé vers une connaissance plus complète des conditions et des circonstances qui ont conduit à l'accident du vol SE-BDY. Il faut encourager les États Membres à redoubler d'efforts : leur participation active reste indispensable pour mettre enfin au jour les informations qui permettront de mener à bien l'enquête sur cette tragédie.

---